



BT 18 / 168 / 14.01.2021

**APROBAT,
DIRECTOR GENERAL
MARIANA IONITA**

**DIRECTOR GENERAL ADJUNCT,
ing. Ovidiu BARBIER**

15 OCT. 2020



CAIET DE SARCINI

Elaborare Studiu de Fezabilitate pentru conexiunea proiectului “Penetratie Prelungirea Ghencea – Domnesti si Supralargire Bulevardul Ghencea intre Strada Brasov si Terminal Tramvai 41” cu proiectul “Pasaj Suprateran pe DJ 602, Centura Bucuresti-Domnesti”.

Avizat,

**Director Directia Tehnica
ing. Gabriel BUDESCU**

**Sef Departament Inginerie si Analiza Documentatii
ing. Adrian UDEANU**

**SEF SERVICIUL PROMOVARE S.F / P.T AUTOSTRAZI SI D.N
Ing. Ruxandra Nicoleta NECHITA**

**Intocmit,
Ing. Elena PINTEA**



CUPRINS

1. INFORMAȚII GENERALE.....	4
1.1. ȚARA BENEFICIARĂ:.....	4
1.2. AUTORITATEA CONTRACTANTĂ	4
1.3. CADRUL NAȚIONAL RELEVANT	4
1.4. STADIUL ACTUAL ÎN SECTORUL DE REFERINȚĂ.....	4
<i>Întreținerea Rețelei de Drumuri.....</i>	<i>4</i>
<i>Date de Trafic Rutier Disponibile.....</i>	<i>4</i>
1.4 SURSA DE FINANTARE	5
2 OBIECTIV, SCOP SI REZULTATE AȘTEPTATE ALE PROIECTULUI	5
2.1 OBIECTIVE.....	5
2.2 SCOPUL PROIECTULUI	5
2.3 REZULTATELE AȘTEPTATE DIN PARTEA PRESTATORULUI	5
3. IPOTEZE SI RISCURI	5
3.1 IPOTEZE PRIVIND PRESTAREA SERVICIILOR.....	6
3.2 RISCURI.....	6
4. DESCRIEREA SERVICIILOR	8
4.1 STUDIUL DE FEZABILITATE – ASPECTE GENERALE.....	9
4.2 STABILIREA CRITERIILOR DE PROIECTARE	10
4.2.1 Aplicabilitatea cadrului legislativ si reglementarilor tehnice in vigoare.....	10
4.2.2 Studiul preliminar de rezistență la schimbări climatice.....	10
4.2.3 Prezentarea criteriilor de proiectare	10
4.3 ANALIZA MULTICRITERIALĂ.....	10
4.4 STUDIUL DE TRAFIC	11
4.5 INVESTIGATII DE TEREN	11
Studii geotehnice.....	11
Studii topografice.....	12
Alte investigații de teren si materiale.....	12
Exproprii, Documentatii pentru ocuparea terenurilor.	12
Identificarea Utilităților/Instalațiilor, Mutări și Protejări Instalații.	12
4.6 ACTIVITATI DE PROIECTARE	12
Lucrări de drum	13
Intersectii cu drumurile publice clasificate	13
Sistemul propus de colectare si evacuare a apelor de suprafața si a apelor subterane	13
Proiectare structură rutieră.....	13
Peisagistica.....	13
Iluminat.....	14
Siguranta Circulației Rutiere.....	14
Evaluarea de impact asupra sigurantei rutiere si auditul de siguranta rutiera.	14
Estimările generale de costuri și devizul general de cheltuieli	15
4.7 EVALUAREA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI.....	15
4.8 ANALIZA COST-BENEFICIU SI MODELUL FINANCIAR	15
Analiza Cost-Beneficiu.....	15
Identificarea investitiei si definirea obiectivelor.....	16
Analiza si estimarea costurilor de investitie, devize si graficul de realizare al investitiei	16
Analiza Optiunilor	17
Analiza Financiara	17
Analiza economica.....	18
Analiza de senzitivitate.....	19
Analiza de risc	19
Modelul Financiar.....	20
4.9 AUTORIZATII, AVIZE SI ACORDURI	20
5. MANAGEMENT DE PROIECT	22
5.1 INSTITUTIA RESPONSABILA	22
5.2 STRUCTURA MANAGEMENTULUI	22
5.3 FACILITATI ASIGURATE DE CATRE AUTORITATEA CONTRACTANTA.....	22
6. LOGISTICASI PLANIFICARE	23
6.1 LOCATIE.....	23
6.2 DATA DE INCEPERE, DURATA DE PRESTARE A SERVICIILOR	23
7. CERINTE PRIVIND PERSONALUL SI BAZA TEHNICO-MATERIALA	24
7.1 CERINTE DE PERSONAL, PROGRAMUL PERSONALULUI	24



7.2	FACILITATI ASIGURATE DE CATRE PRESTATOR	25
8.	RAPOARTE	26
8.1.	CERINTE DE RAPORTARE.....	26
8.2.	TRANSMITEREA SI APROBAREA RAPOARTELOR	26
8.3.	MASURI DE PUBLICITATE.....	27
9.	MONITORIZARE SI EVALUARE	28
9.1	DEFINIREA INDICATORILOR DE PERFORMANTA.....	28
9.2	RESPONSABILITATI.....	28



1. INFORMAȚII GENERALE

1.1. ȚARA BENEFICIARĂ:

România.

1.2. AUTORITATEA CONTRACTANTĂ

CNAIR SA („Beneficiarul sau Autoritatea Contractanta”) este persoana juridica romana de interes strategic national la care statul este actionar majoritar, entitate care functioneaza sub autoritatea Ministerului Transporturilor Infrastructurii si Comunicatiilor (MTIC) pe baza de gestiune economica si autonomie financiara, potrivit art. 2 din OUG nr. 84/2003 pentru infiintarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale SA prin reorganizarea Regiei Autonome Administratia Nationala a Drumurilor din Romania aprobata prin Legeanr. 47/2004, completata prin Ordonanta de Urgență a Guvernului nr. 55 din 14 septembrie 2016 privind reorganizarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A, precum și modificarea și completarea unor acte normative.

Compania Nationala de Administrarea a Infrastructurii Rutiere – S.A. este Beneficiarul final al acestui Proiect, avand sediul in Bulevardul Dinicu Golescu, nr. 38, sector 1, Bucuresti, Romania cod postal 0101873, email: office@andnet.ro. Infrastructura majora de transport din România este reprezentata de: Autostrăzi, Drumuri expres, Drumuri Europene, Drumuri Naționale principale și secundare. Aceasta infrastructura majora de transport se află în administrarea CNAIR SA. C.N.A.I.R. are ca obiect principal de activitate: construirea, întreținerea, repararea, administrarea și exploatarea autostrăzilor, drumurilor expres, drumurilor naționale, variantelor ocolitoare, precum și a altor elemente de infrastructură rutieră definite conform legii, în scopul desfășurării traficului rutier în condiții de siguranță a circulației. Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (C.N.A.I.R. S.A.) este Beneficiarul final al acestui Proiect.

1.3.CADRUL NAȚIONAL RELEVANT

Romania a devenit stat membru al Uniunii Europene la data de 01 ianuarie 2007 potrivit prevederilor tratatului Consiliului Europei. Strategia privind realizarea, dezvoltarea si modernizarea rețelei de transport de interes national si european este descrisă în Master Planul General de Transport, aprobat prin HG 666/2016. Strategia din Romania pentru infrastructura majora de transport rutier se raporteaza inclusiv la liniile directe stabilite de Uniunea Europeana. Strategia privind infrastructura rutiera din Romania are in vedere preluarea eficienta a traficului, dezvoltarea regionala echilibrata, eliminarea decalajelor si aplicarea unui sistem eficient de gestionare si intretinere a tuturor drumurilor nationale. Din punct de vedere al politicii de transporturi obiectivul general al strategiei in domeniul transporturilor il reprezinta asigurarea infrastructurii si serviciilor capabile sa fie suportul activitatii economice si sociale, pentru imbunatatirea calitatii vietii.

1.4.STADIUL ACTUAL ÎN SECTORUL DE REFERINȚĂ

Infrastructura majora de transport din România este reprezentata de: autostrăzi, drumuri expres, drumuri europene, drumuri naționale principale și secundare. Aceasta infrastructura majora de transport se află în administrarea CNAIR SA. Există de asemenea si o retea de infrastructura secundara, reprezentata de drumuri județene, drumuri comunale, drumuri rurale și drumuri de exploatare, infrastructura aflata in administratia autorităților locale de pe raza unitatilor administrative pe care isi desfasoara traseul. Traseul actual principal se realizeaza pe DJ 602, un drum cu obanda pe fiecare sens de circulatie, cu un trafic foarte ridicat, cu sectoare pe care este atinsa capacitatea de circulatie a drumului.

Întreținerea Rețelei de Drumuri

Responsabilitatea pentru întreținerea si administrarea rețelei de drumuri apartine CNAIR SA, prin subunitatile sale.

Date de Trafic Rutier Disponibile

Beneficiarul va asigura datele de trafic, rezultate in urma recensamantului de trafic, anchetelor OD cat și cele rezultate de la înregistrările automate de trafic rutier. Acestea vor fi puse la dispozitia Prestatorului la sediul CESTRIN.



1.4 SURSA DE FINANTARE

Proiectul va fi finanțat de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor Infrastructurii și Comunicatiilor, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, precum și/ sau din alte surse legal constituite, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.

2 OBIECTIV. SCOP SI REZULTATE AȘTEPTATE ALE PROIECTULUI

2.1 OBIECTIVE

Obiectiv general

Obiectivul general al proiectului este de a spori eficiența economică a rețelei de transport din România. Obiectivul operațional specific este de a aduce îmbunătățiri în ceea ce privește desconggestionarea traficului pe ruta existentă, asigurând un grad ridicat de siguranță traficului rutier cu următoarele rezultate și efecte pozitive așteptate:

- Îmbunătățirea confortului participanților la trafic;
- Reducerea numărului de accidente;
- Îmbunătățirea condițiilor de siguranță a traficului;
- Reducerea timpului de călătorie și creșterea vitezei medii de deplasare.

2.2 SCOPUL PROIECTULUI

Scopul principal al acestui proiect este elaborarea Studiului de Fezabilitate pentru realizarea conexiunii proiectului "Penetrație Prelungirea Ghencea – Domnești și Supralargire Bulevardul Ghencea între Strada Brașov și Terminal Tramvai 41" cu proiectul "Pasaj Suprateran pe DJ 602 Centura București-Domnești", denumit în continuare **Proiectul** în conformitate cu reglementările tehnice și legislația în vigoare și a cerințelor din Caietul de sarcini.

2.3 REZULTATELE AȘTEPTATE DIN PARTEA PRESTATORULUI

Prestatorul va presta serviciile de proiectare, de o manieră rezonabilă și prin competența și profesionalismul așteptate din partea unei organizații cu statut profesional ridicat, în conformitate cu standardele stabilite în acest Caiet de Sarcini privind Elaborarea Studiului de Fezabilitate (SF), ținând cont de aplicabilitatea în totalitate a legislației în vigoare (norme, normative, standarde, legi etc.);

Serviciile vor fi prestate în strânsă cooperare cu CNAIR– SA. În special, după cum este detaliat în secțiunile respective din prezentul document, CNAIR SA va fi responsabilă pentru următoarele:

- a. Va pune la dispoziția Prestatorului declarat castigator documentația primită de la Primăria Municipiului București privind Studiul de Fezabilitate pentru "Penetrație Prelungirea Ghencea – Domnești și Supralargire Bulevardul Ghencea între Strada Brașov și Terminal Tramvai 41"
- b. Pentru a se elabora un Studiu de Trafic în condiții unitare la nivelul întregii țări, CNAIR SA va oferi acces Prestatorului declarat castigator la Modelul Național de Transport, implementat la CESTRIN;
- c. Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul de siguranță rutieră, în conformitate cu prevederile Legii nr. 265/2008, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

3. IPOTEZE SI RISCURI

În pregătirea Ofertei, Prestatorul trebuie să aibă în vedere cel puțin ipotezele și riscurile descrise exemplificativ în continuare, să estimeze posibilele efecte precum și măsurile de minimizare ale acestora.

În acest sens, la întocmirea ofertei, Prestatorul trebuie să ia în considerare resursele necesare (de timp, financiare și de orice altă natură), pentru implementarea strategiilor de risc propuse.

Prestatorul își va asuma riscurile generale identificate de Beneficiar prin participarea sa la procedura de achiziție publică precum și prin semnarea contractului și nu va avea nicio pretenție în cazul apariției acestora, cu excepția cazurilor în care culpa se datorează unor terțe parti sau unor motive neînputabile acestuia. Lipsa culpei va trebui să fie dovedită de către Prestator.



Prestatorul va fi responsabil pentru asigurarea resurselor aditionale (daca sunt necesare in vederea indeplinirii scopului Proiectului), fara a solicita alte costuri suplimentare, Beneficiarului.

