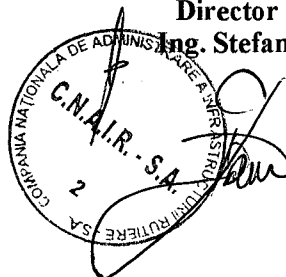


Nr. 12A / 10480 / 16.08.2017

Avizat,
Director General Adjunct,
Directia Generala Dezvoltare
Infrastructura Rutiera
EC. Cristian DIAMANDI

Aprobat,
Director General
Ing. Stefan IONITA



16.08.17 ora 15:30

Avizat,
Consilier Director General
Ing. Anghel TANASESCU

CAIET DE SARCINI

ELABORAREA DOCUMENTATIEI SUPTOR PENTRU CEREREA DE FINANTARE PENTRU

„Autostrada Brasov - Targu Mures - Cluj - Oradea,
Sector 3 Gilau - Bors + Finalizarea Lucrarilor la Nodul Gilau si Conectiunea dintre Sectiunea 2B cu
Subsectiunea 3A
Drumul de legatura Centura Oradea (giratie - Calea Sintandrei) - Autostrada A3 (Biharia)“

Directia D.D.A.D.E.
Director,
Ing. Cătălin SOMODE

Directia D.D.A.D.E.
Director Adjunct,
Ec. Emil RUSOIU

UIP 2 - D.D.A.D.E.
Sef UIP 2,
Ing. Alexandru STRATIA

UIP 2 - D.D.A.D.E.
Ing. Stefania LICA

Departament Obtinere Finantari
Sef Departament,
Ing. Cristina AMARAZEANU

Serviciu Pregatire Aplicatii Obtinere Fonduri Externe-
DFET
Sef Serviciu,
Ec. Oana GORGON

UIP 2 - D.D.A.D.E.
Ing. Ionela IONESCU

LISTA DE ABREVIERI

CESTRIN	Centru de Studii Tehnice Rutiere si Informatica
CE	Comisia Europeana
FEDR	Fondul European de Dezvoltare Regionala
UE	Uniunea Europeana
PIB	Produs Intern Brut
MPGT	Master Planul General de Transport
JASPERS	Joint Assistance to Support Projects in European Regions Asistenta comuna pentru sustinerea proiectelor in regiunile europene
CNAIR SA	Compania Nationala de Administrare a Infrastructurii Rutiere
TVA	Taxa pe valoare adaugata

CUPRINS

CUPRINS.....	3
1. INFORMATII GENERALE.....	4
1.1 Tara beneficiara:.....	4
1.2 Autoritatea Contractanta.....	4
1.3 Sursa de finantare.....	4
1.4 Context general al finantarii proiectului din fonduri structurale.....	4
2. OBIECTUL CONTRACTULUI.....	5
2.1 Obiectiv general.....	5
2.2 Obiectiv specific.....	5
2.3 Rezultate asteptate din partea Prestatorului.....	5
3. DETALII PRIVIND PROIECTUL.....	6
3.1 Descrierea proiectului.....	6
3.2 Studii existente/etape parcurse.....	9
4. DESCRIEREA SERVICIILOR.....	10
4.1 Generalitati.....	10
4.2 Activitati specifice asteptate din partea Prestatorului.....	10
4.3 Responsabilitatile Prestatorului.....	14
4.4 Ipoteze si riscuri.....	14
4.4.1 Ipoteze privind derularea proiectului.....	14
4.4.2 Riscuri.....	15
5. LOGISTICA SI PROGRAMAREA DERULARII CONTRACTULUI.....	15
5.1 Locul de desfășurare al serviciilor.....	15
5.2 Personalul Prestatorului.....	15
5.3 Facilitățile asigurate de către Prestator.....	15
5.4 Management de Proiect.....	16
5.5 Facilitati asigurate de catre Autoritatea Contractanta.....	16
5.6 Asigurarea Calitatii.....	16
5.7 Livrabile.....	17
5.8 Transmiterea si aprobarea livrabilelor.....	18
5.9 Masuri de publicitate.....	18
5.10 Monitorizare si evaluare.....	19
5.10.1 Definirea indicatorilor de performanta.....	19
5.10.2 Responsabilitati.....	19
5.11 Data de Incepere si Perioada de executie.....	19
6. PLĂȚI.....	20

1. INFORMATII GENERALE

1.1 Tara beneficiara:

Romania.

1.2 Autoritatea Contractanta

Compania Nationala de Administrare a Infrastructurii Rutiere SA (CNAIR SA) este Autoritatea Contractanta, Beneficiarul Final al proiectului si in acelasi timp Agentia de Implementare.

CNAIR este o companie subordonata Ministerului Transporturilor, fiind responsabila pentru administrarea si dezvoltarea retelei de drumuri nationale si autostrazi in Romania. Structura organizatorica a CNAIR este formata dintr-un Sediul Central si 7 directii regionale. De asemenea, CNAIR are un Centru de Studii Tehnice Rutiere si Informatica (CESTRIN), care se ocupa de studii si cercetari in domeniul lucrarilor de constructii rutiere.

1.3 Sursa de finantare

Prezentul contract va fi finantat din **Bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transportului, capitolul 84.01 "Transporturi", subcapitolul 03 "Transport Rutier", titlul 58 "Proiecte cu finantare din fonduri externe nerambursabile aferente cadrului financiar 2014-2020", aliniatul 58.01 - "Programe din Fonduri Europene de Dezvoltare – FEDR".**

1.4 Context general al finantarii proiectului din fonduri structurale

Proiectul *Autostrada Brasov - Targu Mures - Cluj - Oradea, Sector 3 Gilau-Bors + Finalizarea Lucrarilor la Nodul Gilau si Conexiunea dintre Sectiunea 2B cu Subsectiunea 3A si Drumul de legatura Centura Oradea (girație - Calea Sîntandrei) - Autostrada A3 (Biharia)* este prevazut in Masterplanul General de Transport al Romaniei (MPGT) si este inclus in Programul Operational Infrastructura Mare (POIM) aferent perioadei de programare 2014 – 2020, in cadrul Axei Prioritare 2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient; Obiectiv Specific 2.1 - Creșterea mobilității pe rețeaua rutieră TEN-T globală.

