Centralizator răspunsuri AM PR BI la observațiile și propunerile primite în perioada de consultare publică pentru Ghidul Solicitantului Apelul PR BI P5/5.2/1/2025

Nr. înregistrare	Tip solicitant	Textul din ghid vizat de întrebare/ observație	Întrebare/ observație	Status răspuns:	Răspuns AM PR BI
519/23.01.2025	**APL**	Anexa 8. Grila ETF	Punctajul total mentionat pe care îl poate obține un proiect, conform ghidului solicitantului si grilei ETF, este de 100 puncte. Pe de altă parte, totalul punctajelor aferente criteriilor grilei ETF dau suma de 95 puncte	ACCEPTAT	La momentul lansarii ghidului solicitantului în consultare publică, Criteriile de selecție aferente P5.2 nu sunt inca aprobate de catre CM, deoarece încă nu s-a ajuns la un acord cu privire la subcriteriul 2.2 – Eficiența investiției, acest criteriu fiind la nivel de propunere, iar punctajul aferent inca nu a fost stabilit. Punctajul se va stabili la momentul finalizării grilei ETF astefel încât punctajul total sa fie de 100 puncte.
519/23.01.2025	**APL**	Anexa 8. Grila ETF	Criteriul 1.2, subcriteriul a), justificare • Exemplu: “Se consideră zona adiacentă școli/grădinițe o suprafață de aproximativ 200 mp in jurul acestora.” Definirea zonei adiacente este vagă. “Aproximativ 200 mp” este o estimare imprecisă și poate crea interpretări subiective. Se recomandă o definire mai clară, eventual cu o rază specifică față de clădirea școlii sau grădiniței	ACCEPTAT	Urmare observatiilor si pentru claritate s-a reconsiderat distanta de 200 m si s-a completat notiunea de zona adiacentă scolilor si gradinitelor, astfel: “Zona care cuprinde străzile din jurul instituțiilor de învățamânt, respectiv o zonă cu raza de 200 m în jurul instituției de învățamânt.” Situația în care zona adiacenta este mai mare de 200 m este acceptabilă cu condiția să fie justificată prin studiul de circulație, respectiv ar trebui identificate, în mod concret (utilizând chestionare sau observații directe), care sunt zonele de traversare utilizate în mod curent de elevi.
519/23.01.2025	**APL**	Anexa 8. Grila ETF	Criteriul 1.2, subcriteriul a) Ce se înțelege prin “conexiune directă” la coridoarele TEN-T? Există o distanță maximă admisă sau o altă specificație pentru a defini această conexiune? Se recomandă o definire mai precisă a “conexiunii directe”, eventual cu exemple sau o hartă ilustrativă.	ACCEPTAT	Rețeaua TEN-T - o rețea la nivel european de linii de cale ferată, drumuri, căi navigabile interioare, rute maritime, porturi, aeroporturi și terminale feroviare având ca obiectiv final reducerea decalajelor, eliminarea blocajelor și barierelor tehnice, precum și consolidarea coeziunii sociale, economice și teritoriale în UE. Conexiune directa inseamna conectarea unei cai de acces direct la Reteaua TEN-T, fara intermediul altei cai de acces.
30.01.2025	**APL**	Ghidul Solicitantului 5.4 Valoarea minimă și maximă eligibilă/nerambursabilă a unui proiect	Va exista o valoare maxima a proiectului in cadrul apelului?	RESPINS	În cadrul acestui apel de proiecte nu va exista o valoare maximă a proiectului, însă exista o valoare limită minimă de 500.000 euro.
30.01.2025	**APL**	Ghidul Solicitantului 5.4 Valoarea minimă și maximă eligibilă/nerambursabilă a unui proiect	Clarificarea conceptului de ""zonă adiacentă școli/grădinițe"": Există o neconcordanță în informațiile furnizate cu privire la definirea ""zonei adiacente școli/grădinițe"" în contextul Criteriului 1.2, respectiv: - Grila ETF menționează o suprafață de aproximativ 200 mp în jurul școlilor/grădinițelor. - Evenimentul organizat de ADR-BI din 27.01.2025 privind consultarea publică a ghidului apelului de proiecte dedicat siguranței rutiere, specifică o distanță de 200 ml de la limita de proprietate până la obiectivul investiției.Pentru a elimina ambiguitatea și a asigura o interpretare corectă a reglementărilor solicităm să clarifiați următoarele:	ACCEPTAT	Urmare observatiilor si pentru claritate s-a reconsiderat distanta de 200 m si s-a completat notiunea de zona adiacentă scolilor si gradinitelor, astfel: “Zona care cuprinde străzile din jurul instituțiilor de învățamânt, respectiv o zonă cu raza de 200 m în jurul instituției de învățamânt.” Situația în care zona adiacenta este mai mare de 200 m este acceptabilă cu condiția să fie justificată prin studiul de circulație, respectiv ar trebui identificate, în mod concret (utilizând chestionare sau observații directe), care sunt zonele de traversare utilizate în mod curent de elevi.

			Definiția precisă a ""zonei adiacente școli/grădinițe"" se referă la o suprafață (exprimată în mp) sau la o distanță (exprimată în ml) față de limita de proprietate a școlii/grădiniței? Pentru metoda de măsurare a acestei zone se utilizează o rază circulară în jurul școlii/grădiniței sau se consideră un traseu specific, de exemplu, distanța pe o linie dreaptă de la limita de proprietate până la obiectivul investiției?"		