3.1 IPOTEZE PRIVIND PRESTAREA SERVICIILOR

Principalele ipoteze privind prestarea cu succes a serviciilor sunt:

- Buna cooperare între toate părțile implicate: Autoritate Contractantă, Contractant, autorități competente și orice alți factori relevanți implicați;
- Respectarea de către Prestator și Beneficiar a termenelor stabilite prin prezentul caiet de sarcini,
- Serviciile solicitate sunt descrise explicit în Caietul de Sarcini și sunt reglementate prin legislație specifică, accesibilă tuturor factorilor interesați;
- Nu se prevăd schimbări ale cadrului instituțional și legal care să afecteze major implementarea și desfășurarea în bune condiții a Contractului;
- Toate informațiile, datele și documentațiile relevante și disponibile pentru prestarea/realizarea serviciilor în legătură cu proiectul vor fi puse la dispoziția Contractantului, în măsura în care sunt la dispoziția Autorității Contractante;

În special, după cum este detaliat în secțiunile respective din prezentul document, CNAIR SA va fi responsabil pentru următoarele:

- Pentru a se economisi timp în dinamica realizării studiului de trafic, CNAIR SA va asigura acces Prestatorului declarat castigator la Modelul National de trafic implementat la CESTRIN,
- Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul de siguranța rutiera, în conformitate cu prevederile Legii nr. 265/2008, cu modificările și completările ulterioare.

3.2 RISCURI

Beneficiarul a identificat riscurile generale pe care le aduce la cunostinta Prestatorului, in prezentul Caiet de Sarcini.

Prestatorul este responsabil pentru riscurile aflate în responsabilitatea sa. Prestatorul nu este responsabil pentru riscurile aflate în responsabilitatea Beneficiarului, dar va întreprinde toate demersurile rezonabile pentru a preveni apariția acestor riscuri și a minimiza consecințele unor asemenea riscuri.

Astfel, Prestatorul va fi responsabil pentru identificarea, analiza, ierarhizarea, cuantificarea și propunerea măsurilor adecvate pentru eliminarea / minimizarea / controlul / alocarea riscurilor Proiectului în baza principiilor, standardelor, metodologiilor și procedurilor specifice și recunoscute ale managementului riscurilor proiectelor.

Prestatorul are obligația de a lua toate măsurile necesare pentru evitarea concretizării următoarelor riscuri și a consecințelor acestora:

- Riscul și consecințele aferente unor soluții tehnice gresite sau neadaptate, definite de Prestator și rezultate ca urmare a unor investigații/studii incomplete, defectuoase sau de slabă calitate sau rezultate în urma unor activități de proiectare defectuoase.
- Riscul ca soluția tehnică să nu fie aprobată în CTE CNAIR chiar dacă aceasta respectă criteriile minime impuse de legislația și normele tehnice în vigoare, atâta timp cât soluțiile tehnice propuse presupun servicii și lucrări care în accepțiunea Beneficiarului îl dezavantajează. În cadrul CTE CNAIR în momentul sustinerii spre avizare a proiectului, Prestatorului i se vor comunica observațiile și comentariile asupra soluțiilor tehnice care sunt în dezavantajul Beneficiarului. Având în vedere faptul că obiectivul de investiții se afla în faza de proiectare Studiu de Fezabilitate, Prestatorul va întocmi o documentație în conformitate cu prevederile HG nr. 907/2016 pe care o va propune spre avizare și punere în acord cu Beneficiarul ale cărui interese sunt reprezentate prin CTE CNAIR SA. Se are în vedere faptul că Prestatorul nu are experiența în administrarea unei rețele de drumuri naționale la nivelul Beneficiarului. În momentul sustinerii documentației tehnice în vederea obținerii avizului CTE CNAIR, Prestatorul va demonstra și asigura Beneficiarul de îndeplinirea prevederilor și cerințelor HG nr. 907/2016, la nivelul documentației tehnice propuse spre avizare



precum și asumarea acestora în conformitate cu prevederile Legii nr. 10/1995 cu modificările și completările ulterioare. Obținerea avizului CTE CNAIR nu exonerează Prestatorul de asumarea în continuare a îndeplinirii prevederilor și cerințelor HG nr. 907/2016, la nivelul documentației tehnice propuse spre avizare precum și însușirea acestora în conformitate cu prevederile Legii nr. 10/1995 cu modificările și completările ulterioare.

- Riscul ca pe parcursul derulării serviciilor solicitate să apară modificări legislative precum și modificări ale reglementărilor tehnice aplicabile în desfășurarea activităților de Proiectare, de investigare, de elaborare a studiilor și analizelor, etc. necesare întocmirii Studiului de Fezabilitate. Prestatorul va completa/ajusta/reface studiile și lucrările desfășurate până la momentul apariției acestor modificări și va re-proiecta ținând cont de normele/reglementările tehnice/legislația și standardele în vigoare.
- În situația în care condițiile geotehnice, hidrologice, de mediu, etc., diferite, apar ca urmare a faptului că Prestatorul nu a executat în mod corespunzător obiectul prezentului contract, și/sau soluțiile tehnice definite de Prestator se dovedesc a fi neviabile, Prestatorul își va asuma consecințele aferente cu privire la costurile suplimentare rezultate ale Proiectului.
- Riscul ca studiile de teren să nu fie acceptate de Beneficiar. Studiile de teren incomplete în conformitate cu prevederile legislative, reglementările tehnice în vigoare și prezentul caiet de sarcini nu vor fi acceptate de Beneficiar ca mijloc de argumentare a soluțiilor tehnice propuse;
- Studiile de teren vor fi realizate în baza reglementărilor tehnice și legislative în vigoare, dar se va ține cont și de faptul că, Beneficiarul poate solicita cu până la 20% mai multe măsurători/determinări/incercări, după caz. Costurile cu aceste încercări / determinări / măsurători sunt incluse în pretul Contractului de servicii;
- Riscul de a întâmpina dificultăți în efectuarea măsurătorilor, studiilor, analizelor, investigațiilor, etc., necesare a fi efectuate pe amplasamentul proiectului și care pot conduce la întâzieri în procesul de proiectare și costuri suplimentare. Nu intra în responsabilitatea Beneficiarului crearea pentru Prestator a accesului pentru efectuarea măsurătorilor / lucrărilor geotehnice sau de altă natură / studiilor, etc.;
- Risc de întârziere în prestarea serviciilor, în baza observațiilor sau cerințelor speciale formulate de către autoritățile competente de mediu, de către administratorii/custozii ariilor naturale protejate (Situri Natura 2000, parcuri, rezervații, etc.), de către ONG-uri și/sau alte organizații similare, de către publicul participant la dezbaterile publice sau alți factori implicați în derularea procedurilor de mediu;
- Risc de întârziere în prestarea serviciilor ca urmare a faptului că pentru soluțiile finale trebuie obținute avize și/sau realizate revizuri de soluții tehnice și/sau completări de studii de teren.
- Riscul ca pe parcursul derulării serviciilor solicitate în cadrul acestui caiet de sarcini să apară modificări în legislația și reglementările tehnice aplicabile în domeniul mediului, eventual pot apărea noi arii naturale protejate (de tip Natura 2000 sau anumite arii Natura 2000 să fie extinse, arii de interes național, etc), iar pentru schimbările aparute pe parcurs, Prestatorul trebuie să țină cont de acestea și să facă toate demersurile în vederea obținerii documentelor de reglementare în domeniul protecției mediului. În astfel de situații elaborarea studiilor suplimentare cade în sarcina Prestatorului.
- Riscul de întârziere în obținerea avizelor din partea Autorităților Române, ori plangerile aparute în perioada consultărilor publice (ex. probleme de mediu, probleme de patrimoniu cultural, etc) cu impact asupra termenului de finalizare și livrare a studiului de fezabilitate sau a altor servicii și lucrări solicitate conform caietului de sarcini.
- Riscul să apară întârzieri și/sau alte dificultăți în obținerea de către Prestator a tuturor avizelor, acordurilor, permiselor și a autorizațiilor necesare, având în vedere implicarea mai multor autorități și instituții în emiterea acestora, care pot impune diverse condiții și/sau constrângeri. Imposibilitatea de obținere de către Prestator la timp sau chiar deloc a unuia sau mai multor avize/acorduri poate genera riscuri care pot conduce la imposibilitatea de obținere a actului de



reglementare în domeniul mediului sau a altor autorizații necesare, fapt ce ar determina blocarea realizării proiectului.

- Riscul nerespectării termenelor stabilite de autoritățile pentru protecția mediului în cadrul procedurii pentru obținerea actului de reglementare în domeniul mediului și informarea publicului.
- Riscul de întârziere în elaborarea studiilor de evaluare a proprietăților afectate ca urmare a dificultăților în identificarea proprietarilor terenurilor aferente coridorului;
- Riscul identificării incomplete/necorespunzătoare a rețelelor de utilități, care poate conduce la întârzieri și costuri suplimentare în realizarea proiectului.
- Riscul de întârziere în implementarea activităților conform Caietului de sarcini datorită obligației de a răspunde observațiilor suplimentare urmare efectuării Auditului de Siguranță Rutieră, în conformitate cu OUG nr. 22/2016 pentru modificarea și completarea Legii nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră. Modificările generate de observațiile transmise vor fi efectuate de Prestator ca parte a obligațiilor contractuale.
- Riscul nevizării de către Beneficiar a rapoartelor și livrabilelor datorită conținutului necorespunzător al acestora și care poate conduce la întârzieri în desfășurarea activităților specifice de elaborare a Studiului de Fezabilitate. În această situație vina va fi considerată a Prestatorului și nu va putea fi impusă Beneficiarului

- Riscul privind întârzierea în mobilizarea a personalului Prestatorului.
- Riscul neîncadrării de către Prestator în termenul stabilit pentru finalizarea serviciilor, asumat prin Contractul de Servicii ce rezultă din această procedură;

Pot apărea în derularea contractului și următoarele riscuri care cad în sfera de control a autorității contractante (fie ca sunt specifice autorității sau ale unor terțe părți) și anume:

- a. dificultăți de colaborare și comunicare între factorii interesați implicați (inclusiv personal insuficient sau diferențe de înțelegere a noțiunilor din caietul de sarcini);
- b. datele și informațiile necesare desfășurării serviciilor comunicate de către Autoritatea Contractantă nu sunt suficiente pentru îndeplinirea cerințelor solicitate prin Caietul de Sarcini;
- c. adăugarea de activități/ solicitări de informații noi, în funcție de progresul activităților.

Pe parcursul derulării proiectului pot apărea și alte riscuri cu caracter specific care pot conduce la întârzieri în desfășurarea activității Prestatorului și care vor fi soluționate de către partii, potrivit prevederilor legale și contractuale.

CNAIR SA își rezervă dreptul de a recupera de la Prestator orice prejudicii care vor fi generate de întârzierile cauzate, de erorile/lipsa de profesionalism/superficialitatea tratării studiilor și lucrărilor, de nerespectarea obligațiilor conform prezentului caiet de sarcini și a legislației în vigoare.

4. DESCRIEREA SERVICIILOR

În cadrul acestui capitol, sunt detaliate cerințele minime ale Beneficiarului cu privire la activitățile și serviciile care trebuie să fie realizate de către Prestator în vederea elaborării Studiului de Fezabilitate pentru Proiect.

Având în vedere faptul că serviciile solicitate sunt de proiectare, se vor aplica soluții tehnice corespunzătoare sub aspect tehnic și al reglementărilor tehnice în vigoare al soluției optime la nivelul Beneficiarului respectiv, al administratorului rețelei de drumuri naționale și autostrăzi.

Serviciile pe care Prestatorul le va realiza vor fi în conformitate cu prezentul caiet de sarcini, cu prevederile HG nr.907/2016, cu modificările și completările ulterioare, cu respectarea legislației și reglementărilor tehnice curente în vigoare și în baza aplicării unor metodologii relevante, bazate pe cele mai bune practici naționale și internaționale în domeniul infrastructurii de transport, pentru realizarea Proiectului, vor include, dar nu se vor limita la activități, investigații, servicii de proiectare, analize, evaluări, studii, etc.

Prestatorul va realiza serviciile solicitate la un nivel cantitativ și calitativ minim solicitat prin legislație, prin cerințele prezentului caiet de sarcini, prin reglementările tehnice în vigoare și în special prin *Legea 10/1995 republicată, cu modificările și completările ulterioare, privind calitatea în construcții*. Prestatorul va fi responsabil pentru asigurarea resurselor necesare, în vederea gestionării corespunzătoare a riscurilor generale menționate, fără a solicita alte costuri



Beneficiarului. Beneficiarul se aștepta ca în urma executării acestor servicii să se definească un Proiect robust, temeinic analizat și pregătit din punct de vedere tehnic, juridic, financiar, social, economic și din punct de vedere al cerințelor de mediu, etc.

