

Programul Regional Sud Muntenia 2021-2027

Prioritatea 4 - O regiune mai accesibilă

Obiectiv specific 3.2 – Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente în fața schimbărilor climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere

| | | | Limite punctaj de acordat |
|--|--|--|---------------------------|
| | | Apel nr/cod apel..... | |
| | | Cod SMIS..... | |
| | | Nr de înregistrare..... | |
| | | Titlul proiectului..... | |
| | | <i>*Notarea cu 0 a unui criteriu sau subcriteriu nu duce la respingerea proiectului/punctaj minim</i> | |
| 1. Contribuția proiectului la realizarea obiectivelor specifice priorității de investiție 4 | | | 30 |
| 1.1. | Creșterea gradului de accesibilitate a zonelor rurale si urbane situate în proximiteta rețelei TEN T prin modernizarea drumurilor județene | | 10 |
| | | a. Populația deservită de drumul(rile) județen(e) ce fac obiectul proiectului (conform celor mai recente date INS) > 50.000 persoane | 10 |
| | | b. Populația deservită de drumurile județene ce fac obiectul proiectului (conform celor mai recente date INS) >20.000< 50.000 persoane | 6 |
| | | c. Populația deservită de drumurile județene ce fac obiectul proiectului (conform celor mai recente date INS) < 20.000 persoane | 2 |
| | | | |
| | | | |
| 1.2. | Lungimea drumurilor județene sau traseelor propuse (lungimea drumului din proiectul evaluat pe care se efectuează lucrări având în vedere indicatorul POR) | | 10 |
| | | a. lungimea DJ / traseu reabilitat/modernizat ≥ 50 km | 10 |
| | | b. lungimea DJ / traseu reabilitat/modernizat $\geq 30 < 50$ km | 8 |
| | | c. lungimea DJ / traseu reabilitat/modernizat $\geq 20 < 30$ km | 6 |
| | | d. lungimea DJ / traseu reabilitat/modernizat $\geq 10 < 20$ km | 2 |
| | | e. lungimea DJ / traseu reabilitat/modernizat < 10 km | 0 |
| 1.3. | Asigurarea conectivității la coridor TEN T | | 5 |
| | | a. drumul(rile) județen(e) ce fac obiectul proiectului asigura conectivitatea la 3 sau mai multe coridoare TEN T (rutiere sau rutier si feroviar TEN T) | 5 |
| | | b. drumul(rile) județen(e) ce fac obiectul proiectului asigura conectivitatea la 2 coridoare TEN T (rutiere sau rutier si feroviar TEN T) | 4 |
| | | c. drumul(rile) județen(e) ce fac obiectul proiectului asigura conectivitatea la 1 coridor TEN T rutier | 2 |
| 1.4. | Tipul conectivității la TEN-T rutier | | 5 |
| | | a. conectivitate directa | 5 |
| | | b. conectivitate indirecta prin intermediul unui singur sector de drum(DN sau DJ) reabilitat/modernizat sau in stare buna la depunerea cererii de finantare | 3 |
| | | c. conectivitate indirecta prin intermediul mai multor sectoare de drum (DN, DJ) sau prin intermediul unui sector de drum aflat in curs de reabilitare/modernizare printr-o investitie finantata din fonduri publice | 1 |
| | | *in cazul conectivitatii diferite(atât conectivitate directă,cât și indirectă) la mai multe coridoare TEN T rutiere se va puncta conectivitatea directa | |
| 2. CALITATEA, MATURITATEA SI SUSTENABILITATEA PROIECTULUI | | | 23 |
| 2.1. | Calitatea/coerența documentației tehnico-economice PT , metodologia de implementare | | 13 |
| | | *Punctajul este cumulativ | |
| 2.1.1 | Calitatea/coerența documentației tehnico-economice - faza PT- se va avea in vedere anexa..... | | 10 |
| | | a. Piesele scrise sunt corelate si respecta concluziile din studiile de teren, expertiza tehnica,etc. Părțile desenate sunt complete și corespund cu părțile scrise (memoriile tehnice pe specialități, caietele de sarcini și Formularele F1, F2 și F3). | 3 |
| | | b. Centralizatorul pe obiectivul de investiții (Formularul F1) este corelat cu centralizatoarele pe categorii de lucrări (Formularele F2), cu devizul general și cu bugetul proiectului. Formularele F1 și F2 sunt corelate între ele și sunt corelate cu Listele cu cantități de lucrări pe categorii de lucrări și utilaje și echipamente tehnologice, inclusiv dotări (Formularele F3 și F4). | 2 |
| | | c. Soluția tehnică propusă prin proiect răspunde scopului/ obiectivelor acestuia. | 2 |
| | | d. Situația actuala/existenta a obiectivului de investiții este detaliata si completa. Există corelare între amplasamentul investiției cu privire la prevederile PT, CU/AC (după caz), cererea de finanțare - descrierea investiției și documentele privind imobilul anexat la cererea de finanțare. | 2 |
| | | e. Datele sunt suficiente, corecte și justificate. Memoriile tehnice pe specialități sunt corelate cu Memoriul Tehnic General. Eșalonarea costurilor este corelată cu graficul de realizare a investiției. Graficul de realizare a investiției este corelat cu calendarul activităților din cadrul cererii de finanțare. | 1 |
| | | * se selectează una din cele două variante, în funcție de documentația anexată, iar punctajul este cumulativ. | |
| 2.1.2. | Calitatea Studiului de trafic | | 3 |
| | | a. Studiul este foarte bine justificat, actual, prognozele de trafic sunt realiste și sunt construite pe baza celor mai recente previziuni la nivel național (CESTRIN 2022), sau studiul a prevazut ancheta de trafic | 3 |
| | | b. Studiul de trafic este suficient fundamentat în baza unor date statistice justificate, a fost actualizat în ultimele 12 luni, dar nu în baza CESTRIN 2022 | 2 |
| | | c. Studiul de trafic este satisfactor, e fundamentat in baza unor date statistice (dar nu in baza CESTRIN 2022) si a fost actualizat in urma cu peste 12 luni, dar nu mai mult de 24 de luni | 1 |