POIM a fost elaborat pentru a răspunde nevoilor de dezvoltare ale României identificate în Acordul de Parteneriat 2014-2020 și în acord cu Cadrul Strategic Comun și Documentul de Poziție al serviciilor Comisiei Europene. Strategia POIM este orientată spre obiectivele Strategiei Europa 2020, în corelare cu Programul Național pentru Reformă și cu Recomandările Specifice de Țară, concentrându-se asupra creșterii durabile prin promovarea unei economii bazate pe consum redus de carbon prin măsuri de eficiență energetică și promovare a energiei verzi, precum și prin promovarea unor moduri de transport prietenoase cu mediul și o utilizare mai eficientă a resurselor.

Prioritățile de finanțare stabilite prin POIM contribuie la realizarea obiectivului general al Acordului de Parteneriat prin abordarea directă a două dintre cele cinci provocări de dezvoltare identificate la nivel național: Infrastructura și Resursele.

POIM finanțează activități din patru sectoare: infrastructura de transport, protecția mediului, managementul riscurilor și adaptarea la schimbările climatice, energie și eficiență energetică, contribuind la Strategia Uniunii pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii.

2. OBIECTUL CONTRACTULUI

2.1 Obiectiv general

Conform MPGT, obiectivul general al proiectului este acela de a spori eficiența economică a rețelei de transport din România, a carei dezvoltare facilitează integrarea economică în UE, contribuie la dezvoltarea pieței interne și permite dezvoltarea economiei românești. Astfel sunt create condiții pentru creșterea investițiilor, promovarea transportului durabil și a coeziunii în spațiu.

2.2 Obiectiv specific

Scopul principal al acestui contract este completarea studiului de fezabilitate existent pentru *Autostrada Brasov - Targu Mures - Cluj - Oradea, Sector 3 Gilau-Bors + Finalizarea Lucrarilor la Nodul Gilau si Conexiunea dintre Sectiunea 2B cu Subsectiunea 3A si Drumul de legatura Centura Oradea (girație - Calea Sintandrei) - Autostrada A3 (Biharia)* prin întocmirea documentației justificative necesare pregătirii cererilor de finanțare aferente proiectului, din Fondul European de Dezvoltare Regională, în cadrul exercitiului financiar 2014 – 2020, în conformitate cu legislația europeană în vigoare ce reglementează transmiterea informațiilor referitoare la proiectele majore.

Documentația pregătită va susține necesitatea și oportunitatea investiției și va fundamenta maturitatea proiectului din punct de vedere tehnic, economic, financiar, social, și al protecției mediului.

2.3 Rezultate așteptate din partea Prestatorului

Prestatorul se va angaja să presteze serviciile, de o manieră rezonabilă și prin competența și profesionalismul așteptate din partea unei organizații cu statut profesional ridicat, în conformitate cu standardele stabilite în propunerea tehnică a Prestatorului și în acest Caiet de Sarcini.

Prestatorul este responsabil pentru pregătirea unei documentații corecte și complete care să furnizeze elementele necesare justificării solicitării de sprijin financiar din FEDR.

Rezultatele așteptate din partea Prestatorului sunt următoarele :

- I. Întocmirea documentului suport aferent proiectului *Autostrada Brasov - Targu Mures - Cluj - Oradea, Sector 3 Gilau-Bors + Finalizarea Lucrarilor la Nodul Gilau si Conexiunea dintre Sectiunea 2B cu Subsectiunea 3A si Drumul de legatura Centura Oradea (girație - Calea Sintandrei) - Autostrada A3 (Biharia)*, în vederea susținerii cererii/cererilor de finanțare a proiectului din FEDR, în conformitate cu structura de prezentare a informațiilor pentru proiecte majore cerută de Ghidul Solicitantului POIM - Condiții specifice de accesare a fondurilor – Dezvoltarea infrastructurii rutiere (februarie 2017) și în conformitate cu legislația europeană relevantă pentru finanțarea proiectului.

Documentul suport va urmări structura de prezentare a informațiilor din Formatul pentru transmiterea informațiilor privind un proiect major aferent Cererii de finanțare pentru proiecte de infrastructură rutieră prezentat în ANEXA 1.1.B la Ghidul Solicitantului POIMOS 1.1 2.1 2.2.pu(<http://www.fonduri-ue.ro/transparența/declarații/17-programe-operationale/2014-2020/poim/85-poim-ip-ghidb>).

Legislația europeană relevantă pentru finanțarea proiectului este reprezentată de:

- **Regulamentul (UE) nr. 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013** de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului (JO L 347, 20.12.2013);
 - **Regulamentul delegat (UE) nr 480/2014 al Comisiei din 3 martie 2014** de completare a Regulamentului (UE) nr. 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime;
 - **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 207/2015 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
- II. Acordarea de asistentă pentru Beneficiar atât pe parcursul procesului de pregătirea cererilor de finanțare, cât și în perioada de evaluare a acestora de către toate instituțiile implicate în acest proces (MT-DGOIT și Comisia Europeană).

3. DETALII PRIVIND PROIECTUL

3.1 Descrierea proiectului

Sectorul 3 al autostrăzii Gilau - Bors este împărțit în secțiuni și subsecțiuni după cum urmează:

- **Secțiunea 3A – Cluj Vest (Gilau) – Mihaiești (km 0+000 - km 25+500); L=25,50 km:**
 - Sub-secțiunea 3A1 - Cluj Vest (Gilau) – Nădășelu, km 0+000 - km 8+700, (L=8,70 km).
In prezent, este în derulare un contract de proiectare și execuție lucrări, semnat în data de 22.04.2013, cu o valoare de 258.199.052,52 lei (fără TVA). Ordinul de începere a lucrărilor a fost emis în data de 07.04.2014. Termen estimat de finalizare - octombrie 2017.
 - Sub-secțiunea 3A2 - Nădășelu - Mihaiești, km 8+700 - km 25+500, (L= 16,80 km)
Contractul de proiectare și execuție lucrări încheiat cu Asocieria ICM SpA - SC VIAPONTE ROM SRL a fost reziliat în data de 25.07.2017.
- **Secțiunea 3B - Mihaiești - Suplacu de Barcău (km 0+000 - km 80+054); L=80,05 km:**