30.01.2025	**APL**	Anexa 8. Grila ETF	Criteriul 2.2: În ceea ce privește criteriul 2.2, "Eficiența investiției raportată la numărul estimat de accidente reduse prin proiect", există o neclaritate cu privire la costul mediu per accident. Documentul menționează un cost de 1,95 milioane de euro, în timp ce în cadrul evenimentului ADR-BI din 27.01.2025, s-a menționat un cost de 2,32 milioane de euro. Solicităm clarificarea costului mediu de referință pentru acest criteriu. De asemenea, propunem introducerea a 3 subcriterii pentru acest criteriu, similar criteriului 2.2, "Eficiența investiției asociată reducerii costurilor accidentelor rutiere raportată la costul proiectului". Sugerăm unificarea punctelor b) și c) în acest sens.	ACCEPTAT PARȚIAL	Pentru punctarea criteriului 2.2 se va utiliza Analiza Cost–Beneficiu, pentru calculul eficienței investiției proiectului, care va avea în vedere valoarea totală a investiției, perioada estimată de analiză, numărul estimat de accidente grave reduse (conform RSR14S8) în această perioadă, **costul mediu ale accidentelor cu persoane decedate/accidentelor rutiere grave publicate pe site-ul ARR**, precum și de alți coeficienți specifici, astfel încât să rezulte Raportul Cost/Beneficiu. Valoarea raportului Cost-Beneficiu al investiției va lua in calcul media anuală a numărului de accidente grave pe o perioadă de 10 ani înainte de anul analizat, numărul de accidente grave reduse urmare a masurilor de siguranță propuse in perioada de durabilitate, costurile medii ale accidentelor cu persoane decedate si ale accidentelor rutiere grave estimate de catre ARR (publicate şi actualizate din 5 în 5 ani - Link: https://www.arr.ro/s-i-r_doc_512_costuri-medii-ale-accidentelor-cu-persoane-decedate-si-ale-accidentelor-rutiere-grave_pg_0.htm). De asemenea, este foarte important sa fie evidențiată, în analiza cost-beneficiu, perioada de recuperare a investiției care se va compara cu perioada de durabilitate a proiectului (minimum 5 ani de la efectuarea plății finale, în conformitate cu prevederile Articolulului 65 din Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului nr. 1060/2021) pentru stabilirea punctajului aferent criteriului de eficiență a investiției în grila ETF.
30.01.2025	**APL**	Anexa 8. Grila ETF	Criteriul 1.4: Solictăm să clarificați cum se calculează procentul de scădere a numărului de accidente, care este formula de calcul?	ACCEPTAT	La momentul publicarii acestui centralizator, Anexa 8. Grila ETF a suferit o serie de transformari si modificari, iar criteriul la care faceti referire a fost redefinit sub forma *“1.3 Prin proiect se estimează reducerea numărului anual de accidente grave în zona de intervenție, in perioada de durabilitate”,* fara a mai fi nevoie de un calcul procentual.
30.01.2025	**APL**	Ghidul Solicitantului sectiunea 7.4. Anexe și documente obligatorii la momentul depunerii	Vă rugăm să analizați oportunitatea de clarificare a condițiilor în care se aplică fiecare tip de raport de inspecție (periodică vs. specifică) și a criteriilor de alegere a raportului relevant pentru proiectul propus. O definire mai precisă a cerințelor va elimina ambiguitatea și va asigura o mai bună înțelegere a ghidului de către solicitanți: Textul prezentului ghid menționează că solicitantul trebuie să anexeze „fie ultimul Raport de inspecție de siguranță rutieră periodică, fie ultimul Raport de inspecție de siguranță rutieră specifică”, fără a clarifica în ce situații se aplică fiecare tip de raport și care sunt criteriile de alegere	ACCEPTAT	Prezentarea unui document prin care masurile de siguranta rutiera din cadrul proiectului depus sa fie si verificate si certificate de catre un specialist in siguranta rutiera, a fost subiectul mai multor sesiuni de dezbateri si consultare. Urmare discuțiilor avute cu reprezentanți ai ARR, in cadrul unei întâlniri tehnice desfășurată în data de 03.09.2025, la nivel de AM s-a decis ca documentul care se va prezenta obligatoriu la depunerea cererii de finanțare să fie Auditul de Siguranță Rutieră. Acesta se concretizează într-un Raport de Audit de Siguranţă Rutieră care se execută obligatoriu pe capitole, corespunzător pentru fiecare dintre următoarele stadii, cu respectarea prescripţiilor prevăzute în Anexa nr. 2 a legii nr. 265 din 7 noiembrie 2008 (**republicată**) - ELEMENTELE INDICATIVE ale auditurilor privind siguranţa rutieră, astfel: a) studiul de fezabilitate/documentaţia de avizare a lucrărilor de intervenţii; b) proiect tehnic şi detalii de execuţie; c) anterior recepţiei la terminarea lucrărilor la drumul public; d) imediat după darea în exploatare a drumului public, în trafic.