4.1 STUDIUL DE FEZABILITATE – ASPECTE GENERALE

Studiul de fezabilitate va cuprinde 3 etape principale, astfel:

1. Stabilirea criteriilor de proiectare, inclusiv pe baza analizei de rezistență la schimbări climatice,
2. Identificarea constrângerilor, analizarea a minim două scenarii/opțiuni tehnico-economice pentru realizarea obiectivului de investiții. Selectarea variantei optime
3. Detalierea variantei optime și finalizarea studiului de fezabilitate.

Studiul de Fezabilitate va respecta conținutul cadru definit în HG 907/2016. Sumarul activităților, investigațiilor, serviciilor de proiectare, analizelor, evaluărilor, studiilor, etc. pe care Prestatorul le va presta și realiza în vederea elaborării Studiului de Fezabilitate, vor include dar nu se vor rezuma la acestea:

- **APLICABILITATEA LEGISLATIEI SI A REGLEMENTARILOR IN VIGOARE**
- **ANALIZA MULTICRITERIALA**
- **STUDIUL DE TRAFIC**
- **STUDII DE TEREN**
 - ✓ Studii topografice detaliate
 - ✓ Studii hidrologice
 - ✓ Studii geotehnice
 - ✓ Studii arheologice
 - ✓ Alte investigatii de sol si materiale
 - ✓ Studii privind ocuparea terenurilor- Exproprieri
 - ✓ Identificarea, relocarea si protejarea utilitatilor publice
- **ACTIVITATI DE PROIECTARE**
 - ✓ Lucrări de drum, intersectii, podete, lucrari de consolidare
 - ✓ Lucrari hidrotehnice
 - ✓ Siguranta circulatiei rutiere
 - ✓ Conectarea rețelei locale de drumuri
- **EVALUAREA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI**
- **ANALIZA COST-BENEFICIU SI MODELUL FINANCIAR**
- **AUTORIZATII, AVIZE SI ACORDURI**

Obiectivele proiectului sunt, fara a se limita la acestea:

- ✓ Asigurarea conexiunii dintre proiectul implementat de Primaria Municipiului Bucuresti și Proiectul CNAIR privind construirea Pasajului Domnesti, constând din:
 - largire la 4 benzi DJ 602 în zona Proiectului
 - continuizare pista de biciclete;
 - zona mediana verde pentru amplasare ulterioara unei cai duble de tramvai;
 - amenajare trotuare;
- ✓ creșterea siguranței traficului auto și pietonal în vecinătatea arterelor de circulație existente,
- ✓ diminuarea efectelor poluării aerului asupra mediului și sănătății populației, cauzate de emisiile de gaze de eșapament de la autovehicule;
- ✓ încadrarea emisiilor în valorile limită admise la nivel european, pentru aerul ambiental;
- ✓ reducerea timpului de călătorie și creșterea vitezei medii de deplasare.

Prestatorul va acorda asistența Beneficiarului pe întreg circuitul de avizare până la aprobarea indicatorilor tehnico-economici, conform Studiului de fezabilitate elaborat.



4.2 STABILIREA CRITERIILOR DE PROIECTARE

4.2.1 Aplicabilitatea cadrului legislativ și reglementarilor tehnice în vigoare

Prestatorul va identifica și va analiza actele normative, standardele și ghidurile, naționale și europene, aplicabile și relevante pentru fiecare activitate necesară pentru elaborarea Studiului de Fezabilitate precum și pentru celelalte activități de prestat conform prezentului caiet de sarcini. În cazul în care există neclarități cu privire la aplicarea legislației și a reglementarilor tehnice relevante, Prestatorul va cere clarificări și instrucțiuni de la Beneficiar, în timp util pentru realizarea cu succes a serviciilor și lucrărilor solicitate și în termenul prevăzut.

Se va avea în vedere prevederile OUG nr. 7/2016 privind unele măsuri pentru accelerarea implementării proiectelor de infrastructură transeuropeană de transport, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative.

Prestatorul va include în cadrul Raportului de Început o listă a actualelor standarde propuse a fi utilizate în cadrul proiectului. Lista standardelor va identifica potențialele conflicte (dacă este cazul) între reglementările românești și normele europene adoptate în România.

4.2.2 Studiul preliminar de rezistență la schimbări climatice

Prestatorul va realiza *Studiul preliminar de rezistență la schimbări climatice*.

Prestatorul va folosi metodologia definită în documentul intitulat "*Non –paper Guidelines for project managers: Making vulnerable investments climate resilient*" publicat de Direcția Generală Politici Climatice din cadrul Comisiei Europene¹.

Cu titlu de exemplu, nivelul intensității precipitațiilor de dimensionare va fi adaptat pentru a asigura o protecție efectivă a Proiectului împotriva inundațiilor, nu doar cu privire la nivelurile din trecut dar și cu privire la nivelurile probabile din următorii 50 de ani.

4.2.3 Prezentarea criteriilor de proiectare

Ca rezultat al analizelor elaborate în conformitate cu secțiunile de mai sus, Prestatorul va prezenta criteriile de proiectare pe care urmează să le aplice pe parcursul elaborării Studiului de Fezabilitate, ce vor fi incluse în Raportul de Început.

Beneficiarul se așteaptă ca în urma executării acestor servicii necesare elaborării Studiului de Fezabilitate, să se definească un Proiect robust, temeinic analizat și pregătit din punct tehnic, juridic, financiar, social, economic, din punct de vedere al cerințelor de mediu, etc.

Prestatorul are obligația verificării tuturor datelor/studiilor/informațiilor puse la dispoziția sa de către Autoritatea Contractantă cuprinse în Studiul de Fezabilitate existent.

Prestatorul, după o verificare și o analiză atentă, va confirma exactitatea informațiilor puse la dispoziție de către Beneficiar, le va actualiza, după caz completă și își va asuma responsabilitatea și răspunderea pentru cele care vor fi utilizate în cadrul proiectului.

Prestatorul va utiliza informațiile aferente documentației tehnice puse la dispoziție, cu mențiunea că, la momentul utilizării acestor informații, acesta are obligația de a actualiza toate specificațiile tehnice, materialele utilizate, breviarele de calcul, tehnologiile utilizate precum și orice alte aspecte care țin de serviciile de proiectare și de conformitatea Proiectului, la nivelul normelor, reglementarilor tehnice, legislației și standardelor în vigoare la momentul ordinului de începere.

4.3 ANALIZA MULTICRITERIALĂ

Ca parte a acestei etape, Prestatorul va identifica, studia și propune scenarii/opțiuni tehnico-economice, fundamentând și recomandând, justificat și documentat, scenariul/ opțiunea tehnico – economică optimă pentru realizarea obiectivului de investiții.

Punctul de pornire a analizei multicriteriale va consta în identificarea constrângerilor precum și în elaborarea metodologiei pentru analiza multicriterială.

Constrângerile relevante vor fi identificate și localizate. Acestea vor include, fără a fi limitate la:

¹A se vedea:

https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/adaptation/what/docs/non_paper_guidelines_project_managers_en.pdf



- a. zone locuite, industriale, etc,
- b. căi de comunicații,
- c. rețele utilități,

Metodologia generală a Analizei multicriteriale se va realiza pe baza recomandarilor din „*Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects*” elaborat de Direcția Generală Politică Regională și Urbană (DG Regio)².

Prestatorul va recomanda o varianta cu punctajul cel mai mare pentru analiză Analiza multicriterială, inclusiv variantele identificate, împreună cu recomandarea Prestatorului în ceea ce privește varianta de optimă / revizuită, vor fi comunicate Beneficiarului pentru aprobare de către Coordonatorul de Proiect / Echipa de proiect, și avizare în ședință CTE -CNAIR.

Compararea Detaliată a celor Două Variante. Prestatorul va detalia cele două variante și va selecta varianta optimă.

Pentru fiecare dintre cele două variante, Prestatorul va întreprinde studii de teren, la un nivel suficient pentru a pregăti proiectul, va identifica soluții tehnice și a estima costurile aferente, va elabora o evaluare a impactului asupra mediului și va stabili prin analiză cost-beneficiu impactul socio-economic al variantelor analizate.

Ca rezultat al prezentei etape, Prestatorul va selecta, fundamentat și justificat, varianta optimă.

4.4 STUDIUL DE TRAFIC

Scopul studiului de trafic va consta în determinarea traficului la momentul dării în exploatare și pentru o perioadă de perspectivă de 30 de ani, în funcție de tipul de structură rutieră adoptată. Pentru a se economisi timp în dinamica realizării studiului de trafic, Prestatorului declarat castigator i se va asigura acces la datele necesare din Modelul Național de Transport, care are implementată baza de date a CESTRIN, în condiții de securizare a informațiilor, la sediul CESTRIN. Prestatorul va efectua prognoza de trafic în baza căreia se va elabora Analiza Cost-Beneficiu.

Prestatorul va planifica și realiza studii ale sarcinii pe osie în conformitate cu normativul AND 584/2012 pentru a determina Factorii de Echivalență a Vehiculelor și modele de supraîncărcare, în vederea calculării împreună cu datele de trafic, a rezistenței structurii rutiere, întrucât normativul de dimensionare PD 177/2001 nu prevede acest calcul.

4.5 INVESTIGAȚII DE TEREN

La baza analizei și fundamentării corecțiilor în vederea alegerii variantei optime vor sta și investigațiile de teren. Beneficiarul atenționează viitorul Prestator asupra seriozității și profesionalismului cu care își va îndeplini sarcinile privind aceste investigații de teren, ce îi revin așa cum sunt ele descrise în prezentul caiet de sarcini cât și în legislația și reglementările tehnice relevante, în vigoare.

Studii geotehnice

Prestatorul va furniza un studiu geotehnic, dacă este cazul să completeze documentația existentă - documentație care va fi pusă la dispoziția acestuia de către beneficiar. Studiul va respecta exigentele NP 074-2014 "Normativ privind documentațiile geotehnice pentru construcții", SR EN 1997-2 "Proiectarea geotehnică. Investigarea și încercarea terenului", AND 614-2013 "Indrumator de întocmire a documentațiilor geotehnice pentru drumuri naționale, drumuri expres și autostrăzi", STAS 1242/2-83 și HG nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico - economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice. Studiul geotehnic va fi verificat de un verficator atestat pentru domeniul Af („Rezistența și stabilitatea terenului de fundare al construcțiilor și al masivelor de pamant”). Verficatorul Af va fi contractat de către Prestator.

²A se vedea: http://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/guides/2014/guide-to-cost-benefit-analysis-of-investment-projects-for-cohesion-policy-2014-2020



Studii topografice

Prestatorul va completa documentatia existenta, daca este cazul. Prestatorul va realiza studiile topografice detaliate in baza sistemului STEREO 70 pentru planimetrie si in Sistem MAREA NEAGRA 75 pentru altimetrie vizate de OCPI

Alte investigatii de teren si materiale

Prestatorul va efectua o investigatie completa a naturii terenului si a materialelor, inclusiv probe si teste de laborator, va estima cantitatile de materiale disponibile, in conformitate cu practica internationala. Prestatorul va stabili sursele potentiale de materiale de constructie, distanta de transport fata de amplasamentul organizarii de santier si de asemenea posibilele trasee pentru transportul acestora.

Exproprii. Documentatii pentru ocuparea terenurilor.

Prestatorul va realiza activitati privind intocmirea documentatiilor necesare pentru expropriile de imobile, in conformitate cu cerintele legislatiei in vigoare, si va acorda asistenta Beneficiarului pana la emiterea HG .

Prestatorul va completa documentatia existenta cu documentatiile pentru ocuparea terenurilor.

Identificarea Utilitatilor/Instalatiilor. Mutari si Protejari Instalatii.

Prestatorul va realiza verificarea amanuntita a retelelor de utilitati care vor fi afectate de lucrarile de constructie a drumului, atat pentru cele prevazute in Certificatul de Urbanism, cat si pentru celelalte utilitati identificate ulterior, identificand titularii/detinatorii de utilitati care au retele amplasate in zona unde se vor desfasura lucrarile de executie ale obiectivului si va transmite beneficiarului proiectele pentru a se realiza notificarea detinatorilor de Utilitati pentru eliberarea amplasamentului conform Legii 255/2010 *privind exproprierea pentru cauza de utilitate publica*, cu modificarile si completările ulterioare. Prestatorul va obtine, avizele conforme de la detinatorii de utilitati/ instalatii si va intocmi documentatiile aferente, respectiv studii de solutie (studii de coexistenta), avizul fiind emis pentru solutia de relocare/protejare cea mai avantajoasa din punct de vedere tehnico-economic. Documentatia va contine si suprafetele de teren afectate de catre mutarea/protejarea retelelor de utilitati, care vor fi incluse in coridorul de expropriere pentru lucrarile de infrastructura rutiera.

Se precizează faptul că **nu vor fi acceptate avize de principiu emise de către deținătorii de utilități, ci doar avize conforme**, angajante pentru acei deținători, în conformitate cu regulile și procedurile valabile pentru fiecare tip de utilitate.