- Sub-sectiunea 3B1 - Topa Mică – Zimbor, km 0+000 – km 13+260 (L=13,26 km):
- Sub-sectiunea 3B2 - Zimbor – Poarta Sălajului, km 13+260 – km 25+500 (L= 12,24 km):
- Sub-sectiunea 3B3- Poarta Sălajului - Zalău, km 25+500 – km 38+450 (L= 12,95 km):
- Sub-sectiunea 3B4 - Zalău – Nușfalău, km 38+450 – km 66+500 (L=28,05 km).
- Sub-sectiunea 3B5 - Nușfalău - Suplacu de Barcău, km 66+500 – km 80+054.044 (L=13,55 km)

Pentru sectorul 3B a fost întocmit un studiu de fezabilitate în anul 2004. Studiul a fost revizuit în anul 2016.

Pentru sub-sectiunile 3B1, 3B2, 3B4 și 3B5, studiul revizuit în cursul anului 2016 a fost avizat în cadrul CTE – CNAIR S.A. în data de 30.09.2016, cu observații, care au fost preluate în forma finală a Studiului de Fezabilitate transmisă către CNAIR în data de 25.01.2017.

Pentru sub-sectiunea 3B3 - Poarta Sălajului – Zalău, se afla în derulare 2 studii de fezabilitate:

- Studiul de fezabilitate pentru subtraversarea Muntilor Meses prin realizarea unui tunel în lungime de 2,730 km. Această variantă de traseu a fost avizată în cadrul CTE – CNAIR S.A. în data de 07.02.2017. Estimare finalizare: august 2017
- Studiul de Fezabilitate revizuit pentru restul sub-sectiunii 3B3, ținând cont de varianta de tunel avizată, cu finalizare estimată pentru luna decembrie 2017.

- **Secțiunea 3C - Suplacu de Barcău–Bors (km 4+200 - km 64+450); L= 60,25 km**

În anul 2013, la momentul încetării contractului de execuție cu Antreprenorul Bechtel International Inc. stadiul fizic al întregului tronson de autostradă, era de 52.12%.

Ulterior, lucrările rămase de executat au fost relicitate. Contractul de proiectare și execuție a fost semnat în data de 14.05.2015, fiind reziliat ulterior la data de 17.11.2016.

În prezent, se are în vedere reluarea procedurii de atribuire a contractului de proiectare și execuție a lucrărilor, fiind în curs de finalizare documentația de atribuire. Se estimează că activitatea de achiziție publică a contractului să se încheie până în luna august 2017.

În scopul implementării, sectorul 3C va fi împărțit în 3 loturi după cum urmează:

Lot 1 - km 4+200 - km 30+550 - lucrările executate pe acest sector sunt într-un stadiu avansat. Acest sector include Parcare de Scurtă durată de la km 25+940, Centrul de Întreținere și Coordonare de la km 24+525 stânga și Nodul Chiribis de la km 24+525 tip trompetă simplă care asigură legătura Autostrăzii cu DJ 191A și DN 19E;

Lot 2 - km 30+550 - km 59+100 - lucrările executate pe acest sector sunt într-un stadiu mai puțin avansat față de cele de pe lotul 1

Lot 3 - km 59+100 - km 64+450 - acest sector include Spațiul de Servicii tip S3 de la km 61+300, Punctul de Sprijin pentru Întreținere de la km 61+300 stânga și Nodul Biharia tip trompetă dublă care asigură legătura Autostrăzii cu DN 19

- **Drumul de legătură Centura Oradea (girație - Calea Sîntandrei) - Autostrada A3 (Biharia)**

În anul 2017 a fost întocmit de către Search Corporation Studiul de Fezabilitate pentru obiectivul de investiție "Legătura Centura Oradea (giratie Calea Sintandrei) - Autostrada A3 (Biharia)".

Tronsonul de Centura Oradea asigură continuitatea unui inel de centura metropolitană cu o legătură directă între Calea Sintandrei și Autostrada A3 zona Biharia.

În cadrul proiectului de față se asigură accesul direct fără a mai tranzita aria urbană a Municipiului Oradea, către și din, o serie de drumuri naționale (europene) DN 1 (E 60), DN 79 (E 671), județene DJ 190, DJ 797 și comunale DC 71.

Proiectul străbate la nivel local unitățile administrative aparținând Municipiului Oradea și a comunelor Biharia, Bors, Sintandrei și Tamaseu, traseul drumului fiind poziționat la sud-vest, vest și nord-vest față de Municipiul Oradea, în aria metropolitană a acestuia, județul Bihor.

- **Finalizarea Lucrarilor La Nodul Gilau si Conexiunea Dintre Sectiunea 2B Cu Subsectiunea 3A1**

Subsecțiunea Turda - Gilău a fost dată în exploatare în data de 1.12.2009, prin finalizarea elementelor principale ale căii care asigură circulația vehiculelor în condiții de siguranță, conform Protocolului semnat între MTI, CNADNR și Antreprenor în februarie 2009. Ulterior, în aceleași condiții a fost deschis traficul și subsecțiunea Câmpia Turzii – Turda în data de 13 noiembrie 2010.

Pe întreg aliniamentul Secțiunii 2B au rămas de finalizat anumite lucrări, constând în restabiliri / refaceri legături rutiere, lucrări hidrotehnice și execuția integrală a podului peste Someșul Mic și canal de fugă aparținând Hidroelectrica SA aflat la km 52+140.

În anul 2016 a fost elaborată de către S.C IPTANA S.A documentația revizuită la faza Proiect Tehnic și Detalii de Execuție.