COD SMIS PROIECT:

| | | | |
|-------------|---|--|-----------|
| 2.2. | Calitatea bugetului, concordanța buget/deviz (*) | | 5 |
| | | a. Cheltuielile au fost corect încadrate în categoria celor eligibile sau neeligibile, iar pragurile pentru anumite cheltuieli au fost respectate conform Ghidului solicitantului. Bugetul este corelat cu devizul general și devizele pe obiecte. Exista corelare între buget și sursele de finanțare. Lista de echipamente și/sau lucrări și/sau servicii cu încadrarea acestora pe secțiunea de cheltuieli eligibile /ne-eligibile (dacă este cazul), este corelată cu costurile curpinse în cadrul liniilor bugetare. Toate elementele cuprinse în lista de lucrări/servicii/echipamente sunt clar identificate și detaliate. Achiziționarea lucrărilor/serviciilor/echipamentelor prevăzute în proiect este necesară și oportună, conform obiectivelor proiectului | 1 |
| | | b. Bugetul (secțiunea 8.1 din cererea de finanțare) este complet și corelat cu activitățile prevăzute, cu resursele materiale implicate în realizarea proiectului, adică: nu exista mențiuni în secțiunile privind activitățile, resursele și rezultatele anticipate din cererea de finanțare care nu au acoperire într-un subcapitol bugetar / linie bugetară; de asemenea, nu exista subcapitol bugetar / linie bugetară fără corespondența în secțiunile privind activitățile, resursele și rezultatele. | 1 |
| | | c. Costurile sunt realiste (corect estimate), suficiente și necesare pentru implementarea proiectului. Valoarea categoriilor de lucrări din devizul pe obiect este stabilită în proporție de 100%, pe baza cantităților de lucrări și a prețurilor acestora. Costurile pe unitatea de resurse utilizate sunt realiste din punctul de vedere al evaluatorului și justificate de către solicitant prin citarea unor surse independente și verificabile (statistici oficiale, prețuri standard etc.) sau prin rezultatele unei cercetări de piață efectuate de solicitant și atasate documentației tehnico-economice (oferte de preț. baze de preț, etc). | 3 |
| | | (*) Punctajul este cumulativ | |
| 2.3. | Maturitatea proiectului | | 5 |
| | | a. Solicitantul are documentația tehnico-economică faza PT elaborată și conformă grilei de verificare PT | 0 |
| | | b. Solicitantul are documentația tehnico-economică faza PT conformă grilei de verificare PT și prezintă inclusiv Autorizație de construire | 3 |
| | | c. Solicitantul are documentația tehnico-economică faza PT elaborată și conformă grilei de verificare PT . Solicitantul are Autorizație de construire și contract de lucrări atribuit înainte de data depunerii cererii de finanțare | 5 |
| 3. | RESPECTAREA PRINCIPILOR PRIVIND DEZVOLTAREA DURABILĂ, EGALITATEA DE ȘANSE, DE GEN ȘI NEDISCRIMINAREA -(nu vor fi punctate măsurile de conformare cu obligațiile legale ale solicitantului în aceste domenii) | | 15 |
| 3.1. | Contribuția proiectului la realizarea obiectivelor de mediu | | 12 |
| | 3.1.1. Respectarea principiului DNSH(*) | | 6 |
| | | a. Au fost prevăzute măsuri privind atenuarea emisiilor GES, cu respectarea legislației în vigoare? (detaliere măsuri) | 1 |
| | | b. Au fost prevăzute măsuri de adaptare la schimbările climatice a infrastructurii vizate, cu respectarea legislației în vigoare? (detaliere măsuri) | 1 |