30.01.2025	**APL**	Ghidul Solicitantului, sectiunea 7.4. Anexe și documente obligatorii la momentul depunerii	Vă rugăm să analizați oportunitatea de clarificare a eligibilității cheltuielilor suplimentare generate de modificările de soluții, indiferent de momentul prezentării auditului de siguranță rutieră. O precizare clară a condițiilor de eligibilitate va evita interpretările subiective și va asigura o mai bună gestionare a bugetului proiectului. Textul menționează că 'eventualele cheltuieli suplimentare generate de modificări de soluții vor fi considerate eligibile' în cazul în care auditul este prezentat ulterior. Nu este clar dacă această eligibilitate se aplică și în cazul prezentării auditului la etapa de contractare.	ACCEPTAT	Auditul de siguranță rutieră este un document obligatoriu care se va prezenta odata cu depunerea cererii de finantare. Conform legii nr. 265 din 7 noiembrie 2008 (**republicată**) privind gestionarea siguranţei circulaţiei pe infrastructura rutieră, Auditul de Siguranță Rutieră se concretizează într-un Raport de Audit de Siguranţă Rutieră care se execută obligatoriu pe capitole, corespunzător pentru fiecare dintre următoarele stadii, cu respectarea prescripţiilor prevăzute în Anexa nr. 2 a legii nr. 265 din 7 noiembrie 2008 (**republicată**) - ELEMENTELE INDICATIVE ale auditurilor privind siguranţa rutieră, astfel: a) studiul de fezabilitate/documentaţia de avizare a lucrărilor de intervenţii; b) proiect tehnic şi detalii de execuţie; c) anterior recepţiei la terminarea lucrărilor la drumul public; d) imediat după darea în exploatare a drumului public, în trafic. Conform ghidului aferent P5.2: Beneficiarul are obligația să transmită în sistemul informatic MySMIS2021/SMIS2021+ fiecare capitol al Raportului de Audit de Siguranţă Rutieră, corespunzător gradului de maturitate a documentației tehnice. Beneficiarul are obligația să se asigure că documentația aferentă fiecărui capitol al Raportului de Audit de Siguranţă Rutieră a preluat toate măsurile și recomandările prevăzute într-un capitol anterior celui întocmit și depus. Beneficiarul se va asigura de întocmirea și transmiterea integrală a Auditului de Siguranţă Rutieră, în conformitate cu prevederile legii nr. 265 din 7 noiembrie 2008, în perioada de durabilitate, după darea în exploatare a obiectivului de investiție. Taxele aferente întocmirii ultimului capitol al Raportului de Audit (imediat după darea în exploatare) sunt eligibile dacă au fost angajate și plătite înainte de sfârșitul perioadei de implementare, dar vor fi decontate doar după prezentarea documentului pentru care a fost achitată taxa.
1005/11.02.2025	**APL**	Ghidul Solicitantului, sectiunea 3.8.2. Indicatori de rezultat	RSR14S8 - Număr de accidente pe drumuri reconstruite, reabilitate sau modernizate – Număr. Definiție: Numărul total de accidente care au cauzat răniri și decese pe drumuri reconstruite sau modernizate prin intervenție. Accidentele care provoacă răni și decese se referă la orice accidente pe drumurile publice, care implică un vehicul în mișcare și care provoacă cel puțin o persoană rănită sau decedată. Sunt excluse sinuciderile sau tentativele de sinucidere. Data de raportare: La un an după finalizarea proiectului, pe baza estimărilor ex-post pe o perioadă de un an de la finalizarea intervenției. Solicitare de clarificare:	ACCEPTAT	Pentru stabilirea valorii de bază a indicatorului RSR14S8 se vor utiliza ca documente următoarele: - Datele poliției rutiere: Rapoarte oficiale privind accidentele rutiere. - Datele autorităților locale de siguranță rutieră: Statistici și rapoarte locale despre siguranța rutieră. - Studiul de siguranță rutieră/circulație. Valoarea de bază a indicatorului reprezintă media anuală a numărului de accidente pe o perioada de 10 ani, raportată cu un an înainte de anul analizat (anul de referință al valorii de bază a indicatorului) . Perioada de 10 ani nu va conține date din anii 2020 și 2021, considerați ani atipici datorită restricțiilor de circulație impuse în perioada pandemiei SARCOV-19. Pentru evidența numărului de accidente se vor solicita date de la Poliția Capitalei sau Ilfov. Valoarea indicatorului poate fi zero pentru drumurile noi si scopul proiectului este pentru prevenirea producerii accidentelor grave.

			Cu privire la acest indicator, vă rugăm să clarificați următoarele aspecte: - Care sunt documentele justificative care pot fi utilizate pentru calcularea valorii de bază a indicatorului? - Care este metodologia de calcul pentru determinarea valorii țintă a indicatorului? - Cum ar putea fi consemnate/înregistrate accidentele de pe drumurile reconstruite, reabilitate sau modernizate, astfel încât să fie probată diferențierea lor dintre toate accidentele petrecute pe drumurile publice? Care este tipul de document care ar putea fi utilizat pentru a proba valoarea indicatorului de rezultat periodică/totală)?		