3.2 Studii existente/etape parcurse

In tabelul de mai jos sunt prezentate studiile elaborate pana la data prezentei:

1996 - Studiu de prefezabilitate									
	3A1 0+000 - 8+700	3A2 8+700 - 25+500	3B1	3B2	3B3	3B4	3B5	3C	-
2004 - Studiu de Fezabilitate (cu aprobarea traseului in 2003)									
2007 - PT + DE	2008 - Actualizare SF		2007 - Actualizare SF					2007 - PT + DE	2017 - Studiu de Fezabilitate
	2008 - PT + DE		2009 - PT + DE (3B9-3B12) km 51+600 - km 75+480					-	
	2011 - Proiect Ilustrativ (inclusiv Studiu Geotehnic)	2012 Proiect Ilustrativ (inclusiv Studiu Geotehnic)					2011 - PT (3B7-3B8) km 40+760 - km 51+783	2011 - PT solutii revizuite	-
2016 - Revizuire PT+DE	2014 - Proiect Tehnic	2017 - in curs de intocmire PT	2016 - Revizuire SF	2017 Revizuire SF in curs pentru partea de drum Elaborare SF pentru tunel		2016 - Revizuire SF		2016 - PT, completari autostrada	

Toate studiile prezentate in tabelul de mai sus vor fi puse la dispozitia prestatorului dupa ordinul de incepere al activitatilor.

4. DESCRIEREA SERVICIILOR

4.1 Generalitati

In cadrul acestui capitol, sunt detaliate cerintele minimale ale Beneficiarului cu privire la activitatile, serviciile care trebuie sa fie realizate de catre Prestator in vederea realizarii documentatiei suport pentru cererile de finantare aferente proiectului.

4.2 Activitati specifice asteptate din partea Prestatorului

Activitățile descrise mai jos vor fi îndeplinite de către Prestator fără însă, a se limita la acestea:

I. Elaborarea documentului suport aferent proiectului in vederea sustinerii cererii /cererilor de finantare a proiectului din FEDR.

Elaborarea documentului suport se va face pornind de la analiza documentatiilor tehnice existente elaborate la fazele SPF, SF si PT pentru toate sectoarele aferente proiectului, dupa cum sunt prezentate in Capitolul 3 de mai sus.

Informatiile aferente fiecarui sector al proiectului vor fi agregate si sintetizate intr-un document unitar, care va cuprinde toate elementele necesare evaluarii proiectului in ansamblul sau in vederea obtinerii finantarii. Vor fi identificate eventualele elemente lipsa si vor fi propuse solutii pentru completarea acestora.

Documentul suport va cuprinde urmatoarele elemente principale, fara a se limita in sa la ele:

a. Prezentare generala a proiectului

Se vor agrega la nivelul intregului proiect informatiile referitoare la investitie si localizarea acesteia;

Descrierea proiectului va include: obiective, situatia initiala care a generat necesitatea proiectului problemele pe care le rezolva, principalele elemente constructive – nr km de drum, nr/tip/localizare structuri, nr/lungime/localizare tunele, nr./localizare noduri rutiere, nr./localizare intersectii cu drumuri clasificate, etc).

Se va prezenta o harta cu localizarea proiectului si identificarea clara a sectoarelor si sub sectiunilor componente.

Se va face o scurta descriere a istoricului proiectului.

Se va prezenta in mod sintetic stadiul actual de implementare al tuturor sectoarelor si termenele estimate de finalizare conform strategiei CNAIR.

Se va face referire la apartenenta la reseaua TEN-T extinsa si se va confirma includerea proiectului in Master Planul General de Transport si in Programul Operational de Infrastructura Mare.

b. Descrierea tehnica a proiectului

Luandu-se in considerare documentele existente (studii elaborate pana in prezent, definite la Cap 4.3), se va realiza o descriere tehnica a caracteristicilor drumului (profil longitudinal, transversal), cu prezentarea unor sectiuni transversale tip, a solutiilor tehnice pentru platforma drumului, structuri, intersectii cu cale ferata, cu drumuri clasificate, lucrari de drenaj si scurgere a apelor, elemente de siguranta circulatiei, lucrari de consolidare, daca este cazul, etc.)

c. Analiza optiunilor

Scopul informatiilor din acest capitol este acela de a justifica solutiile finale alese, prin prezentarea sintetica, clara si transparenta a procesului de identificare si analiza a optiunilor in conformitate cu abordarea stabilita in Anexa III (Metodologie de realizare a analizei cost-beneficiu) a Regulamentului de punere in aplicare (UE) 2015/207.

Vor fi identificate optiunile strategice, alternativele de traseu si solutiile tehnice studiate in toate etapele de pregatire a proiectului, in studiile de prefezabilitate/fezabilitate/ proiecte tehnice. Pentru fiecare etapa de analiza se vor prezenta pe scurt criteriile de analiza pe baza carora a fost aleasa optiunea finala si metodologia de aplicare a acestor criterii.

In vederea prezentarii optiunilor strategice, pe langa informatiile istorice, de la momentul initierii investitiei, vor fi luate in considerare si elementele de decizie strategica din cadrul Masterplanului General de Transport.

Alternativele de traseu studiate vor fi descrise pe scurt, cu mentionarea principalelor constrangeri avute in vedere la stabilirea lor, dupa cum sunt ele identificate in studiile existente. Vor fi incluse planurile de amplasament ale variantelor de traseu, cu identificarea nodurilor rutiere.

Pentru fiecare alternativa de traseu vor fi identificate:

- costurile totale de investitie;
- costurile de intretinere si operare;
- principalele constrangeri si riscuri tehnice (ex. natura terenului, retele de utilitati, etc), de mediu (ex. impact asupra siturilor Natura 2000, impact asupra siturilor arheologice si a asezarilor umane, etc);
- alte elemente considerate relevante din punct de vedere al compararii alternativelor studiate.

Dupa sintetizarea informatiilor existente cu privire la alternativele de traseu studiate, in scop explicativ si pentru validarea alternativei finale de traseu ales, Prestatorul va efectua o analiza multicriteriala, simplificata, ex-post, a optiunilor identificate pe baza unor criterii clare (tehnice, operational, economic, social si de mediu). Fiecaruia din aceste criterii i se va aloca o pondere in functie de importanta sa in atingerea obiectivelor proiectului. In final se va realiza agregarea scorurilor diferitelor criterii pe baza preferintelor relevate. Criteriile si ponderile acestora vor fi propuse in Raportul de Inceput aferent Proiectului si se vor agreea impreuna cu Beneficiarul.