Prestatorul va identifica toate suprafetele de teren afectate de utilitati si le va trece in coridorul de expropriere astfel incat in executie sa se diminueze sansele aparitiei unor suprafete de teren suplimentare, acolo unde proprietarii de utilitati vor solicita un proiect de specialitate sau un studiu de coexistenta. Prestatorul va efectua aceste studii si este obligatoriu sa le estimeze si sa le prevada in oferta sa financiara, rambursarea acestor cheltuieli nu cade in sarcina Beneficiarului daca se dovedeste ca nu au fost realizate, orice cheltuiala legata de utilitati sau de obtinerea avizelor pentru utilitati cade in sarcina Prestatorului. Prestatorul va elabora Documentatii tehnice pentru toate tipurile de utilitati, respectiv necesare pentru relocare / protejare de utilitati, inclusiv liste cu cantitati estimate necesare.

Prestatorul va asigura serviciile de verificare tehnica a proiectelor / documentatiilor tehnice necesare pentru relocare / protejare de utilitati, in conformitate cu Legea 10/1995, republicată, cu modificarile și completările ulterioare. Prestatorul va estima costurile cu aceasta verificarea proiectelor si le va include in propunerea sa financiara.

Taxele si/sau tarifele percepute de catre Autoritati/Detinatorii de utilitati, contravaloarea intocmirii tuturor studiilor si documentatiilor necesare in vederea obtinerii avizelor/acordurilor conform solicitarilor Cerintelor Beneficiarului, vor fi suportate integral de catre Prestator si vor fi incluse in Pretul Contractului.

4.6 ACTIVITATI DE PROIECTARE

Prestatorul isi va insusi si va utiliza toate documentele si studiile din cadrul Studiului de Fezabilitate existent si va elabora Proiectul, conform aplicabilitatii legislatiei si reglementarilor tehnice in



vigoare (Eurocoduri, reglementari geotehnica, mediu, normative revizuite, etc.). Pentru asigurarea continuitatii traseului si pentru a nu afecta alte obiective de investitii/ proiecte, se va avea in vedere corelarea cu obiective ce sunt deja realizate/ urmeaza a fi realizate si/ sau sunt in executie.

Prestatorul va avea in vedere ca prin realizarea Proiectului, acesta sa fie integrat in cadrul proiectului Penetratie Prelungirea Ghencea – Domnesti si Supralargire Bulevardul Ghencea intre Strada Brasov si Terminal Tramvai 41” cu proiectul “Pasaj Suprateran pe DJ 602, Centura Bucuresti-Domnesti, in sensul asigurarii functionalitatii acestuia si prin prisma lucrarilor deja realizate sau in curs de realizare pe DJ 602, in zona Proiectului.

Lucrări de drum

La proiectarea se vor evita pe cat posibil valorile limita (minime) ale elementelor geometrice. Dimensionarea structurii rutiere va ține cont de valorile din Studiul de trafic, se va realiza in conformitate cu PD 177/2001 si se va verifica la actiunea fenomenului de inghet-dezghet; totodata se va asigura la nivelul terenului de fundare (patului drumului) o capacitate portanta minima recomandata, caracterizata prin valoarea modulului de elasticitate dinamic echivalent de 100 MPa.

Straturile bituminoase componente ale structurii rutiere vor fi prevazute in conformitate cu prevederile Normativului AND 605/2016, si vor avea in alcatuire bitum modificat cu polimeri.

Se vor stabili solutii constructive pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale si pentru drenarea si evacuarea apelor subterane ce pot afecta corpul drumului (in special in zone cu relief plat).

Intersectii cu drumurile publice clasificate

Se vor elabora studii de circulatie necesare justificarii tipurilor de amenajari proiectate in scopul identificarii eventualelor probleme legate de capacitatea de circulatie a intersectiilor, modul de reglementare si dirijare a traficului rutier.

Planurile de situatie care se vor prezenta cu amenajarea intersectiilor, vor contine obligatoriu coordonatele ridicarii topo, precum si obstacolele existente in zonele respective.

Sistemul propus de colectare si evacuare a apelor de suprafata si a apelor subterane

Sistemul de scurgere a apelor reprezintă una din caracteristicile cele mai importante pentru durata de viață a Proiectului si pentru asigurarea unei exploatari corespunzătoare a acesteia în conditii de siguranță. Prin urmare, Prestatorul Studiului de Fezabilitate va acorda importanta cuvenită proiectului privind sistemul de colectare și scurgere a apelor.

Proiectul de scurgere a apelor va prevedea toate lucrările și măsurile necesare în acest scop, inclusiv cele de evacuare a apelor către emisari, sau de colectare a acestora în bazine de retenție și evaporare, etc., ținând cont de aspectele de mediu sau de alte constrângeri existente.

Proiectantul va adopta solutii optime privind proiectarea lucrarilor de scurgerea apelor, astfel incat, in zonele in care Proiectul traverseaza zone locuite sa se aiba in vedere realizarea unor lucrari care sa nu produca disconfort riveranilor.

Proiectare structură rutieră

Dimensionarea Structurii rutiere se va realiza in conformitate cu prevederile reglementarilor tehnice in vigoare. Se vor analiza minim 3 solutii distincte de structura rutiera (rigid, suplu, semirigid).

Pentru spatiile de parcare-daca este cazul si spatiile pentru Statii STB se vor adopta structuri rutiere rigide.

Solutia finala de structura rutiera va rezulta in baza unei analize multicriteriale, in baza a minim 5 parametrii, care vor pune accent pe lucrarile de intretinere si costurile initiale de investitie.

Peisagistica

Prestatorul va prevedea lucrarile de amenajare peisagistica intr-un sub-capitol distinct si va tine cont de minim urmatoarele:

- o materialele propuse trebuie sa fie compatibile cu zona climatica, caracteristicile pedologice, hidrologice si litologice ale zonelor unde se propune ca materialul peisagistic sa fie plantat;
- o sistemul radicular al materialului peisagistic trebuie sa fie pretabil pentru zona respectiva;
- o oportunitatea necesitatii unui sistem de irigare functie de particularitatile climatice ale zonei, corelat cu exigentele fata de apa ale materialului dendrologic peisagistic propus;



- o caracteristicile materialului peisagistic solicitat cum ar fi diametrul tulpinei, corelat cu vârsta, calitatea precum și recomandările privind lucrările de întreținerea a acestora;
- o pe planul de situație se vor preciza locațiile speciilor propuse ,
- o la proiectul de peisagistică trebuie precizat diametrul la colet, înălțimea speciilor propuse și vârsta acestora;

Iluminat

Sistemul de iluminat se va realiza în conformitate cu normativele și standardele în vigoare.

Conform normativului de proiectare NP-062-02 și standardelor aplicabile SR-EN 40-1-1994 și SR-EN 40-2-2006, trebuie iluminate intersecțiile .

Corpurile de iluminat vor fi, de asemenea, prevăzute la un standard adecvat, cu aprobarea Beneficiarului.

Se va respecta Ghidul privind condițiile de iluminat pe drumurile naționale și autostrăzi din 2012 cu completările ulterioare necesare și coroborat cu respectarea normelor UE privind iluminatul.

Pentru asigurarea iluminatului se vor avea în vedere următoarele:

a. iluminatul se va realiza pe baza de LED și se va asigura cu sisteme economice de energie, alimentarea sistemului de iluminat fiind prevăzută de la rețeaua națională/regională/locală de energie electrică;

b. iluminatul se va realiza cu sisteme inteligente care se pretează la telegestiune;

Proiectarea iluminatului căilor de circulație rutieră se face în conformitate cu SR-EN 13201 și CIE 115-2010, o importanță deosebită acordându-se selectării claselor de iluminat pentru evitarea supradimensionării sistemului de iluminat, reducerea consumului de energie electrică și creșterea eficienței sistemului de iluminat propus; Criteriile și parametrii care stau la bază selectării claselor de iluminat conform SR-EN 13201 sunt:

a. Criterii - viteza utilizatorului, tipurile de utilizatori în aceeași zonă și tipurile de utilizatori excluși;

b. Parametri - zona (geometria), utilizarea traficului și influențele externe legate de mediu;

Selectarea claselor de iluminat conform CIE 115-2010 se face în funcție de următorii parametri: viteza, flux trafic, componenta traficului, separare sensuri, densitate intersecții, nivelul luminanței ambientale și ghidajul vizual;

Selectarea corectă a claselor de iluminat este în strânsă corelare cu îndeplinirea unor criterii de performanță cum ar fi: luminanța suprafeței îmbracamintii rutiere și orbirea fiziologică;

Soluția propusă de proiectantul de specialitate trebuie să aibă un factor de menținere cât mai ridicat și cu precizări explicite privind deprecierea fluxului luminos în timp;

Este obligatoriu să se precizeze operațiile privind întreținerea corectivă;

Soluțiile agreate de beneficiar sunt cu telegestiune și anume, inteligente și adaptive, respectiv cu senzori crepusculari de zi și noapte și senzori de trafic cu posibilități de gestionare a intensității luminoase de către beneficiar, funcție de trafic sau de intervalul orar și eficiența energetică a sistemului de iluminat. Este obligatorie prezentarea breviarelor de calcul pentru calculul luminotehnic și determinarea distanței dintre stalpi cu prezentarea inventarului de coordonate (x, y) pentru fiecare stalp.

Stalpii de iluminat se vor proteja cu parapet, iar la amplasarea lor în teren se va avea în vedere ca, aceștia să nu obtureze vizibilitatea asupra indicatoarelor rutiere.

Siguranta Circulației Rutiere

Indicatoarele și marcajele rutiere permanente vor fi în conformitate cu standardele în vigoare și cu codul rutier român; cu SR 1848-1, 2, 3: 2011 Semnalizare rutieră. Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră. și SR 1848-7/2015 (Semnalizare rutiera. Marcaje rutiere), aflate în vigoare la data de referință.

Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul de siguranță rutiera.

Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul de siguranță rutiera se vor realiza în conformitate cu prevederile Legii 265/2008, republicată, cu completările și modificările ulterioare, și este în sarcina Investitorului/ Beneficiarului.



Prestatorul va asigura asistenta de specialitate beneficiarului, prin punerea la dispozitie a Proiectului, in vederea realizarii evaluarii de impact asupra sigurantei rutiere si a auditului de siguranta rutiera, avand in vedere ca acestea se realizeaza dupa finalizarea Studiului de Fezabilitate si sunt parti componente ale acestuia.

Estimările generale de costuri și devizul general de cheltuieli

Devizul General, va fi întocmit în conformitate cu cerințele Hotărârii Guvernului nr. 907/2016, cu modificările și completările ulterioare. Prestatorul va întocmi un deviz general de cheltuieli pentru întregul proiect și devize pe obiecte ce vor cuprinde lista de cantități pe articole conforme cu indicatoarele de norme de deviz, precum și estimările de cost aferente pentru fiecare categorie principală de lucrări. Atât *Devizul General* cât și *Devizele pe Obiect* vor acoperi întreaga lungime a Proiectului. Prestatorul va duce la îndeplinire această activitate folosindu-se de experiența profesională și de implicarea care se impune pentru un proiect de o asemenea anvergură și importanță. In cazul costurilor unitare, Prestatorul va detalia sursa folosita, acolo unde este cazul, pentru derivarea/calcularea acestor costuri.

4.7 EVALUAREA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI

Prestatorul are obligatia de a incepe culegerea datelor si informatiile necesare pentru realizarea studiilor de mediu in termen de 5 zile de la data de incepere a contractului

La momentul finalizarii procedurii de mediu si dupa obtinerea actului de reglementare in domeniul mediului, Prestatorul are obligatia de a transmite la CNAIR SA tot dosarul care sa contina documentatiile complete si toata corespondenta care a stat la baza emiterii acestuia, din timpul procedurii de mediu.

Documentatia de mediu intocmita in conformitate cu prevederile legislatiei de mediu in vigoare va fi elaborata in 2 exemplare si transmisa atat pe suport de hartie cat si in format electronic pe CD/ DVD.

4.8 ANALIZA COST-BENEFICIU SI MODELUL FINANCIAR

Pe baza investigatiilor, studiului de trafic, studiilor diverse, activitatilor de proiectare, evaluarilor etc. Prestatorul va realiza analiza cost-beneficiu a Proiectului in vederea justificarii variantei optime, a determinarii indicatorilor tehnico-economici de cost, etc. precum si a indicatorilor de eficienta financiara si economica specifici Proiectului. Rezultatele analizei cost beneficiu vor sta la baza deciziilor de investitie si de finantare a Proiectului.