| | | c. Au fost prevăzute măsuri de limitare a generării deșeurilor, precum și soluțiilor de reutilizare, reciclare și valorificare a deșeurilor rezultate în procesul de execuție, cu respectarea legislației în vigoare? (detaliere măsuri). | 1 |
| | | d. Au fost prevăzute măsuri de reducere a emisiei poluanților în aer și/sau în apă și/sau în sol, cu respectarea legislației în vigoare? (detaliere măsuri) | 1 |
| | | e. Au fost prevăzute măsuri privind utilizarea durabilă și protejarea resurselor de apă, cu respectarea legislației în vigoare? (detaliere măsuri) | |
| | | f. Au fost prevăzute măsuri privind protecția și refacerea biodiversității și a ecosistemelor, cu respectarea legislației în vigoare? (detaliere măsuri) | 1 |
| | | (*) Punctajul este cumulativ | |
| | 3.1.2. Calitatea documentației privind imunizarea la schimbările climatice(*) | | 4 |
| | | a. Există capacități de atenuare și adaptare privind schimbările climatice? | 1 |
| | | b. Există corelare între informațiile prezentate în etapa de atenuare și cele din etapa de adaptare? | 1 |
| | | c. Pentru etapa de atenuare: - există corelare între faza de examinare și faza detaliată (a fost efectuat calculul amprentei de carbon iar acest rezultat este reflectat în analiza detaliată)? - proiectul este compatibil cu o traiectorie de realizare a obiectivelor de reducere a GES? - proiectul este compatibil cu întreținerea și dezafectarea finală în condiții de neutralitate climatică?. | 1 |
| | | d. Pentru etapa de adaptare: - există corelare între faza de examinare și faza detaliată? - analizele de sensibilitate, expunere la riscuri și vulnerabilitate reflectă obiectivele proiectului și au fost efectuate în corelare cu activitățile proiectului? - au fost identificate riscurile climatice care sunt relevante pentru tipul respectiv de proiect, indiferent de localizarea acestuia? - au fost identificate riscurile climatice care sunt relevante pentru locația proiectului? - a fost evaluată probabilitatea ca riscurile climatice identificate să aibă loc în timpul duratei de viață a proiectului și reflectă relația cauză-efect între riscuri și componentele proiectului? - au fost analizate consecințele în cazul în care apare pericolul climatic identificat? - au fost evaluate măsuri de adaptare specifice în funcție de tipul și activitățile proiectului și aceste măsuri au fost integrate în conceperea proiectului și/sau în funcționarea acestuia în vederea îmbunătățirii rezilienței la schimbările climatice? | 1 |
| | | (*) Punctajul este cumulativ | |
| | 3.1.3. Există corelare între analiza DNSH și analiza privind imunizarea la schimbările climatice – pentru obiectivele de mediu privind atenuarea și adaptarea la schimbările climatice? | | 1 |
| | 3.1.4. Au fost indicate documente relevante aferente etapei de implementare a proiectului privind îndeplinirea măsurilor asumate | | 1 |
| 3.2. | Teme orizontale | | 3 |
| | 3.2.1. Egalitatea de șanse, de gen și nediscriminarea (*) | | 3 |
| | | a. Proiectul ofera accesibilitate către locații special destinate persoanelor care beneficiază de servicii sociale în centre rezidențiale, centre de zi etc (persoane cu nevoi speciale, persoane vârstnice etc) | 1 |
| | | b. Proiectul prevede crearea de facilități / adaptarea infrastructurii/ echipamentelor pentru accesul persoanelor cu dizabilități (trotuare cu facilități de deplasare pentru persoane cu dizabilități etc) | 1 |