Din punct de vedere al opțiunilor „tehnologice”, se vor prezenta pe scurt, cu scop explicativ, opțiunile avute în vedere la stabilirea soluțiilor tehnice pentru principalele elemente constructive ale proiectului: structura rutiera, poduri/viaducte/tuneluri, lucrări de consolidare, noduri rutiere, etc.

Având în vedere că la momentul întocmirii studiilor pentru proiect nu erau în vigoare cerințele referitoare la schimbările climatice, se va face o analiză ex-post a proiectului, din perspectiva riscurilor și vulnerabilităților la schimbările climatice, inclusiv a opțiunilor studiate. Această analiză va face obiectul unui raport separat.

În scopul prezentării informațiilor în cererea de finanțare, se va face un scurt rezumat al opțiunii selectate care va justifica fezabilitatea făcându-se referire la următoarele dimensiuni esențiale: aspectul instituțional, tehnic, de mediu, emisiile de gaze cu efect de seră, efectele și riscurile schimbărilor climatice pentru proiect, precum și alte aspecte, ținând cont de riscurile identificate pentru a dovedi fezabilitatea proiectului. Se va completa un tabel de referință, conform modelului prezentat la Cap. D.3.4 din Anexa II –Formatul pentru transmiterea informațiilor pentru un proiect major - a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/207.

d. Analiza cererii

Studiul de trafic actualizat va fi realizat de către CNAIR – CESTRIN și va fi pus la dispoziția prestatorului în vederea preluării informațiilor.

e. Analiza cost – beneficiu

Analiza cost-beneficiu (ACB) se face în conformitate cu metodologia prezentată în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/207 al Comisiei (Anexa III), cu regulile stabilite în Regulamentul delegat (UE) 480/2014 al Comisiei (Capitolul III) referitoare la calculul costurilor și veniturilor actualizate și pe baza recomandărilor Ghidului de analiză cost-beneficiu al proiectelor de investiție elaborat de Directorate General for Regional and Urban Policy pentru perioada 2014 - 2020.

Raportul referitor la analiza cost-beneficiu va prezenta metodologia utilizată și va furniza informații detaliate referitoare la principale ipoteze, elemente și parametri utilizați în analiza cost-beneficiu. Totodată se va prezenta detaliat modul de calcul al costurilor de investiție, al celor de operare și întreținere, al valorii reziduale dar și al beneficiilor socio-economice considerate în analiza cost-beneficiu. Prezentarea se va referi atât la modul în care au fost estimate cantitativ costurile și beneficiile socio-economice și de mediu, cât și la costurile unitare utilizate în analiză.

Costurile unitare utilizate în estimarea beneficiilor vor fi preluate din Ghidul CBA al MPGT și din Update Handbook on External Costs of Transport - 2014 (valori pentru România). Aceste valori vor fi agreeate într-o ședință comună de lucru cu beneficiarul, IB, JASPERS și Prestatorul.

Raportul ACB va fi însoțit și de fișierul Excel în scopul verificării calculelor.

Rezultatele analizei financiare și economice se vor rezuma (cu precizarea beneficiilor economice și a costurilor identificate în analiză, precum și a valorilor care le-au fost atribuite) utilizând formatul prevăzut în Anexa II la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 207/2015.

Asa cum se prevede in Anexa III a Regulamentului de punere in aplicare (UE) 207/2015 , in ACB se va include o evaluare a riscurilor. Conform cerintelor Anexei III, aceasta evaluare va cuprinde o analiza de senzitivitate si o analiza calitativa a riscurilor. Prestatorul se va conforma integral acestor cerinte.

Prestatorul va realiza si estimari cu privire la forta de munca ocupata prin realizarea proiectului care vor include informatii cu privire la numarul de locuri de munca, atat din faza de executie a acestora, cat si in faza de operare.

f. Analiza impactului asupra mediului tinand cont de nevoile de adaptare la schimbarile climatice si de atenuare a efectelor acestora, precum si de rezistenta in fata dezastrelor

In baza documentelor existente, va fi realizata o prezentare a procedurilor de mediu parcurse pentru proiect.

De asemenea, aceasta sectiune va cuprinde toate informatiile necesare completarii capitolului F al Anexei II la Regulament.

g. Prezentare situatie centraliza a autorizatiilor de construire si a achizitiei terenurilor

Prestatorul va prezenta in mod centralizat toate autorizatiile eliberate pentru proiect, identificand orice problema legata de acestea, precum si termenele estimate de obtinere a acestora.

Pentru achizitia terenurilor se va include un sumar al stadiului achizitiei de terenuri, inclusiv costul acestora, si enumerarea documentelor deja obtinute, precum si termenele estimate de promovare a acestora

h. Calendarul de implementare al proiectului, tinand cont de situatia actuala si de informatiile primite din partea Beneficiarului.

Se vor include informatii privind toate activitatile aferente proiectului dupa cum sunt descrise in tabelul de la Cap. H1 din Anexa II a Regulamentului de punere in aplicare (UE) 207/2015.

II. Asistenta acordata Beneficiarului la pregatirea cererii/cererilor de finantare si pe perioada evaluarii acestora de catre CE.

Prestatorul va asigura asistenta Beneficiarului pe parcursul pregatirii cererii pentru fondurile structurale pana la emiterea deciziei de finantare de catre AMPOIM/DGOIT/JASPERS, respectiv Comisia Europeana.

Prestatorul va intocmi o propunere de cerere de finantare, pentru fiecare din cele 3 loturi definite mai jos.

In cazul in care proiectul nu va fi selectat in lista proiectelor propuse spre finantare in 2014 – 2020, ca urmare a depasirii fondului alocat, Beneficiarul va informa Prestatorul cu privire la aceasta decizie, moment din care se va considera ca Prestatorul si-a indeplinit obligatiile contractuale.