1005/11.02.2025	**APL**	Ghidul Solicitantului, sectiunea 5.2.1. Cerințe generale privind eligibilitatea activităților	4. Proiectul prevede măsuri/activități destinate siguranței rutiere (enumerate în Strategia Națională - SNSR 2020-2030 și este obiect al unui audit de siguranță rutieră sau al avizării/asumării documentației tehnice propuse de un auditor de siguranță rutiera). NOTA: Conform legislației în vigoare, auditul de siguranță rutieră NU este obligatoriu pentru toate categoriile de drumuri/străzi eligibile prin PR. Însă, nu putem vorbi de măsuri de siguranță rutieră (obiectivul specific al finanțării prin Prioritatea 5.2) fără să avem confirmat faptul că măsurile propuse se încadrează într-adevăr în măsurile enunțate în SNSR și că modul de implementare este obiect al unui audit de siguranță rutieră, al unei evaluări de impact asupra siguranței rutiere sau al unei inspecții de siguranță rutieră. Din acest motiv, acolo unde nu este obligatorie prin lege elaborarea unei astfel de documentații (audit de siguranță), am stabilit să fie solicitată cel puțin avizarea/verificarea documentatiei tehnice elaborate de proiectanți și de către un expert care are calitatea de auditor de siguranță rutieră și ulterior, după recepție și darea în exploatare să fie efectuată o inspecție de siguranță rutieră. **Solicitare de clarificare:** Vă rugăm să clarificați care este documentul care trebuie depus în situația în care auditul de siguranță nu este obligatoriu. Această clarificare este necesară având în vedere și prevederile de la secțiunea 7.4 Documente obligatorii la depunerea cererii de finanțare: ”6. Raportul de inspecţie de siguranţă rutieră Sau, daca este cazul, Auditul de Siguranță Rutieră sau asumarea în declarația unică a	ACCEPTAT	Urmare discuțiilor avute cu reprezentanți ai ARR, in cadrul unei întâlniri tehnice desfășurată în data de 03.09.2025, la nivel de AM s-a decis ca documentul care se va prezenta obligatoriu la depunerea cererii de finanțare să fie Auditul de Siguranță Rutieră. Acesta se concretizează într-un Raport de Audit de Siguranţă Rutieră care se execută obligatoriu pe capitole, corespunzător pentru fiecare dintre următoarele stadii, cu respectarea prescripţiilor prevăzute în Anexa nr. 2 a legii nr. 265 din 7 noiembrie 2008 (**republicată**) - ELEMENTELE INDICATIVE ale auditurilor privind siguranţa rutieră, astfel: a) studiul de fezabilitate/documentaţia de avizare a lucrărilor de intervenţii; b) proiect tehnic şi detalii de execuţie; c) anterior recepţiei la terminarea lucrărilor la drumul public; d) imediat după darea în exploatare a drumului public, în trafic.

			solicitantului că se va prezenta auditul de siguranță rutieră la etapa de contractare sau în maxim 12 luni de la semnarea contractului.”		
1005/11.02.2025	**APL**	Ghidul Solicitantului, sectiunea 5.2.2. Activități eligibile	Tipuri de activități eligibile: 2. Activități care conduc la creșterea siguranței participanților la trafic prin implementarea următoarelor măsuri combinate **Solicitare de clarificare:** 1. Vă rugăm să clarificați dacă în cadrul măsurilor pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor (pietoni, bicicliști) pot fi incluse și lucrări de reabilitare/lărgire a trotuarelor; 2. Având în vedere că în zonele din jurul școlilor/grădinițelor există un număr mare de utilizatori vulnerabili, copiii, expuși riscurilor traficului rutier, vă rugăm să clarificați dacă în cadrul acestui apel se pot finanța următoarele tipuri de măsuri: amenajare locuri de parcare în curtea unităților de învățământ, amenajarea trotuarelor. Scopul scestor măsuri este evitarea parcării mașinilor în imediata apropriere a intrărilor și menținerea accesului în siguranță la sosirea și plecarea elevilor. 3. La tipurile de activități enumerate la punctul 2 se menționează: ”prezența dispozitivelor STI (Sisteme de Transport Inteligente conectate la sistemele existente pe alte tipuri de drumuri)”. La tipurile de activități enumerate la punctul 4 se menționează: ”instalarea de Sisteme de Transport Inteligente (STI), conectate la sistemele existente pe autostrăzi, pentru detectarea condițiilor de trafic, măsurarea volumelor de trafic și informarea conducătorilor de vehicule”. Vă rugăm să clarificați includerea STI la punctele 2 și 4.	ACCEPTAT	De-a lungul perioadei de consultare si urmare discuțiilor in cadrul reuniunilor CM si întâlnirii tehnice desfășurată în data de 03.09.2025 la sediul AM ADRBI, precizăm faptul că tipurile de activități eligibile au fost reorganizate pentru a corespunde mai bine cu solicitările din partea potențialilor aplicanti și cu obiectivele specifice acestui apel. Astfel, amenajarea de locuri de parcare în curtea unităților de învățământ nu este o activitate eligibilă în cadrul acestui apel de proiecte, însă amenajarea trotuarelor se poate încadra la Activități principale de tip B, la - Reconfigurarea spațiului rutier (îngustarea benzilor de circulație și lărgirea trotuarelor, amenajarea de insule de refugiu pe drumurile cu mai multe benzi, spații de așteptare pentru pietoni înaintea trecerilor etc), conform ghidului solicitantului. De asemenea, urmare a reconfigurării a tipurilor de activități s-a clarificat și situația măsurilor de tip ITS.