COD SMIS PROIECT:

| | | | |
|----------|---|--|-----------|
| | | c. Proiectul va asigura accesibilitatea unor comunitati defavorizate/marginalizate, inclusiv populatia roma - <i>definirea comunității marginalizate pe baza informațiilor care au stat la baza elaborării hărților reprezentând comunități marginalizate declarate de către autoritățile locale (din studiul Băncii Mondiale), precum și cele care pot fi puse la dispoziție de entități relevante (ex. Direcțiile de Asistență Socială și Protecția Copilului, Direcțiile de Sănătate Publică, Serviciile Publice de Asistență Socială, poliția locală etc).</i> <i>-prin comunitatea roma "(...) se înțeleg acele comunități în care populația aparținând minorității roma reprezintă minim 10% din totalul populației la nivelul comunității", iar prin comunitate NON-roma se înțelege "aceea comunitate în care populația aparținând minorității roma este prezentă într-un procent mai mic de 10% din totalul populației la nivelul comunității respective.</i> | 1 |
| | (*)Punctajul este cumulativ si se referă la se referă la situația în care avem centru social/centru de zi într-una din localitățile prin care trece sau la care ajunge drumul județean respectiv | | |
| 4 | Complementaritatea proiectului cu alte investitii privind infrastructura de transport realizate sau prevazute a fi realizate din alte surse de finantare (Fonduri UE sau Bugete nationale/locale) : POR 2014-2020, POT, PNRR, PNDL, PNI, Buget Național/Județean/Local | | 5 |
| | | a. drumul(rile) județen(e) ce fac obiectul proiectului sunt complementare cu 3 sau mai multe investiții privind infrastructura de transport (investitii realizate in perioada 2007-2021 sau în implementare) | 5 |
| | | b. drumul(rile) județen(e) ce fac obiectul proiectului sunt complementare cu 2 investiții privind infrastructura de transport (investitii realizate in perioada 2007-2021 sau în implementare) | 3 |
| | | c. drumul(rile) județen(e) ce fac obiectul proiectului sunt complementare cu o investiție privind infrastructura de transport (investitii realizate in perioada 2007-2021 sau în implementare) | 2 |
| | | d. drumul(rile) județen(e) ce fac obiectul proiectului nu sunt complementare cu nici o investiție privind infrastructura de transport | 0 |
| 5 | CAPACITATEA FINANCIARA SI OPERATIONALA A SOLICITANTULUI DE A IMPLEMENTA PROIECTUL | | 5 |
| | 5.1. Capacitatea financiară a solicitantului - | | 3 |
| | | a. Solicitantul demonstrează că dispune de resurse necesare pentru acoperirea investițiilor planificate, precum și pentru acoperirea viitoarelor costuri de operare și mentenanță. Indicatorul compozit $IC = (ISC+ISI)/2 > 50\%$. Baza de calcul a acestor indicatori este ultimul an fiscal | 3 |
| | | b. Solicitantul demonstrează că dispune de resurse necesare pentru acoperirea investițiilor planificate, precum și pentru acoperirea viitoarelor costuri de operare și mentenanță. Indicatorul compozit $30\% < IC = (ISC+ISI)/2 \leq 50\%$; Baza de calcul a acestor indicatori este ultimul an fiscal | 2 |
| | | c. Solicitantul demonstrează că dispune de resurse necesare pentru acoperirea investițiilor planificate, precum și pentru acoperirea viitoarelor costuri de operare și mentenanță. Indicatorul compozit $0\% < IC = (ISC+ISI)/2 \leq 30\%$; Baza de calcul a acestor indicatori este ultimul an fiscal | 1 |
| | | NOTA | |
| | | (*) ISC = venituri proprii/ venituri totale | |
| | | ISI=Cheltuieli de capital/Venituri Proprii | |