Analiza Cost-Beneficiu

Metodologia utilizata pentru realizarea Analizei Cost-Beneficiu va fi in conformitate cu ultimele variante ale:

- a. Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/207 al Comisiei din 20 ianuarie 2015, de stabilire a normelor detaliate de punere în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește modelele pentru raportul de progres, transmiterea informațiilor privind un proiect major, planul de acțiune comun, rapoartele de implementare pentru obiectivul privind investițiile pentru creștere economică și locuri de muncă, declarația de gestiune, strategia de audit, opinia de audit și raportul anual de control și în ceea ce privește metodologia de realizare a analizei cost-beneficiu și, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 1299/2013 al Parlamentului European și al Consiliului, în ceea ce privește modelul pentru rapoartele de implementare pentru obiectivul de cooperare teritorială europeană,
- b. „*Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014 - 2020*” elaborat de Direcția Generală Politică Regională și Urbană (DG Regio)³., fara inasa a se limita la aceasta;
- c. Master Planului General de Transport pentru România, Vol. 2, Partea C: „*Ghid privind elaborarea analizei cost-beneficiu economice și financiare și a analizei de risc*”;

³A se vedea: http://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/guides/2014/guide-to-cost-benefit-analysis-of-investment-projects-for-cohesion-policy-2014-2020



- d. „Update of the Handbook on External Costs of Transport”, ianuarie 2014;
- e. Criteriile de eligibilitate prevazute in Ghidul solicitantului, varianta aprobata, pentru POIM 2014-2020 (criterii disponibile la adresa de internet www.fonduri-ue.ro/poim-2014#implementare-program.);
- f. Alte ghiduri, lucrari clarificatoare relevante analizei cost-beneficiu, conform legislatiei romane.

La momentul elaborarii analizei cost-beneficiu se vor folosi date din cadrul Master Planului General de Transport al Romaniei.

In cazul in care exista informatii contradictorii intre informatiile acestor documente, se va solicita opinia si clarificarile Beneficiarului inaintea transmiterii raportului de inceput.

Analiza cost-beneficiu va include analiza de fezabilitate financiara, socio-economica si de risc in conformitate cu prevederile in vigoare pentru elaborarea Analizei Cost-Beneficiu si in baza celor mai bune practici de elaborare a analizelor cost-beneficiu in domeniul transporturilor. Pentru toate ipotezele de intrare, factorii de influenta (driveri), precum si pentru parametrii pe baza carora se va realiza ACB (si Modelul Financiar), se va face o documentare si prezentare in detaliu, cu specificarea surselor de informatii si a referintelor (benchmark-urilor) privind datele, informatiile si a parametrilor utilizati.

Previzuniile aferente Analizei Cost - Beneficiu se vor realiza pentru un orizont de previziune explicit de **30 de ani corelat cu perioada studiului de trafic**. Datele prognozelor de trafic vor constitui informatii pentru calculul beneficiilor economice.

Se vor corela obiectivele Proiectului cu obiectivele POIM, asa cum a fost agreat cu Comisia Europeana. De asemenea se vor identifica principalele caracteristici ale Proiectului si rezultatele analizei cererii de trafic pe baza carora s-au analizat costurile si veniturile Proiectului.

Identificarea investitiei si definirea obiectivelor

Se vor corela obiectivele proiectului cu obiectivele POIM, asa cum a fost agreat cu Comisia Europeana. De asemenea se vor identifica principalele caracteristici ale proiectului si rezultatele analizei cererii de trafic pe baza carora s-au analizat costurile si veniturile proiectului.

Analiza si estimarea costurilor de investitie, devize si graficul de realizare al investitiei

Estimarea costurilor de investitie se va face pe baza investigatiilor si studiilor efectuate, analiza de piata a resurselor tehnico-materiale si umane, preturile curente de piata si de asemenea se va baza pe solutiile tehnice si structurile definite in cadrul activitatilor de proiectare.

Prestatorul va prezenta, documenta si fundamenta ipotezele si riscurile luate in calcul in estimarea costurilor de investitie precum si cele de operare si intretinere, reabilitare, cu documentarea si prezentarea surselor de informatii si a referintelor utilizate in determinarea listelor de cantitati, preturilor, listelor de cantitati pe articole de deviz comasate, categoriilor principale de lucrari, devizelor pe obiect, devizului general. Pentru asigurarea transparentei devizelor de costuri, nu se va accepta ca, in cadrul costurilor de baza sa fie incluse elemente de natura cheltuielilor imprevizibile sau includerea unor „rezerve” in baza riscurilor identificate. Elementele de cheltuieli imprevizibile sau aferente riscurilor vor fi cuantificate si prezentate separat de costurile de baza, in cadrul analizelor de risc.

Prestatorul se va asigura ca estimarile de cost se vor face pentru toate activitatile si lucrarile previzionate ca fiind necesare pentru realizarea Proiectului.

Prestatorul va intocmi graficul de realizare a investitiei, detaliat pe activitati si lucrari, aferente Proiectului pe perioada previzionata de realizare a investitiei, cu alocarea costurilor estimate.

Prestatorul va face dovada si se va sigura ca are implementate propriile proceduri privind managementul calitatii cu privire la metodologiile si procesele interne privind estimarile de cost.

In vederea aplicarii procedurilor de management al costurilor proprii Beneficiarului si in vederea asigurarii calitatii metodologiilor privind estimarile de cost, Prestatorul va preda si prezenta Beneficiarului, toate foile de lucru, cu toate detaliile si calculele detaliate aferente analizelor referitoare la estimarile elementelor de cost (cantitati, preturi, alte elemente) efectuate de catre Prestator, in vederea auditarii tehnice si economice ale acestora de catre Beneficiar.



Devizele pentru Proiect vor fi prezentate în conformitate cu cerințele Hotărârii Guvernului nr. 907/2016 cu modificările și completările ulterioare.

Analiza Opțiunilor

În cadrul analizei opțiunilor, Prestatorul va compara scenariul „fara proiect” (*do minimum*) cu scenariul „cu proiect” (*do project*). Scenariul *a face minimum* include un nivel realist de întreținere și un volum minim de îmbunătățiri minore acolo unde este absolut necesar pentru a evita deteriorarea infrastructurii de transport.

Analiza Financiară

În cadrul Analizei Financiare se vor analiza fluxurile financiare ale Proiectului, din care fac parte:

- a. Costuri de investiție și valoare reziduală pentru variantele analizate;
- b. Costuri de Operare și Intreținere (inclusiv materii prime, mană de lucru, energia electrică și costurile pentru întreținerea regulată a lucrărilor planificate) pentru variantele analizate;
- c. Surse de finanțare.

Costurile de investiție vor reprezenta valoarea totală cu TVA a Proiectului așa cum este reflectată în devizul general, la care se vor adăuga în măsura posibilităților costurile adiționale legate de managementul Proiectului. Costurile de investiție se vor prezenta în conformitate cu devizul general din cadrul HG 907/2016 cu modificările și completările ulterioare și vor cuprinde și costurile istorice adică costurile consumate și angajate de care Beneficiar până la acest moment cât și costurile viitoare pentru realizarea Proiectului.

Costurile de investiție vor fi detaliate pe ani în funcție de graficul de realizare al investiției/calendarul de implementare al Proiectului. Modalitatea de ajustare la inflație a preturilor va fi agreată împreună cu Beneficiarul la momentul transmiterii Raportului de început.

Costuri de operare și întreținere vor fi prognozate în conformitate cu reglementările în vigoare pentru drumuri naționale și autostrăzi și vor fi analizate pentru fiecare alternativă recomandată. Costurile de întreținere și operare ale sistemului vor include cel puțin următoarele:

- a. Costurile de funcționare a infrastructurii (ex: semnalizare / controlul traficului)
- b. Costurile de întreținere (ex: curățare, reparații minore, întreținerea pe timp de iarnă)
- c. Costurile de reabilitare (ex: înlocuirea stratului de uzură).

În tabelele analizei financiare și economice se vor regăsi aceste costuri calculate incremental pentru varianta „cu proiect” și „fara proiect”.

Costurile pe întreaga durată de viață a unui obiectiv sunt cele asociate cu deținerea sau administrarea unui mijloc fix, care se înregistrează de-a lungul ciclului de viață al obiectivului. Analiza costurilor pe întreaga durată de viață a unui obiectiv include costurile de reparații capitale, costurile operaționale și costurile de întreținere. Pentru estimarea costurilor pe întreaga durată de viață a obiectivului, Prestatorul va utiliza normele de întreținere relevante în vigoare în România.

Pentru a elabora o analiză a costurilor pe întreaga durată de viață a obiectivului, Prestatorului i se va solicita să determine și să analizeze următoarele costuri:

- a. Costurile de investiție, ex. costul construcției
- b. Costuri de operare și întreținere, care vor include:
 - Întreținerea curentă
 - Întreținerea periodică planificată
 - O estimare a operațiilor de întreținere reactive (la cererea Beneficiarului în caz de degradare)
 - Costuri de modernizare, costuri de reparații capitale, etc.

Numărul de ani ce va fi calculat pentru operațiile de întreținere va fi de 30.

Rata de actualizare utilizată în cadrul analizei financiare este de 5%.

Valoarea reziduală se va lua în calcul pentru ultimul an din ciclul de viață al Proiectului. Valoarea reziduală va fi determinată prin calcularea valorii actuale nete a fluxurilor de numerar pentru durata de viață rămasă a operațiunii.

Următoarele rezultate vor fi oferite în cadrul analizei financiare, dar nu se vor limita la:



- a. **Sustenabilitatea financiara**, care include costul investitiei, veniturile si costurile de operare, precum si sursele de finantare. Nu se va include aici valoarea reziduala. In cadrul sustenabilitatii se va calcula fluxul de numerar net al Proiectului.
- b. **Rentabilitatea investitiei totale**. In acest tabel, cheltuielile (iesirile) includ toate investitiile si costurile de operare iar veniturile (intrarile) includ orice venit posibil plus valoarea reziduala. Calculand balanta unor astfel de cheltuieli si venituri (folosind o rata de actualizare corespunzatoare), se vor defini urmasorii indicatori de performanta financiara:
 - Valoarea Neta Actualizata Financiara a Investitiei (VNA-F/C)
 - Rata Financiara Interna de Rentabilitate a Investitiei (RFIR/C).
 - Raportul B/C
 - Rentabilitatea capitalului propriu, unde iesirile includ capitalul propriu format pe baza planului de cheltuieli din: partea de cheltuieli eligibile suportate din GoR, cheltuielile neeligibile si TVA. Se vor defini urmasorii indicatori de performanta financiara:
 - Valoarea Neta Actualizata Financiara a Capitalului (VNA-F/K)
 - Rata Financiara Interna de Rentabilitate a Capitalului (RFIR/K).
 - Raportul B/C.

Analiza economica

Analiza economica se va baza pe principiul comparatiei costurilor si beneficiilor, prin comparare cu situatia curenta. Costurile si beneficiile economice vor fi identificate, cuantificate, estimate si analizate

Rezultatele analizei vor fi cuantificate si analizate cu ajutorul indicatorilor de eficienta socio-economica principali: Rata Interna de Rentabilitate Economica (RIRE), Valoarea Actuala Neta Economica (VANE) si raportul Beneficiu/Costuri. Analiza va fi insotita de testarea adecvata a parametrilor critici.

Rata de actualizare utilizata in cadrul analizei economice este de 5.5%.

Costurile de investitie si cele de intretinere vor fi transformate din costuri financiare in costuri economice prin eliminarea TVA-ului si ulterior, aplicarea factorilor de conversie in functie de tipul de costuri care intra in structura acestora pe baza recomandarilor din „Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Projects, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014 – 2020”, decembrie 2014. In cadrul analizei economice vor fi luate in considerare urmatoarele tipuri de beneficii principale calculate in varianta cu proiect si fara proiect:

- a. Beneficii din reducerea timpului de parcurs – reducerea timpului de parcurs pentru pasageri si cargo pe baza ratei de ocupare a vehiculelor sau a gradului de incarcare cu marfa (exprimata in minute pentru fiecare tip de vehicul).
- b. Beneficii din reducerea costurilor de operare a vehiculelor (pentru fiecare tip de vehicul)
- c. Beneficii din reducerea numarului de accidente: in acest caz, in cazul largirii drumului trebuie calculata reducerea numarului de accidente in conditiile mentinerii unui anumit numar de accidente pe drumul existent.
- d. Beneficiile externe legate de impactul asupra mediului sau impactul socio-economic invarianta “cu proiect” si “fara proiect

Tipurile de beneficii externe legate de impactul asupra mediului sau impacturi socio-economice ce vor fi analizate vor include:

- o Poluarea fonica (ziua si noaptea)
- o Poluarea atmosferica (nox)
- o Efectul de sera / schimbarile climatice
- o Alte impacturi asupra mediului cum ar fi: vibratii, separare, vizualizare, consum de resurse, peisaj, poluarea solului / apei, fragmentarea habitatelor naturale, biodiversitate etc.
- o Alte impacturi socio-economice cum ar fi: utilizarea terenului, dezvoltarea economica, locuri de munca pe termen scurt si pe termen lung, coeziunea la nivel national si european, urbanizare, efect de retea, efectul de izolare/fragmentare.