1005/11.02.2025	**APL**	Ghidul Solicitantului, sectiunea 5.2.2. Activități eligibile	Tipuri de activități eligibile: 4. Activități specifice DNSH și imunizarea la schimbări climatice **Solicitare de clarificare:** Considerăm necesară detalierea tipurilor de măsuri care pot fi încadrate în această categorie.	ACCEPTAT	Masurile obligatorii dar si cele suplimentare sunt precizate in Metodologia DNSH si Anexa D specifica prioritatii 5, care se poate consulta si descarca de pe site-ul ADRBI la adresa: https://regiobucuresti-ilfov.ro/identitate-vizuala
1005/11.02.2025	**APL**	Ghidul Solicitantului, sectiunea 5.2.3. Activitatea de bază	În conformitate cu OUG 23/2023, activitatea de bază în cadrul unui proiect reprezintă o activitate sau pachet de activități declarate de către beneficiar ca fiind principale sau de referință pentru un proiect, care se verifică de către AM, în etapa de contractare și care trebuie să respecte următoarele condiții cumulative: 5. cheltuielile aferente activităților de bază (activitățile 1 - 8), reprezintă minimum 50% din bugetul eligibil al proiectului, cu obligativitatea existenței în proiect, minim a unei activități dintre cele enumerate la punctele 1 – 4 (activități considerate	ACCEPTAT	Urmare a reconfigurării tipurilor de activități eligibile, s-a clarificat și situatia prezentată. Conform ghidului solicitantului sunt considerate activități de bază activitățile cuprinse între punctele A – E, iar proiectele care prevăd doar activități enumerate la punctele C – G NU sunt eligibile. De asemenea, proiectele care conțin activități ce cuprind doar Elemente ITS și Semnalizare inteligentă, de la categoria B (fără să se intervină asupra infrastructurii) nu sunt eligibile.

			obligatorii). Solicitare de clarificare: Este necesară corelarea acestui paragraf cu informațiile din secțiunea 5.2.2. Activități eligibile (pag. 46-47) : ”NOTĂ1: Proiectele care prevăd doar activități enumerate la punctele 5 – 8 nu sunt eligibile. Sunt considerate activități de bază activitățile cuprinse între punctele 1 – 6 mai sus menționate		
1005/11.02.2025	**APL**	Ghidul Solicitantului, sectiunea 7.4. Anexe și documente obligatorii la momentul depunerii	6. Raportul de inspecţie de siguranţă rutieră Sau, daca este cazul, Auditul de Siguranță Rutieră sau asumarea în declarația unică a solicitantului că se va prezenta auditul de siguranță rutieră la etapa de contractare sau în maxim 12 luni de la semnarea contractului **Solicitare de clarificare:** Este necesară corelarea cu prevederile de la secțiunea 5.2.1. Cerințe generale privind eligibilitatea activităților, respectiv precizarea documentului care trebuie depus în situația în care auditul de siguranță rutieră nu este obligatoriu: ”4. Proiectul prevede măsuri/activități destinate siguranței rutiere (enumerate în Strategia Națională - SNSR 2020-2030 și este obiect al unui audit de siguranță rutieră sau al avizării/asumării documentației tehnice propuse de un auditor de siguranță rutiera). NOTĂ: Conform legislației în vigoare, auditul de siguranță rutieră NU este obligatoriu pentru toate categoriile de drumuri/străzi eligibile prin PR. Însă, nu putem vorbi de măsuri de siguranță rutieră (obiectivul specific al finanțării prin Prioritatea 5.2) fără să avem confirmat faptul că măsurile propuse se încadrează într-adevăr în măsurile enunțate în SNSR și că modul de implementare este obiect al unui audit de siguranță rutieră, al unei evaluări de impact asupra siguranței rutiere sau al unei inspecții de siguranță rutieră. Din acest motiv, acolo unde nu este obligatorie prin lege elaborarea unei astfel de documentații (audit de siguranță), am stabilit să fie solicitată cel puțin avizarea/verificarea documentatiei tehnice elaborate de proiectanți și de către un expert care are calitatea de auditor de siguranță rutieră și ulterior, după recepție și darea în exploatare să fie efectuată o inspecție de siguranță rutieră.”	ACCEPTAT	Documentul care se va prezenta obligatoriu la depunerea cererii de finanțare este Auditul de Siguranță Rutieră. Acesta se concretizează într-un Raport de Audit de Siguranţă Rutieră care se execută obligatoriu pe capitole, corespunzător pentru fiecare dintre următoarele stadii, cu respectarea prescripţiilor prevăzute în Anexa nr. 2 a legii nr. 265 din 7 noiembrie 2008 (**republicată**) - ELEMENTELE INDICATIVE ale auditurilor privind siguranţa rutieră, astfel: a) studiul de fezabilitate/documentaţia de avizare a lucrărilor de intervenţii; b) proiect tehnic şi detalii de execuţie; c) anterior recepţiei la terminarea lucrărilor la drumul public; d) imediat după darea în exploatare a drumului public, în trafic.