4.3 Responsabilitatile Prestatorului

Prestatorul este responsabil pentru îndeplinirea tuturor activităților prevăzute în cadrul Caietului de Sarcini în termenii stabiliți în cadrul contractului de servicii.

Desfășurarea serviciilor vor avea la bază legislația și toate reglementările tehnice în vigoare române și europene (standardele naționale și europene, normativele specifice, eurocodurile, etc.).

Prestatorul va purta întreaga responsabilitate pentru îndeplinirea corectă și de calitate a cerințelor descrise în prezentul caiet de sarcini.

Prestatorul va fi responsabil pentru asigurarea tuturor facilitatilor necesare acestuia în vederea ducerii la îndeplinire a sarcinilor prevăzute în cadrul Caietului de Sarcini. În acest sens, prestatorul nu va fi îndreptățit a solicita costuri suplimentare pentru nicio resursă care nu a fost prevăzută inițial și care ulterior se dovedește a fi necesară în vederea îndeplinirii scopului Contractului.

Prestatorul va fi responsabil de tratarea necorespunzătoare a riscurilor descrise în capitolul „Riscuri” și va suporta consecințele ce decurg din aceasta.

4.4 Ipoteze si riscuri

4.4.1 Ipoteze privind derularea proiectului

Pentru obtinerea finantarii proiectului se are in vedere urmatorul program estimat de transmitere a cererilor de finantare FEDR:

Lot*	Transmitere cerere de finantare la CE
Lotul 1 - Autostrada Cluj Vest (Gilau) - Zimbor si finalizarea lucrarilor la nodul Gilau si conexiunea dintre sectiunea 2B cu subsectiunea 3A1	Decembrie 2017
Lotul 2 - Autostrada Zimbor - Suplacu de Barcau	Trim. IV 2018
Lotul 3 - Autostrada Suplacu de Barcau - Bors si drumul de legatura la centura Oradea	Trim. I 2018

*Sectiunile au fost alese urmarindu-se asigurarea functionalitatii fiecarei sectiuni in parte.

Nota: Este necesara prezenta continua a prestatorului in perioada de elaborare, depunere si evaluare a cererii de finantare pentru Lotul 1, asa cum a fost definit in tabelul de mai sus, ulterior fiind necesara mobilizarea pe perioada limitata in vederea asigurarii asistentei tehnice pentru Beneficiar pentru Loturile 2 si 3, asa cum au fost definite in tabelul de mai sus.

Toate cererile de finantare vor fi sustinute de documentul suport intocmit in cadrul acestui contract.

Documentul suport va fi finalizat in termen pentru transmiterea primei cereri de finantare, estimate conform calendarului indicativ de mai sus, pentru a permite autoritatilor romane sa respecte graficul de transmitere a cererilor de finantare estimat.

Beneficiarul va pune la dispozitia Prestatorului toata documentatia disponibila, necesara pentru intocmirea documentului suport.

4.4.2 Riscuri

Urmatoarele riscuri au fost identificate si sunt aduse la cunostinta Prestatorului. Acesta si le va asuma prin participarea la procedura de atribuire si formarea pretului ofertei precum si prin semnarea contractului si nu va avea nicio pretentie in cazul aparitiei acestora sau a altora neidentificate mai jos dar posibile de apara.

- Exista riscul de a fi inregistrate intarzieri sau alte dificultati in realizarea proiectului datorate faptului ca documentatiile anterioare pot sa prezinte informatii necorelate intre acestea.
- Nerespectarea calendarului de realizare a activitatilor, ca urmare a activitatilor suplimentare pentru completarea informatiilor lipsa si/sau corelarea informatiilor disponibile.

5. LOGISTICA SI PROGRAMAREA DERULĂRII CONTRACTULUI

5.1 Locul de desfășurare al serviciilor

Prestatorului ii este solicitat sa stabileasca un birou pentru proiect in Bucuresti care va fi principala baza a operatiunilor, in vederea facilitarii legaturii regulate cu Managementul Proiectului din CNAIR.

5.2 Personalul Prestatorului

Prestatorului i se solicita sa asigure personal adecvat pentru indeplinirea sarcinii prezente, in acord cu cerintele minime cerute in prezentul Caiet de Sarcini.

Prestatorul va purta intreaga responsabilitate pentru indeplinirea corecta a activitatilor descrise. Prestatorul este responsabil si liber sa-si stabileasca propria strategie de personal, astfel incat sa acopere toata durata contractului.

Echipa va fi condusa de un Sef de Echipa, care va avea si rolul de Inginer de Drumuri.

Prestatorul va selecta si va aproba personalul pe care il considera experimentat si pregatit sa elaboreze documentele si/sau studiile necesare implementarii acestui proiect.

Prestatorul poate angaja personal suport si logistica aferenta conform cerintelor contractului, pentru a obtine in mod corespunzator rezultatele stipulate in acest Caiet de Sarcini.

Este necesara prezenta continua a prestatorului in perioada de elaborare, depunere si evaluare a cererii de finantare pentru sectiunea 3A, ulterior fiind necesara mobilizarea pe perioada limitata in vederea asigurarii asistentei tehnice pentru beneficiar pentru sectiunile 3B si 3C, pentru finalizarea lucrarilor la Nodul Gilau si Conexiunea dintre Sectiunea 2B cu Subsectiunea 3A si pentru Drumul de legatura Centura Oradea (girație - Calea Sîntandrei) - Autostrada A3 (Biharia).

5.3 Facilitățile asigurate de către Prestator

Pe întreaga durată a Contractului, Prestatorul va fi responsabil de desfășurarea activității în mod normal în vederea îndeplinirii tuturor obligațiilor contractuale, cum ar fi:

- asigurarea echipamentelor și dotărilor specifice activităților necesare derulării în bune condiții a serviciilor solicitate;
- acoperirea tuturor costurilor impuse de deplasare, redactare documente, reproducere documente, redactare, tipărire și reproducere rapoarte etc.
- asigurarea că există suficient personal administrativ, de secretariat și interpretare;
- asigurarea că membrii personalului său sunt echipați adecvat cu calculatoare/laptop-uri/soft-uri și imprimante și orice alte echipamente necesare pentru realizarea serviciilor solicitate conform caietului de sarcini;
- asigurarea de birouri de un standard rezonabil pentru tot personalul care lucrează pe contract. Prestatorul se va ocupa de închirierea necesară a spațiilor pentru birouri, de echiparea acestora (inclusiv obiectele de mobilier), de întreținerea și toate utilitățile pe parcursul derulării contractului, dacă este cazul. Costurile pentru birouri vor fi acoperite din pretul contractului.