Pentru valorile unitare ale costurilor de operare a vehiculelor, costurile accidentelor și costurile timpului se vor utiliza valorile propuse în Masterplanul General de Transport al României (validate de către Ministerul Transporturilor, în prezent MTIC).

Prestatorul va realiza estimări cu privire la forța de muncă ocupată pentru realizarea Proiectului, care vor include informații cu privire la numărul de locuri de muncă atât din faza de execuție a acestora cât și în faza de operare. Se vor descrie și prezenta costurile și beneficiile socio-economice care nu au putut fi cunoscute în termeni monetari. Prestatorul va completa tabelele la capitolele aferente analizei economice cu valorile indicatorilor economici rezultati în urma elaborării ACB – analiza economică. Cuantificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de proiect și estimarea costului economic al emisiilor de dioxid de carbon (CO₂) utilizat pentru monetizarea externalităților acestor emisii trebuie să se bazeze pe o metodologie transparentă aliniată cu obiectivele de decarbonizare ale UE până în 2050. În ceea ce privește adaptarea la schimbările climatice, costurile măsurilor vizând sporirea rezistenței proiectului la efectele schimbărilor climatice care sunt justificate în mod corespunzător în studiul de fezabilitate trebuie să fie incluse în analiza economică. Beneficiile măsurilor respective, de exemplu, măsurile luate pentru a limita emisiile de gaze cu efect de seră sau a spori rezistența la schimbările climatice, la condițiile meteorologice extreme și la alte dezastre naturale trebuie să fie evaluate, incluse în analiza economică, și descrise în mod adecvat.

Analiza de sensibilitate

În analiza Cost-Beneficiu va fi inclusă o analiză de sensibilitate. Analiza de sensibilitate urmărește identificarea variabilelor critice și impactul lor potențial asupra modificării indicatorilor tehnico-economici (cost investiție, durată, etc.) și a indicatorilor de eficiență socio-economică (RIR, VAN, B/C etc), financiară și socio-economică.

Criteriile care vor fi adoptate pentru alegerea variabilelor critice variază în funcție de particularitățile Proiectului definit și vor fi precis stabilite și fundamentate. Ca un criteriu general, recomandarea este de a lua în considerare acele variabile sau parametri pentru care o variație absolută de +/- 1% a cazului de bază are un impact mai mare de +/- 1% în VAN a Proiectului. Rezultatele analizei de sensibilitate vor fi prezentate și prin diagrame/grafice de tip Spider și Tornado, sau alte grafice relevante pentru indicatorii de eficiență relevanți.

De asemenea se vor justifica tipul și nivelele de variație selectate în realizarea acestei analize și prezentarea clară a parametrilor de variație selectați și a concluziilor aferente.

Analiza de risc

În urma rezultatelor investigațiilor de teren, studiilor, evaluărilor, etc. realizate pentru definirea Proiectului se vor aplica principiile managementului de risc al în sectorul transporturilor, așa cum se regăsesc în standardele și buna practică internațională.

Prestatorul va efectua analiza a riscurilor identificate aferente fiecărui factor de influență („driver”) potențial, asupra șanselor Proiectului de a se încadra în costurile estimate, graficul/calendarul de implementare și de a atinge indicatorii de eficiență socio-economică specifici și estimați în cadrul scenariului de bază. Analiza de risc a Proiectului se va face în baza principiilor, standardelor, metodologiilor și procedurilor recunoscute internațional, specifice managementului riscurilor proiectelor în sectorul transporturilor.

Analiza de risc și impactul riscurilor particulare ale Proiectului asupra indicatorilor tehnico-economici (cost de investiție, grafic de realizare/calendar de implementare, etc.) precum și asupra indicatorilor de eficiență financiară și economică (RIR, VAN, B/C), va include:

- Identificarea riscurilor specifice;
- analiza (calitativă și cantitativă);
- cuantificarea (estimarea impactului și a probabilităților de realizare);
- ierarhizarea (în funcție de nivelul/importanța impactului și probabilității);
- propunerea măsurilor pentru eliminarea/minimizarea/controlul riscurilor de implementare și finalizare a Proiectului



Analiza de risc a Proiectului se va face în baza principiilor, standardelor, metodologiilor și procedurilor recunoscute internaționale, specifice managementului riscurilor proiectelor în sectorul transporturilor.

Beneficiarul se așteaptă ca aceste metodologii să fie prezentate și fundamentate respectând principiul transparenței în cadrul volumului ACB din cadrul Studiului de Fezabilitate.

Pentru riscurile care nu pot fi cuantificate se va realiza o analiză calitativă a acestor riscuri, precum și o descriere și prezentare a acestora, inclusiv motivele pentru care nu s-a putut realiza o cuantificare a acestora. Prestatorul va prezenta un registru (o matrice) al riscurilor, sub forma unui tabel centralizat al riscurilor identificate relevante pe fiecare domeniu de analiză a Proiectului, probabilitatea de apariție a acestor riscuri, estimarea impactului asupra factorilor de influență, parametrilor, variabilelor (ex. costurilor de investiție, nivelului de finanțare, costurilor de întreținere, duratei construcției, etc.), cuantificarea cantitativă/ monetară a riscurilor, precum și descrierea măsurilor de reducere a riscurilor cu impact negativ asupra indicatorilor tehnico-economici ai Proiectului și a indicatorilor de eficiență socio – economică ale acestuia. Analiza de risc cu privire la impactul asupra indicatorilor tehnico-economici (cost de investiție, durata, etc.) se vor centraliza într-o matrice (registru) a riscurilor după modelul de mai jos.

Nr. crt.	Denumire risc	Descriere risc	Valoare factor de influență caz de baza	Probabilitate de apariție %	Impactul estimat %	Valoare Estimată a Riscului	Măsuri propuse de eliminare / reducere / control
1	2	3	4	5	6	7 = 4x5x6	

Concluziile analizei de risc vor fi prezentate și sub forma unor grafice relevante și vor fi incluse în volumul privind ACB din cadrul Studiului de Fezabilitate.

Astfel se va recomanda de către Prestator plafonul necesar de “rezerve” de costuri și termene de realizare, care ar trebui avute în vedere pentru execuția și întreținerea drumului.

Concluziile ACB vor include argumentarea alegerii soluției tehnice din punct de vedere financiar, tehnic (și măsuri de siguranță), socio – economic și de mediu etc. Concluziile ACB vor fi prezentate în cadrul unui document care va cuprinde cel puțin următoarele secțiuni:

1. Prezentarea și obiectivele Proiectului
2. Analiza opțiunilor
3. Analiza financiară
4. Analiza economică
5. Analiza riscului și a sensibilității
6. Modelul Financiar
7. Manualul Modelului Financiar

Concluziile și recomandările analizei ACB, cât și o cronogramă realizată în Microsoft Project și care va ține cont de legăturile logico-temporale dintre diferitele activități și punctele critice identificate, prezentând în ansamblu perioada de implementare preconizată.

Modelul Financiar

În vederea realizării Analizei Cost-Beneficiu, Prestatorul va elabora un Model Financiar în MS Excel care va permite analizarea și prezentarea din punct de vedere monetar a Proiectului precum și a ipotezelor și factorilor care influențează indicatorii tehnico-economici și indicatorii de eficiență financiară și socio-economică.

Modelul Financiar trebuie să fie elaborat astfel încât, prin structura sa, să permită analize de scenarii diferite cu privire la surse de finanțare diferite pentru finanțarea construcției unui astfel de proiect precum: fonduri europene, împrumuturi și surse bugetare.

4.9 AUTORIZAȚII. AVIZE ȘI ACORDURI

Prestatorul va elabora documentațiile ce vor sta la baza obținerii avizelor/acordurilor și autorizațiilor în conformitate cu prevederile legale în vigoare, documentațiile necesare conform Certificatelor de Urbanism.



Prestatorul va verifica cu atenție toate condițiile impuse în Certificatul de Urbansim, în special condițiile referitoare la restricțiile impuse de planurile de amenajare teritorială deja aprobate, precum și condițiile menționate în avizele și acordurile pe care le va obține.

Prestatorul este responsabil pentru elaborarea imediată a oricăror documentații de specialitate necesare în conformitate cu cele prevăzute de legea română în vigoare și va obține în numele Beneficiarului toate avizele, acordurile, permisele și a autorizațiile necesare.

Prestatorul va întocmi documentația în vederea obținerii avizelor/ordinelor de scoatere a terenurilor expropriate, după caz, din circuitul agricol și forestier în conformitate cu legislația în vigoare.

Avizele/ acordurile trebuie să aibă mențiunea că sunt emise pentru autorizarea lucrărilor.

Dacă pentru obținerea avizelor de utilități sunt solicitate studii de specialitate și studii de coexistență, această sarcină revine Prestatorului.

De asemenea, în cazul în care în vederea obținerii unor avize de specialitate este necesară elaborarea unor studii de arheologie, studii legate de resurse minerale, munitii, costul acestor studii vor fi suportate de către Prestator și va fi inclus în cadrul Propunerii Financiare.

În cazul în care în propunerea financiară nu este o linie separată pentru aceste studii, se consideră că Prestatorul și-a inclus și distribuit aceste costuri în articolul de ofertă financiară.

Prestatorul este responsabil pentru elaborarea documentațiilor necesare pentru obținerea/ revizuirea tuturor autorizațiilor, avizelor și aprobărilor prevăzute de legea română în vigoare și la momentul realizării ofertei își va evalua și include aceste riscuri în cadrul propunerii financiare.

Prestatorul trebuie să aibă în vedere și va fi responsabil referitor la faptul că unele instituții și autorități emit inițial avize, acorduri, autorizații preliminare urmând ca de îndeplinirea anumitor condiții sau completări să fie emise avize, acorduri, autorizații finale. Prestatorul va fi responsabil de obținerea tuturor aprobărilor/ avizelor/ autorizațiilor finale și întocmirea documentației necesare pentru respectarea condiționalităților din avize. Prestatorul răspunde de obținerea autorizațiilor, acordurilor, licențelor și avizelor necesare ca urmare a Proiectului final al Prestatorului.

Prestatorul va întocmi studii de specialitate și studii de coexistență pentru obținerea avizelor de utilități (Electrică, Transelectrică, Romtelecom, Transgaz, CEZ, Ministerul Culturii, etc, studii de arheologie sau studii legate de resurse minerale, munitii sau orice alt domeniu), în conformitate cu cerințele avizatorilor și a legislației aplicabile în vigoare. Studiile de specialitate și de coexistență vor fi aprobate de avizatori prin grija prestatorului. Costul lor va fi evaluat și estimat în propunerea financiară.

Prestatorul poate încheia contracte cu firme de specialitate sau instituții specializate, atestate în vederea elaborării documentațiilor specifice conform legii în vigoare și cerințelor avizatorilor, în vederea întocmirii studiilor de coexistență sau studiilor de specialitate pentru obținerea avizelor. Costul lor va fi evaluat și estimat în propunerea financiară. Prestatorul trebuie să se familiarizeze în totalitate cu avizele necesare și procedurile aferente pentru obținerea acestora și trebuie să le aibă în vedere la întocmirea programului detaliat de implementare prezentat în Raportul de Inceput.

Prestatorul trebuie să aibă în vedere că în funcție de complexitatea aprobărilor solicitate, Ministerele sau Autoritățile Centrale, pot emite aprobări în mod direct și/sau condiționat de obținerea aprobărilor prealabile de către direcțiile și/sau agențiile din subordine.

Prestatorul trebuie să aibă în vedere și va fi responsabil referitor la faptul că obținerea unor avize, acorduri, autorizații sunt și/sau au implicații sau condiționari de obținerea în prealabil a unor alte avize, acorduri, autorizații.

Prestatorul va fi responsabil în legătură cu orice aviz, acord, permis, aprobare și/sau autorizație va fi necesar să își obțină pentru echipa și echipamentele sale pe toată perioada de implementare a contractului, atât în perioada executării măsurătorilor, a studiilor și a oricăror investigații de teren pe amplasamentul Proiectului, cât și ori de câte ori va fi necesar. În acest sens, orice daune sau afectări produse de către Prestator asupra: populației, imobilelor aparținând domeniului de stat și privat, a mediului înconjurător, a resurselor naturale și alte asemenea, vor fi suportate necondiționat, irevocabil și integral de către Prestator.



Facturile aferente taxelor/tarifelor emise în vederea obținerii avizelor, acordurilor privind acest Proiect trebuie să fie emise în numele CNAIR SA, cu mențiunea platibil prin Prestator pentru a evita o eventuala refacturare a TVA-ului. Imediat ce un aviz, acord, permis, aprobare și/sau autorizație va fi emis(a), Prestatorul va fi responsabil cu analiza în detaliu a respectivului document, anterior menționat, în sensul și în scopul de a sesiza prompt condițiile, restricțiile sau alte aspecte impuse de autoritățile emitente de avize/acorduri, aprobări, autorizații și va propune în scris cu promptitudine soluții de rezolvare/clarificare a tuturor aspectelor întâmpinate.