1005/11.02.2025	**APL**	Ghidul Solicitantului, sectiunea 7.4. Anexe și documente obligatorii la momentul depunerii	7. Studiu de trafic Solicitare de clarificare: Vă rugăm să clarificați care sunt tipurile de investiții pentru care este obligatorie depunerea Studiului de trafic.	ACCEPTAT	In cadrul acestui apel se va depune obligatoriu, odată cu depunerea cererii de finanțare, un Studiu de siguranță rutieră/circulație, pentru toate tipurile de investitii eligibile. În cadrul studiului trebuie sa se regasesca informații despre analiza situației existente, identificarea problemelor de siguranță, măsurile propuse, evaluarea impactului măsurilor (estimarea reducerii accidentelor, compararea situației existente cu scenariul de proiect), analiza cost–beneficiu din perspectiva siguranței (valoarea economică a vieții și a rănilor evitate folosind costuri sociale standardizate), concluzii și recomandări. Din studiu trebuie sa reiasa clar reducerea numărului de accidente grave(asa cum sunt definite in Cadrul de Performanta: Accidentele care provoacă răni și decese se referă la orice accidente pe drumurile publice, care implică un vehicul în mișcare și care provoacă cel puțin o persoană rănită sau decedată. Sunt excluse sinuciderile sau tentativele de sinucidere), având ca bază de informații Buletinele de Siguranță Rutieră (care fac compatații referitoare la numărul de accidente) și alte documente relevante puse la dispozitia solicitanților de autoritățile competente.
			8. Studiu de Fezabilitate, Documentația de avizare a lucrărilor de intervenţie (DALI) sau Proiect Tehnic de execuție (PT) **Solicitare de clarificare:** .Conform art. 11^3 al Legii nr. 50/1991, cu modificările și completările ulterioare: ”Se pot executa fără autorizație de construire lucrări de supraînălțare a trecerilor pentru pietoni, elemente de semnalistică și marcaje rutiere, în baza avizului Comisiei de Circulație, acordului Brigăzii Rutiere și al administratorului drumului, obținute în prealabil.” Având în vedere această prevedere legală, propunem ca pentru lucrările care nu se supun autorizării (de exemplu: supraînălțare treceri pentru pietoni, semnalizare rutieră, marcaje) și care nu necesită elaborarea SF/DALI, să fie introdus un alt tip de documentație justificativă, respectiv Studiul de oportunitate.		
1005/11.02.2025	**APL**	Anexa 8. Grila ETF	În cazul proiectelor care propun realizarea de măsuri de siguranță rutieră localizate în intersecții, considerăm că este necesară definirea zonei/a distanței față de intersecție în funcție de care se va cuantifica numărul de accidente.	ACCEPTAT	Menționăm că acest aspect a fost lăsat la latitudinea specialistilor care întocmesc documentația tehnică care pot veni cu argumente clare și susținute legal în legătură cu zona pentru care s-a făcut o cuantificare a numărului de accidente.
1340/20.02.2025	**APL**	Anexa 8. Grila ETF	Vă rugăm să luați în considerarediminuarea punctajului alocat criteriului 4. Maturitatea proiectului (stadiulde realizare a docuemntațiilor tehnice sau proiecte începute). Vă propunem diminuarea punctajului alocat subcriteriului 4.2 de la 15 puncte la 5 puncte, 10 puncte putând fi redistribuite la criteriul 5 Calitatea proiectului și capacitatea de implementare a solicitantului.	ACCEPTAT	De-a lungul perioadei de consultare si discutiilor in cadrul reuniunilor CM si întâlnirilor tehnice, grila ETF a suferit mai multe modificari, printre care si punctajul criteriului 4 care a fost revizuit, iar punctele in plus au fost redistribuite la criteriul 5.
1677/06.03.2025	**APL**	Cerințe privind eligibilitatea solicitanților și partenerilor	Vă adresăm rugămintea de-a include în cap. 5.2. Cerințe privind eligibilitatea solicitanților și partenerilor, pct. 1. Solicitantul – Forma de constituire următoarele:	ACCEPTAT	Sectiunea 5.1.1.Cerințe privind eligibilitatea solicitanților și a partenerilor, din ghidul solicitantului, a fost revizuită în consecință. Astfel:

			”f. Instituțiile publice și serviciile publice care au drepturi de administrare a unor astfel de infrastructuri localizate în zona urbană și care sunt organizate ca instituții publice de interes local sau județean (finanțate din bugetul local), aflate în subordinea unităților administrativ teritoriale, definite de Ordonanța de Urgență nr. 57 din 03.07.2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare g. Parteneriate între unitățile administrativ-teritoriale și instituțiile publice/serviciile publice menționate la punctele a) și f).”		Solicitanții proiectelor depuse în cadrul apelului de proiecte PR BI pot fi legal constituiți în: a. Unităţi administrativ-teritoriale din mediul urban și rural din regiunea București-Ilfov, inclusiv Municipiul București, astfel cum sunt acestea definite de Ordonanța de Urgență nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările şi completările ulterioare; b. Subdiviziuni administrativ-teritoriale - sectoarele municipiului București, astfel cum sunt acestea definite de Ordonanța de Urgență nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările şi completările ulterioare; c. Unitatea administrativ-teritorială a Județului ILFOV (așa cum este definită de Ordonanța de Urgență 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare); d. Parteneriate între unităţile/subunitățile administrativ-teritoriale menţionate la literele a) și b), astfel cum sunt acestea definite de Ordonanța de Urgență nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările şi completările ulterioare; e. Parteneriate între UAT județul ILFOV și alte UAT-uri (municipiu/oraș(e)/comună(e)) sau instituții publice (așa cum sunt acestea definite de Ordonanța de Urgență 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare); f. Instituțiile publice și serviciile publice care au drepturi de administrare a unor astfel de infrastructuri localizate în zona urbană și care sunt organizate ca instituții publice de interes local sau județean (finanțate din bugetul local), aflate în subordinea unităților administrativ teritoriale, definite de Ordonanța de Urgență nr. 57 din 03.07.2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare. g. Parteneriate între unitățile administrativ-teritoriale și instituțiile publice/serviciile publice menționate la punctele a) și f).