Prestatorul va fi responsabil pentru asigurarea resurselor adiționale (dacă sunt necesare în vederea îndeplinirii scopului Proiectului), fără a solicita alte costuri suplimentare, Beneficiarului.

5.4 Management de Proiect

CNAIR va nominaliza o structura functionala responsabila cu supervizarea implementarii contractului.

5.5 Facilitati asigurate de catre Autoritatea Contractanta

CNAIR acorda o importanta deosebita finalizarii cu succes a sarcinii si considera implementarea ca o responsabilitate comuna si, prin urmare, va avea o abordare activa in sustinerea Prestatorului in vederea indeplinirii activitatilor care ii revin. CNAIR se va concentra in special pe:

- Colectarea si transmiterea catre Prestator, la momentul atribuirii contractului, a tuturor datelor si studiilor existente care au relevanta pentru proiect.
- Asigurarea accesului la alte date relevante care vor fi solicitate in mod rezonabil de catre Prestator, in limita existentei lor;
- Asigurarea unei legaturi cu alte agentii guvernamentale si ministere.

Suplimentar fata de cele de mai sus, CNAIR va pune la dispozitia Prestatorului orice alte informatii relevante, solicitate in mod rezonabil de catre acesta.

5.6 Asigurarea Calitatii

Independent de prevederea legislatiei romanesti ca proiectul sa fie certificat de catre verificatori nationali atestati, Prestatorul este obligat sa implementeze propriul Sistem de Management al Calitatii in conformitate cu cele mai ridicate standarde internationale.

5.7 Livrabile

Prestatorul va pregăti și prezenta cel puțin următoarele livrabile în cursul sarcinii sale, atât pe suport de hârtie cât și în varianta electronică editabilă și în format pdf:

i. Raportul de Inceput

Raportul de Inceput va furniza o privire de ansamblu asupra dezvoltării sarcinii din punctul de vedere al Prestatorului. Atasat Raportului de Inceput va fi un model pentru viitoarele rapoarte de progres și un plan al Sistemului de Management al Calității al Prestatorului pentru proiect. Raportul va clarifica, de asemenea, orice ambiguitate sau modificări agreeate la Caietul de Sarcini și va identifica orice risc perceput sau constrângeri potențiale pentru furnizarea la timp a serviciilor.

ii. Documentul suport pentru aplicatia de finantare intocmit pentru "Constructia autostrazii Cluj Vest (Gilau) - Zimbor si finalizarea lucrarilor la nodul Gilau si conexiunea dintre sectiunea 2B cu subsectiunea 3A1"

Documentul suport pentru cererea de finantare va cuprinde toate elementele necesare evaluării proiectului "Constructia autostrazii Cluj Vest (Gilau) - Zimbor si finalizarea lucrarilor la nodul Gilau si conexiunea dintre sectiunea 2B cu subsectiunea 3A1" în ansamblul sau în vederea obținerii finanțării.

iii. Documentul suport pentru aplicatia de finantare intocmit pentru "Constructia autostrazii Zimbor - Suplacu de Barcau"

Documentul suport pentru cererea de finantare va cuprinde toate elementele necesare evaluării proiectului "Constructia autostrazii Zimbor - Suplacu de Barcau" în ansamblul sau în vederea obținerii finanțării.

iv. Documentul suport pentru aplicatia de finantare intocmit pentru "Constructia autostrazii Suplacu de Barcau - Bors si drumul de legatura la centura Oradea"

Documentul suport pentru cererea de finantare va cuprinde toate elementele necesare evaluării proiectului "Constructia autostrazii Suplacu de Barcau - Bors si drumul de legatura la centura Oradea" în ansamblul sau în vederea obținerii finanțării.

v. Raportul privind asistenta tehnica acordata Beneficiarului

Asistenta tehnica acordata Beneficiarului la întocmirea aplicației de finantare și asistenta în susținerea aplicației de finantare către organismele care verifică, respectiv formularea răspunsului la clarificări și susținerea documentelor elaborate în întâlniri cu AMPOIM/DGOIT/JASPERS sau CE.

Acesta se va preda dupa emiterea deciziei de finantare de catre AMPOIM/DGOIT/JASPERS, respectiv Comisia Europeana pentru Lotul 2, daca va fi cazul.

Poate fi necesar sau se poate cere ca rapoartele ad-hoc si documentele de lucru sa abordeze aspecte specifice care pot sa apara.

5.8 Transmiterea si aprobarea livrabilelor

Avand in vedere ca valoarea totala eligibila estimata a proiectului depaseste 75 mil. EURO, toate documentele care vor fi inaintate, vor fi pregatite atat in limba romana, cat si traduse in limba engleza. Toate livrabilele vor fi prezentate atat in format electronic editabil (word, excel, etc), cat si pe hartie si vor fi distribuite dupa cum urmeaza:

CNAIR:

- 1 copie color pe hartie in romana,
- 1 copie color pe hartie in engleza,
- 2 copii in format electronic editabil in romana respectiv engleza
- 1 copie format electronic scanat a documentelor cu semnaturile personalului implicat in elaborare

AMPOIM/DGOIT/JASPERS:

- 2 copii in format electronic editabil in romana respectiv engleza;

Copiile in format electronic vor fi trimise prin email sau in cazul fisierelor mari pe CD/DVD.

Procedurile de aprobare a livrabilelor vor fi definite in Conditiiile Generale de Contract.

Prestatorul are datoria de a mentine o arhiva a documentelor, desenelor, notelor din teren si corespondentei care va fi pusa in format electronic pe CD-uri si predata - devenind proprietatea - CNAIR la sfarsitul contractului.