Prestatorul este responsabil de informarea Beneficiarului, ori de câte ori i se solicită sau când este necesar, asupra stadiului obținerii avizelor, acordurilor, permiselor, aprobărilor și orice autorizații.

Oricând la solicitarea Beneficiarului, dar nu înainte de solicitarea de către Prestator a efectuării plăților/plații finale referitoare la prestațiile realizate în cadrul contractului, Prestatorul are obligația de a prezenta unul sau după caz mai multe volume/dosare în care să fie incluse următoarele:

- a. cuprins detaliat în format tabelar, cu toate avizele, acordurile, în ordinea din certificatul de urbanism, permisele, aprobările și/sau autorizațiile obținute în care să fie precizată data emiterii și data eventualei expirări dacă e cazul, sau alte observații pe care le consideră necesare;
- b. toate avizele, acordurile, permisele, aprobările și/sau autorizațiile obținute, în original;
- c. fiecare aviz, acord, permis, aprobare și/sau autorizație trebuie să fie însoțit de:
 - i. adresa sau după caz dovada de depunere la emitent a documentațiilor sau după caz a raportelor de specialitate prin care a solicitat emiterea avizului, acordului, autorizației, etc.;
 - ii. dovada/dovezile privind achitarea de către Prestator a taxelor/ tarifelor sau costurilor echivalente pentru obținerea fiecărui aviz, acord, autorizație, etc.;
 - iii. documentațiile sau după caz a raportelor de specialitate care au fost depuse în scopul emiterii avizului, acordului, autorizației, etc., documentații și rapoarte care au stat la baza obținerii, însoțite de viza emitentului sau după caz o dovada că emitentul a analizat documentațiile depuse;
 - iv. după caz, orice proces-verbal sau minuta semnată de prestator cu instituțiile și autoritățile emitente de avize.
- d. Proiectantul va preda către Beneficiar un exemplar după documentațiile finale ce au stat la baza obținerii avizelor/ acordurilor și autorizațiilor (CD/DVD), pentru a putea fi utilizate ulterior.

5. MANAGEMENT DE PROIECT

5.1 INSTITUTIA RESPONSABILA

Contractul de servicii va fi coordonat de către Direcția Tehnică din cadrul C.N.A.I.R.- S.A. care va nominaliza un *Coordonator de Proiect* responsabil cu supervizarea și monitorizarea implementării serviciilor, clarificarea problemelor care pot apărea pe parcurs, aprobarea diferitelor livrabile specifice și a altor activități desfășurate de Prestator.

5.2 STRUCTURA MANAGEMENTULUI

Coordonatorul de Proiect va conduce o echipă de proiect formată din specialiști cu experiență pe domenii diferite, din cadrul Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere.

5.3 FACILITATI ASIGURATE DE CATRE AUTORITATEA CONTRACTANTA

C.N.A.I.R S.A acordă o importanță deosebită finalizării cu succes și la un nivel de calitate ridicat a serviciilor solicitate și consideră implementarea ca o responsabilitate comună și, prin urmare, va avea o abordare activă în susținerea Prestatorului în vederea îndeplinirii activităților ce îi revin. C.N.A.I.R S.A se va concentra în special pe:

- a. Colectarea și transmiterea către Prestator, la momentul atribuirii contractului, a tuturor datelor și studiilor existente care au relevanță pentru Proiect;
- b. Asigurarea accesului la alte date relevante care vor fi solicitate în mod rezonabil de către Prestator, în limita existenței lor;
- c. Asigurarea unei legături cu alte agenții guvernamentale și ministere.
- d. Supervizarea și monitorizarea serviciilor în vederea asigurării calității acestora și finalizării în termenul contractat.



Suplimentar fata de cele de mai sus, C.N.A.I.R S.A va pune la dispozitia Prestatorului orice alte informatii relevante, solicitate in mod rezonabil de catre acesta.

Asigurarea Calitatii

Independent de prevederile legislatiei romanesti, ca activitatile de proiectare din cadrul Studiului de Fezabilitate si sa fie certificate de catre verifcatorii nationali atestati, Prestatorul este obligat sa implementeze propriul Sistem de Management al Calitatii in conformitate cu cele mai ridicate standarde internationale. Prestatorul trebuie să facă dovada implementării Sistemului de Management al Calitatii conform SR EN ISO 9001 sau echivalent in domeniul in care se incadreaza activitatea principala ce face obiectul contractului. Planul de Calitate va fi prezentat impreuna cu Raportul de Inceput. Planul de Calitate se va baza pe Sistemul de Management al Calitatii Prestatorului.

Beneficiarul are propriile proceduri interne de supervizare si monitorizare a serviciilor realizate de catre Prestator. La solicitarea Beneficiarului, Prestatorul are obligatia de a pune la dispozitia acestuia toate datele, informatiile si clarificarile necesare in vederea asigurarii procedurilor sale interne de monitorizare si control a serviciilor contractate.

6. LOGISTICASI PLANIFICARE

6.1 LOCATIE

Prestatorului ii este solicitat sa stabileasca un birou pentru Proiect in Bucuresti, care va fi principala baza a operatiunilor, in vederea facilitarii comunicarii cu *Coordonatorul de Proiect* din C.N.A.I.R. S.A.

6.2 DATA DE INCEPERE. DURATA DE PRESTARE A SERVICIILOR

Data intrarii in vigoare a Contractului va fi in termen de 5 zile lucratoare de la data semnarii Contractului de ambele parti, sub conditia constituirii Garantiei de Buna Executie.

Durata de prestare a serviciilor de proiectare, , ce vor fi indeplinite de catre Prestator, este de **2luni** de la data de incepere a serviciilor de proiectare.

Data de incepere a serviciilor va fi notificata de catre Beneficiar dupa data intrarii in vigoare a Contractului, **dar nu mai tarziu de 15 zile lucratoare de la data intrarii in vigoare a contractului.** Pana la *Data de incepere a serviciilor*, specificata in Notificarea Beneficiarului, Prestatorul va fi mobilizat atat din punct de vedere al personalului, cat si din punct de vedere al echipamentelor / utilajelor necesare desfasurarii activitatii.

Data de incepere din notificare nu poate depasi 2 luni de la data emiterii notificarii, dar nu va fi mai scurta de 15 zile lucratoare de la notificare.

De la *Data de incepere*, Prestatorul va fi mobilizat atat din punct de vedere al personalului cat si din punct de vedere al echipamentelor / utilajelor necesare desfasurarii activitatii.

Prestatorul va elabora „manualul de asigurare a calitatii specific pentru Proiect” si va elabora programul detaliat pentru implementarea sarcinilor sale contractuale. Aceste doua documente vor fi prezentate Beneficiarului in Raportul de Inceput.

Prestatorul se obliga sa respecte **termenele limita pentru transmiterea documentelor elaborate**, dupa cum urmeaza:

1. **Raportul de Inceput** va fi inaintat pentru aprobarea finala la Beneficiar in termen de **15 zile de la Data de incepere.**
2. **Rapoarte de progres lunare** – in primele 5 zile ale lunii imediat urmatoare;
3. **Studiul de Fezabilitate** – **2 luni de la Data de incepere,**
4. **Raport de finalizare a serviciilor de**– **1 luna de la aprobarea Studiului de fezabilitate Final**



Prestatorul va avea în vedere, pentru încadrarea în termenele de mai sus, ca predarea documentațiilor, este în forma finală acceptată / agreeată / avizată de beneficiar, cu respectarea cerințelor de raportare (Capitol 8.)

7. CERINTE PRIVIND PERSONALUL SI BAZA TEHNICO-MATERIALA

7.1 CERINTE DE PERSONAL. PROGRAMUL PERSONALULUI

Pe parcursul derularii contractului, Prestatorul are obligația de a asigura personalul necesar care să acopere întreaga durată a contractului. Prestatorul va purta întreaga responsabilitate pentru îndeplinirea corectă a sarcinilor descrise. În cazul în care, pentru îndeplinirea în bune condiții a sarcinilor definite în cadrul contractului și într-o fază ulterioară a proiectului, Prestatorul va avea nevoie de mai mult personal decât cel specificat în Caietul de Sarcini, acesta va răspunde pentru asigurarea necesarului de resurse umane, fără a solicita costuri suplimentare. Prestatorul va asigura personal adecvat pentru îndeplinirea sarcinilor, în acord cu cerințele minime definite în prezentul caiet de sarcini. Prestatorul este liber să-și stabilească strategia proprie privind personalul, astfel încât să se asigure pe toată durata contractului. Prestatorul va include în oferta sa numele și CV-ul numai pentru expertul cheie.

Pentru experții non-cheie și „alti experți” nu sunt necesare CV-uri la momentul ofertei.

Prestatorul va trebui să asigure resursele de personal minime astfel:

1. Coordonator de proiect – expert cheie

Alți experți

2. Expert Evaluator Imobile
3. Topograf

Prestatorul va asigura orice alt personal de specialitate pentru completarea și implementarea serviciilor.

Prestatorului i se solicită să asigure următorul personal, care îndeplinește următoarele cerințe minime:

1. Coordonator de proiect – expert cheie

- a) detine Diploma de Inginer având studii absolvite cu diploma de licență / diploma de absolvire sau echivalent a unei Facultăți / Universități în domeniul construcțiilor (inginerie civilă) sau similar;
- b) experiența profesională în calitate de Coordonator proiect / contract și/ sau Adjunct Coordonator proiect/ contract și/ sau Manager proiect/ contract și/ sau Adjunct Manager proiect/ contract și/ sau Director proiect/ contract și/ sau Adjunct Director proiect/ contract și/ sau Project Manager și/ sau Șef Proiect și/ sau Adjunct Șef Proiect, în cadrul unui contract de elaborare și/ sau revizuire și/ sau actualizare și/ sau completare Studii de Fezabilitate și/ sau Proiecte Tehnice pentru construcție nouă și/ sau modernizare și/ sau largire de infrastructura de transport rutier

Alți experți necesari

2. Expert Evaluator Imobile

- a) Membru titular sau membru acreditat de către Asociația Națională a Evaluatorilor Autorizați din România, specializat EPI - Evaluări de Bunuri Imobile, conform Ordonanței nr. 24 din 30 august 2011 privind unele măsuri în domeniul evaluării bunurilor cu modificările și completările ulterioare.

Ofertanții vor avea în vedere că pentru acest expert trebuie descris, în Propunerea tehnică, momentul în care acesta va interveni în implementarea viitorului contract și modul în care ofertantul și-a asigurat accesul la serviciile acestuia.

Ulterior semnării contractului, Prestatorul va transmite Autorității Contractante, la solicitarea acesteia, numele expertului desemnat în această poziție, împreună cu dovada apartenenței ca „membru titular” sau „membru acreditat” la Asociația Națională a Evaluatorilor Autorizați din România, specializat EPI - Evaluări de Bunuri Imobile. Documentele se vor prezenta în copie lizibilă cu mențiunea „conform cu originalul”; pentru personalul nerezident, se va prezenta documente privind înscrierea în tabloul Asociației, în cazul în care în țara de rezidență au calitatea de evaluator



autorizat (conform prevederilor art. 28 a Ordonanței nr. 24 din 30 august 2011, cu modificările și completările ulterioare)

3. Topograf

- a) Detine autorizare pentru categoria A, după caz, categoria D, conform prevederilor art. 4 și 5 (pentru personalul român) / art. 7 și 8 (pentru personalul străin) din Regulamentul aprobat prin Ordinul nr. 107/2010 al Directorului general al Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară. Se va prezenta copie lizibilă cu mențiunea „conform cu originalul” a Certificatului de autorizare în categoria A, după caz, categoria D, conform prevederilor art. 4 și 5 din Regulamentul aprobat prin Ordinul nr. 107/2010 al Directorului general al Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară.

Pentru experții străini, se va prezenta copie lizibilă cu mențiunea „conform cu originalul” a Certificatului de autorizare în categoria A, după caz, categoria D, conform prevederilor art. 7 și 8 din Regulamentul aprobat prin Ordinul nr. 107/2010 al Directorului general al Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară.

Ofertanții vor avea în vedere că pentru acești experți trebuie descris, în Propunerea tehnică, momentul în care acesta va interveni în implementarea viitorului contract și modul în care ofertantul și-a asigurat accesul la serviciile acestuia.

Ulterior semnării contractului, Prestatorul va transmite Autorității Contractante, la solicitarea acesteia, numele expertului desemnat în această poziție, împreună cu autorizația pentru categoria A sau D conform Ordinului ANCPI nr. 107/2010 pentru aprobarea Regulamentului din 29 martie 2010 privind autorizarea sau recunoașterea autorizării persoanelor fizice și juridice române, ale unui alt stat membru al Uniunii Europene sau ale unui stat care aparține Spațiului Economic European în vederea realizării și verificării lucrărilor de specialitate în domeniul cadastrului, al geodeziei și al cartografiei pe teritoriul României. Aceasta va fi valabilă la data prezentării.