2769/15.04.2025	APL	Ghidul Solicitantului, sectiunea 3.8.2. Indicatori de rezultat	3.8.2. Indicatori de rezultat RSR14S8 - Număr de accidente pe drumuri reconstruite, reabilitate sau modernizate - Număr. Definiție: Numărul total de accidente care au cauzat răniri și decese pe drumuri reconstruite sau modernizate prin intervenție. Accidentele care provoacă răni și decese se referă la orice accidente pe drumurile publice, care implică un vehicul în mișcare și care provoacă cel puțin o persoană rănită sau decedată. Sunt excluse sinuciderile sau tentativele de sinucidere. Data de raportare: La un an după finalizarea proiectului, pe baza estimărilor ex-post pe o perioadă de un an de la finalizarea intervenției.	ACCEPTAT	La aceasta intrebare s-a raspuns anterior la intrebarea referitoare la 3.8.2. Indicatori de rezultat, in adresa inregistrata cu numarul 1005/11.02.2025.
2769/15.04.2025	APL	Ghidul Solicitantului, sectiunea 7.4. Anexe și documente obligatorii la momentul depunerii	Vă rugăm să clarificați care este documentul care trebuie depus în situația în care auditul de siguranță nu este obligatoriu. Această clarificare este necesară având în vedere și prevederile de la secțiunea 7.4 Documente obligatorii la depunerea cererii de finanțare: "6. Raportul de inspecție de siguranță rutieră Sau, daca este cazul, Auditul de Siguranță Rutieră sau asumarea în declarația unică a solicitantului că se va prezenta auditul de siguranță rutieră la etapa de contractare sau în maxim 12 luni de la semnarea	ACCEPTAT	Auditul de siguranță rutieră este un document obligatoriu care se va prezenta odata cu depunerea cererii de finantare. Conform legii nr. 265 din 7 noiembrie 2008 (**republicată**) privind gestionarea siguranţei circulaţiei pe infrastructura rutieră, Auditul de Siguranță Rutieră se concretizează într-un Raport de Audit de Siguranţă Rutieră care se execută obligatoriu pe capitole, corespunzător pentru fiecare dintre următoarele stadii, cu respectarea prescripţiilor prevăzute în Anexa nr. 2 a legii nr. 265 din 7 noiembrie 2008 (**republicată**) -

			contractului		
2769/15.04.2025	APL	Ghidul Solicitantului, sectiunea 5.2.2. Activități eligibile	Tipuri de activități eligibile: 4. Activități specifice DNSH și imunizarea la schimbări climatice **Solicitare de clarificare:** Considerăm necesară detalierea tipurilor de măsuri care pot fi încadrate în această categorie.	ACCEPTAT	Masurile obligatorii dar si cele suplimentare sunt precizate in Metodologia DNSH si Anexa D specifica prioritatii 5, care se poate consulta si descarca de pe site-ul ADRBI la adresa: https://regiobucuresti-ilfov.ro/identitate-vizuala
2769/15.04.2025	APL	5.2.3. Activitatea de bază în conformitate cu OUG 23/2023, activitatea de bază în cadrul unui proiect reprezintă o activitate sau pachet de activități declarate de către beneficiar ca fiind principale sau de referință pentru un proiect, care se verifică de către AM, în etapa de contractare și care trebuie să respecte următoarele condiții cumulative: 4. cheltuielile aferente activităților de bază (activitățile 1 - 8), reprezintă minimum 50% din bugetul eligibil al proiectului, cu obligativitatea existenței în proiect, minim a unei activități dintre cele enumerate la punctele 1-4 (activități considerate obligatorii).	Este necesară corelarea acestui paragraf cu informațiile din secțiunea 5.2.2. Activități eligibile (pag. 46-47): "NOTAI: Proiectele care prevăd doar activități enumerate la punctele 5-8 nu sunt eligibile. Sunt considerate activități de bază activitățile cuprinse între punctele 1-6 mai sus menționate."	ACCEPTAT	S-a realizat corelarea precizata, urmare a reorganizarii activitatilor.