Daca Prestatorul va primi cereri de copii ale documentelor sau privind alte informatii legate de acest proiect, aceste cereri vor fi adresate catre CNAIR care va instruieste Prestatorul in consecinta. Prestatorul nu va transmite documente de nici un fel fara aprobarea specifica a CNAIR.

5.9 Masuri de publicitate

Masuri de informare si publicitate care trebuie realizate de Prestator.

Toate masurile de informare si publicitate realizate de Prestator vor respecta prevederile Manualului de Identitate Vizuala pentru Programul Operational Infrastructura Mare disponibil la adresa www.fonduri-ue.ro/. sectiunea *Transparenta*, subsectiunea *Strategie de comunicare*).

Toate documentele elaborate in cadrul contractului de catre Prestator (Rapoarte, documentatii tehnico-economice, livrabile de orice tip si in orice format – exclusiv corespondenta contractuala) vor respecta masurile de identitate vizuala specifice (ex. inscriptionari sigle, textul “Proiect cofinantat de Uniunea Europeana prin Fondul European de Dezvoltare Regionala”) prevazute in Manualul de Identitate Vizuala pentru Programul Operational Infrastructura Mare in vigoare la data semnarii

contractului de finantare aferent proiectului (disponibil la adresa www.fonduri-ue.ro, sectiunea Transparenta, subsectiunea Strategie de comunicare).

5.10 Monitorizare si evaluare

5.10.1 Definirea indicatorilor de performanta

Derularea contractului va fi monitorizata de catre structura functionala desemnata din cadrul CNAIR SA si de catre MT – Directia Generala Organismul Intermediar pentru Transport, in concordanta cu toate documentele de furnizat prezentate in Capitolul 5.7 din prezentul Caiet de Sarcini. Indicatorii cheie (Indicatorii Obiectiv Verificabili) pentru monitorizarea si evaluarea activitatii Prestatorului sunt urmatoarii:

- Finalizarea activitatilor cerute in prezentul contract conform calendarului revizuit la momentul semnarii contractului/acte aditionale;
- Aprobarea tuturor livrabilelor conform calendarului revizuit la momentul semnarii contractului/acte aditionale;
- Se va accepta maxim o versiune draft a documentelor solicitate conform cerintelor din cadrul capitolului "Livrabile". Prestatorul se va asigura ca versiunile draft a fiecarui document vor respecta in procent de 100% cerintele caietului de sarcini si instructiunile Beneficiarului ulterioare semnarii contractului.
- Respectarea perioadei de completare si pregatire a Studiului de Fezabilitate in vederea introducerii de comentarii ale Beneficiarului si ale celorlalte parti implicate.

5.10.2 Responsabilitati

- Prestatorul va fi responsabil de corectitudinea si acuratetea datelor si studiilor elaborate. Oricand pe durata vietii proiectului, Prestatorul va raspunde pentru prestatia sa si va justifica corespunzator solutiile alese.
- Prestatorul va respecta prevederile legii 10/1995 cu modificarile si completarile ulterioare.

5.11 Data de Incepere si Perioada de executie

Prestatorul isi va incepe activitatea conform datei de incepere specificate in Acordul contractual. De la aceasta data, Prestatorul este considerat a fi mobilizat complet, cu un birou operational in Bucuresti, complet echipat cu echipamentul necesar si IT.

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.

Livrabilele realizate in cadrul Proiectului vor fi inaintate de catre Prestator in perioadele mentionate mai jos, insa durata totala a contractului va tine cont de articolul 4.2 Activitati specifice asteptate din partea Prestatorului, pct. II.

Datele calendaristice privind transmiterea documentelor elaborate, sunt:

- **Raportul de Inceput** va fi inaintat pentru aprobarea finala la CNAIR in termen de 14 zile de la data de incepere;
- **Documentul suport pentru aplicatia de finantare** pentru proiectul "*Constructia autostrazii Cluj Vest (Gilau) - Zimbor si finalizarea lucrarilor la nodul Gilau si conexiunea dintre sectiunea 2B cu subsectiunea 3A1*", va fi inaintat in termen de 2 luni de la data de incepere;
- **Documentul suport pentru aplicatia de finantare** pentru proiectul "*Constructia autostrazii Zimbor - Suplacu de Barcau*", va fi inaintat in termen de 12 luni de la data de incepere;
- **Documentul suport pentru aplicatia de finantare** pentru proiectul "*Constructia autostrazii Suplacu de Barcau - Bors si drumul de legatura la centura Oradea*", va fi inaintat in termen de 5 luni de la data de incepere;
- **Raportul privind asistenta tehnica acordata Beneficiarului:** va fi inaintat dupa emiterea deciziei de finantare de catre AMPOIM/DGOIT/JASPERS, respectiv Comisia Europeana pentru Lotul 2, daca va fi cazul.

6. PLĂȚI

Platile vor fi efectuate dupa cum urmeaza:

- a. 15% din pretul contractului - la data aprobarii livrabilelor de catre CNAIR pentru Lotul 1
- b. 15% din pretul contractului - la data emiterii Deciziei de Finantare de catre Comisia Europeana pentru Lotul 1
- c. 15% din pretul contractului - la data aprobarii livrabilelor de catre CNAIR pentru Lotul 2
- d. 15% din pretul contractului - la data emiterii Deciziei de Finantare de catre Comisia Europeana pentru Lotul 2
- e. 15% din pretul contractului - la data aprobarii livrabilelor de catre CNAIR pentru Lotul 3
- f. 15% din pretul contractului - la data emiterii Deciziei de Finantare de catre Comisia Europeana pentru Lotul 3
- g. 10% din pretul contractului, dupa aprobarea Raportului privind asistenta tehnica acordata Beneficiarului de catre Prestator.

Nota: In cazul in care proiectele nu vor fi selectate in lista proiectelor propuse spre finantare in 2014 – 2020, ca urmare a depasirii fondului alocat, Beneficiarul va informa Prestatorul cu privire la aceasta decizie, moment din care se va considera ca Prestatorul si-a indeplinit obligatiile contractuale.