În timpul derulării contractului, **Prestatorul va asigura serviciile verifcătorilor atestați** în domeniile necesare verificării tehnice a proiectului, a proiectelor / documentațiilor tehnice necesare pentru relocare / protejare de utilități precum și pentru verificarea documentațiilor aferente Studiului geotehnic.

Dacă este cazul, Prestatorul poate avea în vedere pentru îndeplinirea prezentului contract și alți experți decât cei solicitați de Beneficiar. Toți experții nominalizați de Prestator trebuie să fie independenți și să nu existe conflicte de interese în responsabilitățile care le revin.

Costurile aferente mobilizării acestor experți sunt considerate a fi incluse în prețul oferit, Prestatorul neputând solicita ulterior semnării contractului sume suplimentare pentru decontarea serviciilor prestate de acești experți.

Activități minime ce vor fi realizate de personalul asigurat de Prestator

Coordonator de proiect

- a) Este managerul general al contractului și va răspunde de implementarea conformă a întregului contract pe toată perioada contractuală, de pregătirea logisticii, de coordonarea activității de raportare și monitorizare și de coordonarea/supervizarea întregului personal implicat în realizarea contractului;
- b) Va răspunde de toate aspectele legate de proiectarea drumului.
- c) Va asigura o bună comunicare cu Beneficiarul/Autoritatea Contractantă, în toate circumstanțele legate de implementarea contractului;
- d) Va aviza rapoartele și livrabilele, precum și orice rapoarte/documente solicitate de Beneficiar;
- e) Va realiza orice alte sarcini necesare îndeplinirii obiectivului acestui contract așa cum sunt ele instructate de Beneficiar sau de Autoritățile implicate în realizarea acestui proiect în conformitate cu prevederile legale;

7.2 FACILITĂȚI ASIGURATE DE CATRE PRESTATOR

Prestatorul va asigura suportul și echipamentul necesar experților în vederea desfășurării activității în mod corespunzător.



Prestatorul se va asigura, de asemenea, ca membrii personalului sau sunt echipati adecvat cu calculatoare/laptop-uri si imprimante si orice alte echipamente tehnice sau tehnologice necesare pentru realizarea serviciilor solicitate conform Caietului de Sarcini.

8. RAPOARTE

8.1. CERINTE DE RAPORTARE

Prestatorul va pregăti și prezenta următoarele rapoarte în cursul sarcinii sale, atât pe suport de hartie cât și în varianta electronică editabilă, pdf sau alte formate strict specializate:

1. Raportul de Inceput – 15 zile de la data de incepere, pentru Etapa I.

Cerințele privind structura minimală a Raportului de Inceput/ Raportului de progres, Studiului de fezabilitate, vor fi convenite împreună cu Beneficiarul în cadrul ședinței de început. Pe durata prestării serviciilor, Beneficiarul poate solicita completarea structurii Raportului de Inceput/ Raportului de progres, într-o formă agreată cu Prestatorul, astfel încât rapoartele să reflecte serviciile prestate, în conformitate cu prevederile contractului și anexelor la acesta, părți integrante din contract.

2. Rapoarte de progres lunare

Prestatorul va întocmi Rapoarte de progres lunare – primul raport de progres va fi livrat la o lună după înaintarea Raportului de Inceput. Acestea au un rol informativ, de raportare, monitorizare a progresului în implementarea serviciilor și semnalare a problemelor identificate pe parcursul derulării sarcinilor asumate de Prestator.

În anexa, Rapoartele de Progres vor conține minutele întâlnirilor. Prestatorul va întocmi minutele tuturor ședințelor/întâlnirilor la care participă și le va transmite spre emiterea punctului de vedere tuturor participanților menționați în lista de prezentă, minuta cuprinsă în raport va fi cea agreată împreună cu Beneficiarul.

3. Studiul de Fezabilitate – 2 luni de la Data de incepere

La predarea livrabilelor, Prestatorul va respecta structura Studiului de fezabilitate, pe volume, precum și celelalte livrabile conform structurii agreate.

Studiul de fezabilitate completat și prezentat conform cerințelor Beneficiarului, va respecta conținutul - cadru al studiului de fezabilitate din HG nr. 907/2016, cu modificările și completările ulterioare.

4. Raportul de finalizare a serviciilor –3 luni de la Data de incepere

Raportul de finalizare a serviciilor sau Raportul final se va emite la finalizarea duratei de prestare a serviciilor și va include o descriere a tuturor activităților, studiilor, va detalia modul de îndeplinire a scopului contractului de către Prestator.

8.2. TRANSMITEREA SI APROBAREA RAPOARTELOR

Toate rapoartele și documentele care vor fi înaintate, vor fi pregătite în limba română. Toate rapoartele vor fi prezentate atât în format electronic: scanate-pdf și editabil (word, excel, CAD .,dwg.), etc., cât și pe hartie și vor fi distribuite după cum urmează:

CNAIR SA: 1 original în limba română,
 2 copii în format electronic pdf și editabil

Rapoartele lunare de progres vor fi înaintate prin e-mail sau pe suport CD/ DVD în format electronic, atât editabil (word, excel, CAD, etc.), cât și .pdf. Numai după aprobarea de către Beneficiar, Prestatorul va transmite un exemplar al raportului de progres pe suport hartie precum și un exemplar în format electronic, scanat .pdf (inclusiv semnături/stampile).

Rapoartele și documentele care vor fi înaintate vor fi înregistrate atât la Registratura Prestatorului cât și la cea a Beneficiarului. Copiile în format electronic vor fi trimise prin e-mail sau, în cazul fișierelor mari, pe CD/DVD. Acestea vor conține inclusiv semnăturile /stampile. Documentele/Livrabilele vor avea obligatoriu semnatura și stampila Prestatorului.

Beneficiarul, în termen de maxim 20 de zile de la primirea Rapoartelor sau documentelor menționate în prezentul Caiet de Sarcini, va notifica Prestatorului decizia sa cu privire la acestea, cu indicarea motivelor în cazul respingerii Rapoartelor sau al solicitării unor modificări și/sau completări.



Studiul de Fezabilitate Final se va analiza și aviza în Consiliul Tehnico-Economic al Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A., CTE –M.T.I.C., și Consiliul Interministerial.

Documentația depusă spre avizare de către CTE – Siguranța Circulației și CTE – CNAIR va conține și Raportul de audit de siguranță rutieră pentru faza de proiectare respectivă (Studiu de Fezabilitate) și va include toate modificările și completările solicitate prin recomandările Raportului de audit.

Prestatorul, în calitate de proiectant, va acorda asistența Beneficiarului în procesul de avizare și aprobare a indicatorilor tehnico – economici.

Prestatorul are datoria de a înființa, menține și actualiza o arhivă a documentelor, desenelor, notelor din teren și corespondenței care va fi pusă în format electronic pe CD-uri. La finalizarea serviciilor, această arhivă va fi predată CNAIR, devenind în totalitate proprietatea CNAIR. Dacă Prestatorul va primi cereri de copii ale documentelor sau privind alte informații legate de acest Proiect, aceste cereri vor fi adresate către CNAIR SA care va instrui Prestatorul în consecință. Prestatorul nu va transmite documente de nici un fel fără aprobarea specifică a CNAIR SA.

8.3 MASURI DE PUBLICITATE

Planul de Informare și Publicitate pentru Promovarea Proiectului

Planul de Informare și Publicitate pentru Promovarea Proiectului stabilește regulile de identitate vizuală care trebuie respectate în perioada de implementare a Proiectului și prezintă elementele vizuale obligatorii ce urmează a fi realizate de părțile implicate în implementarea proiectului: Beneficiar, Reprezentantul Beneficiarului și Prestatorul, și este realizat de către Reprezentantul Beneficiarului.

Implementarea Planului de Informare și Publicitate pentru Promovarea Proiectului se va face în conformitate cu prevederile legislației în vigoare, în corelare cu Manualul de Identitate Vizuală pentru Instrumente Structurale 2014-2020 în România, în vigoare la data implementării proiectului, aplicabil proiectelor cu finanțare în cadrul Programului Operațional Infrastructura Mare 2014-2020. În acest sens, la întocmirea bugetului aferent Cheltuielilor de informare și publicitate se vor avea în vedere documentele publicate de Ministerul Fondurilor Europene (MIV 2014-2020, ediția revizuită din ianuarie 2018 publicată pe portalul <http://www.fonduri-ue.ro/transparenta/comunicare>.

Elaborarea și publicarea unor articole de presă

În conformitate cu Manualul de Identitate Vizuală pentru Instrumente Structurale 2014 - 2020 în România, ediția revizuită ianuarie 2018, aplicabil proiectelor cu finanțare în cadrul Programului Operațional Infrastructura Mare 2014-2020, este mandatoriu ca, la începutul și la finalizarea programului/proiectului finanțat din instrumente structurale, Beneficiarul să publice în media articole de presă (anunțuri media).

Astfel, Prestatorul va bugeta un număr de 2 articole de presă.

Conținutul și forma articolelor de presă, în prealabil, vor fi aprobate, de către CNAIR.

Informațiile și elementele grafice obligatorii pentru anunț sunt cele prevăzute în Manualul de Identitate Vizuală pentru Instrumente Structurale 2014-2020 în România, ediția ianuarie 2018, disponibil la adresa <http://www.fonduri-ue.ro/images/files/transparenta/comunicare>

Prestatorul va transmite CNAIR câte 2 exemplare ale publicațiilor respective.

Publicitate Indoor Și Outdoor

Materialele de informare/ promovare realizate pentru signalistica de interior sau de exterior vor conține setul obligatoriu de însemne grafice compus din emblema Uniunii Europene, sigla Guvernului României și sigla Instrumentelor Structurale în România, poziționate conform regulilor din secțiunea *Sigle și poziționarea acestora*, numele proiectului, precum și fraza „Proiect cofinanțat din Fondul ... prin Programul Operațional ...”. Exemplele de materiale nu sunt exhaustive. Pentru orice alt material *indoor* și *outdoor* se aplică regulile menționate anterior.



Documente elaborate in cadrul contractului

Documentele elaborate in cadrul contractului de către Prestator (Rapoarte, documentatii tehnico-economice, livrabile de orice tip si in orice format – exclusiv corespondenta contractuala) vor respecta masurile de identitate vizuala specifice (ex. inscripționări sigle, textul “Proiect finantat prin [.....]”) prevăzute in Manualul de Identitate Vizuala in vigoare la data realizarii acestora.

9. MONITORIZARE SI EVALUARE

9.1 DEFINIREA INDICATORILOR DE PERFORMANTA

Derularea contractului va fi monitorizata de Beneficiar, prin Coordonatorul de Proiect nominalizat, in concordanta cu toate documentele de furnizat prezentate in Capitolul - RAPOARTE din prezentul Caiet de Sarcini.

Indicatorii cheie (Indicatorii Obiectiv Verificabili) pentru monitorizarea si evaluarea activitatii Prestatorului sunt:

- a. Finalizarea activitatilor cerute in prezentul caiet de sarcini conform calendarului la momentul semnarii contractului/acte aditionale;
- b. Aprobarea rapoartelor conform calendarului la momentul semnarii contractului/acte aditionale;
- c. Se va accepta maxim o versiune draft a rapoartelor solicitate conform cerintelor din cadrul capitolului „Rapoarte”. Prestatorul se va asigura ca versiunile draft a fiecarui raport vor respecta integral Cerintele si instructiunile Beneficiarului ulterioare semnarii contractului. In cazul transmiterii a mai mult de o versiune draft a unui raport, Beneficiarul este indreptatit sa poata aplica penalitati conform contractului. Versiunea finala a rapoartelor solicitate conform cerintelor capitolului „Rapoarte”, se considera versiunea care va include comentariile Beneficiarului si a celorlalte parti implicate;
- d. Respectarea perioadei de elaborarea Studiului de Fezabilitate, in vederea introducerii de comentarii ale Beneficiarului si ale celorlalte parti implicate.

9.2 RESPONSABILITATI

- a. Prestatorul va fi responsabil de corectitudinea si acuratetea datelor, studiilor si solutiilor propuse in cadrul Studiului de Fezabilitate, conform Cerintelor Beneficiarului. Prestatorul va raspunde pentru prestatia sa si va justifica corespunzator solutiile alese potrivit prevederilor si conditiilor contractuale, oricand pe durata de viata a Proiectului.
- b. Prestatorul va respecta prevederile Legii 10/1995 privind calitatea in constructii – Republicata cu modificari si completari ulterioare si va fi responsabil pe toata durata de viata a Proiectului, pentru solutiile tehnice indicate in cadrul Studiului de fezabilitate potrivit prevederilor contractuale.
- c. Prestatorul va oferi asistenta Beneficiarului pentru orice problema identificata pe parcursul implementarii Proiectului, ori de cate ori este solicitat, conform legislatiei in vigoare si conditiilor contractuale.