2769/15.04.2025	APL	Ghidul Solicitantului, sectiunea 7.4. Anexe și documente obligatorii la momentul depunerii	5 7.4. Anexe și documente obligatorii la momentul depunerii 6. Raportul de inspecție de siguranță rutieră Sau, daca este cazul, Auditul de Siguranță Rutieră sau asumarea în declarația unică a solicitantului că se va prezenta auditul de siguranță rutieră la etapa de contractare sau în maxim 12 luni de la semnarea contractului Este necesară corelarea cu prevederile de la secțiunea 5.2.1. Cerințe generale privind eligibilitatea activităților, respectiv precizarea documentului care trebuie depus în situația în care auditul de siguranță rutieră nu este obligatoriu: "4. Proiectul prevede măsuri/activități destinate siguranței rutiere (enumerate în Strategia Națională - SNSR 2020*2030 și este obiect al unui audit de siguranță rutieră sau al avizării/asumării documentației tehnice propuse de un auditor de siguranță rutiera). Direcția Elaborare și Dezvoltare Proiecte Serviciul Mobilitate și Dezvoltare Durabilă NOTĂ: Conform legislației în vigoare, auditul de siguranță rutieră NU este obligatoriu pentru toate categoriile de drumuri/străzi eligibile prin PR. însă, nu putem vorbi de măsuri de siguranță rutieră	ACCEPTAT PARȚIAL	AM PR BI a decis ca Auditul de siguranță rutieră sa fie un document obligatoriu care se va prezenta odata cu depunerea cererii de finantare. Mai mult, in data de 08.10.2025 Comisia Europeană a declansat, in mod oficial, o procedura de infringement in vederea aplicării Directivei 2008/96/CE, referitoare la alinierea legislației naționale cu directivele UE privind siguranța infrastructurii rutiere, ceea ce intareste solicitarea AM de a prezenta Auditul de siguranta ca document obligatoriu la depunerea CF. De asemenea, AM PRBI va emite, dacă este cazul, anterior finalizării procesului de selecție a proiectelor, o instrucțiune privind informarea beneficiarilor cu privire la îndeplinirea modificărilor aduse de legislația românească în legatură cu siguranța rutieră și modul de intergrare a acestor modificări în documentația depusă.

			(obiectivul specific al finanțării prin Prioritatea 5.2) fără să avem confirmat faptul că măsurile propuse se încadrează într-adevăr în măsurile enunțate în SNSR și că modul de implementare este obiect al unui audit de siguranță rutieră, al unei evaluări de impact asupra siguranței rutiere sau al unei inspecții de siguranță rutieră. Din acest motiv, acolo unde nu este obligatorie prin lege elaborarea unei astfel de documentații (audit de siguranță), am stabilit să fie solicitată cel puțin avizarea/verificarea documentației tehnice elaborate de proiectanți si de către un expert care are calitatea de auditor de siguranță rutieră si ulterior, după recepție și darea în exploatare să fie efectuată o inspecție de siguranță rutieră/'		
2769/15.04.2025	APL	Ghidul Solicitantului, sectiunea 7.4. Anexe și documente obligatorii la momentul depunerii	Vă rugăm să clarificați care sunt tipurile de investiții pentru care este obligatorie depunerea Studiului de trafic.	ACCEPTAT	In cadrul acestui apel se va depune obligatoriu, odată cu depunerea cererii de finanțare, un Studiu de siguranță rutieră/circulație, pentru toate tipurile de investitii eligibile. În cadrul studiului trebuie sa se regasesca informații despre analiza situației existente, identificarea problemelor de siguranță, măsurile propuse, evaluarea impactului măsurilor (estimarea reducerii accidentelor, compararea situației existente cu scenariul de proiect), analiza cost–beneficiu din perspectiva siguranței (valoarea economică a vieții și a rănilor evitate folosind costuri sociale standardizate), concluzii și recomandări. Din studiu trebuie sa reiasa clar reducerea numărului de accidente grave(asa cum sunt definite in Cadrul de Performanta: Accidentele care provoacă răni și decese se referă la orice accidente pe drumurile publice, care implică un vehicul în mișcare și care provoacă cel puțin o persoană rănită sau decedată. Sunt excluse sinuciderile sau tentativele de sinucidere), având ca bază de informații Buletinele de Siguranță Rutieră (care fac compatații referitoare la numărul de accidente) și alte documente relevante puse la dispozitia solicitanților de autoritățile competente.
2769/15.04.2025	APL	Ghidul Solicitantului, sectiunea 7.4. Anexe și documente obligatorii la momentul depunerii	Conform art. 11A3 al Legii nr. 50/1991, cu modificările și completările ulterioare: "Se pot executa fără autorizație de construire lucrări de supraînălțare a trecerilor pentru pietoni, elemente de semnalistică și marcaje rutiere, în baza avizului Comisiei de Circulație, acordului Brigăzii Rutiere și al administratorului drumului, obținute în prealabil" Având în vedere această prevedere legală, propunem ca pentru lucrările care nu se supun autorizării (de exemplu: supraînălțare treceri pentru pietoni, semnalizare rutieră, marcaje) și care nu necesită elaborarea SF/DALI, să fie introdus un alt tip de documentație justificativă, respectiv Studiul de oportunitate.		Având în vedere că tipurile de activități eligibile încadrate in activitatea de bază constau in lucrari supuse autorizării sau nu, conform HG907/2016 din 29 noiembrie 2016 privind etapele de elaborare şi conţinutul-cadru al documentaţiilor tehnico-economice aferente obiectivelor /proiectelor de investiţii finanţate din fonduri publice se va prezenta obligatoriu ca document tehnic, in funcție de matiritatea proiectului, cel puțin Sudiul de Fezabilitate.
2769/15.04.2025	APL	Anexa 8. Grila ETF	În cazul proiectelor care propun realizarea de măsuri de siguranță rutieră localizate în intersecții, considerăm că este necesară definirea zonei/a distanței față de intersecție în funcție de care se va cuantifica numărul de accidente.	ACCEPTAT	Menționăm că acest aspect a fost lăsat la latitudinea specialistilor care întocmesc documentația tehnică care pot veni cu argumente clare și susținute legal în legătură cu zona pentru care s-a făcut o cuantificare a numărului de accidente.

Glosar prescurtări:

- **APL –** autoritate publică locală