| | | Se aplica numai UAT Judet si parteneriate UAT Judete (in acest caz ISC si IS va fi o medie la nivelul parteneriatului) | |
| | 5.2. Capacitatea operationala a solicitantului(*) | | 2 |
| | | a. Resursele materiale și umane (echipa de proiect) sunt clar definite și sunt adecvate pentru implementarea proiectului, iar echipa de proiect propusă are experiența, competențele profesionale și calificările necesare pentru domeniul în care se încadrează proiectul. | 1 |
| | | b.Solicitantul a mai gestionat proiecte finanțate din fonduri publice, dintre care cel puțin unul de complexitate și valoare similară prezentului proiect | 1 |
| | (*) Punctajul este cumulativ | | |
| 6 | Concentrarea strategică a investițiilor și impactul regional | | 22 |
| | 6.1. Caracterul de unica legatura sau cea mai economica a comunitatilor aflate pe traseul respectiv cu coridorul TEN T | | 2 |
| | | a. Drumul traseul propus in proiect reprezinta unica legatura sau cea mai economica legătură a comunitatilor aflate pe traseul respectiv cu coridorul TEN T * | 2 |
| | | b. Drumul traseul propus in proiect nu reprezinta unica legatura sau cea mai economica legătură a comunitatilor aflate pe traseul respectiv cu coridorul TEN T | 1 |
| | | 1. * Caracterul de unica legatura trebuie demonstrat pentru un numar de minim 2 comunitati de tip comuna sau o comunitate urbana. | |
| | | 2. *Caracterul de cea mai economica legatura se demonstreaza prin : | |
| | | 2a. Lungimea mai scurta fata de alt drum rutier alternativ ca traseu similar | |
| | | sau | |
| | | 2b. Durata de deplasare si/sau costurile transportatorilor sunt mai reduse dupa implementarea proiectului decat cele pentru ruta alternativa mai scurta | |
| | 6.2. Impactul proiectului în regiune | | 2 |
| | 6.2. Traseul format din mai multe drumuri judetene traverseaza mai multe judete | | |
| | | a. Traseul traversează minim 2 judete | 2 |
| | | b. Traseul traversează un singur județ | 1 |
| | 6.3. Asigurarea creșterii portanței traseului/drum județean | | 2 |
| | | a. Proiectul prevede creșterea portanței -DA | 2 |
| | | b. Proiectul prevede creșterea portanței - NU | 0 |
| | 6.4. Asigurarea creșterii vitezei medii de deplasare pe traseul/drum județean (raportat la informațiile Studiului de trafic) | | 2 |
| | | a. După finalizarea proiectului se estimeaza o crestere > 20 % a vitezei medii de deplasare | 2 |
| | | b. După finalizarea proiectului se estimeaza o crestere cu mai putin de 20 % a vitezei medii de deplasare | 1 |
| | 6.5. Asigurarea creșterii siguranței rutiere pe traseul/drum județean | | 2 |
| | | a. drumul(rile) județen(e) ce fac obiectul proiectului vor beneficia de unul sau 2 categorii de elemente suplimentare sau îmbunătățite pentru siguranța circulației față de situația existentă | 2 |

COD SMIS PROIECT:

| | | | |
|--|--|--|------------|
| | | b. drumul(rile) județen(e) ce fac obiectul proiectului nu vor beneficia de elemente suplimentare sau îmbunătățite pentru siguranța circulației față de situația existentă | 0 |
| | | <i>*elementele de siguranță rutieră se referă la parapete de protecție, limitatoare de viteză (inclusiv marcaje rezonatoare), semnalistică orizontală și verticală, semnalistică cu avertizare luminoasă pentru treceri de pietoni, reorganizare intersecții (giratorii) etc.</i> | |
| 6.6. Stimularea transportului public | | | 3 |
| | | a. Proiectul vizează un drum județean/traseu deservit de transportul public de călători , iar proiectul vizează și modernizarea/construirea de stații pentru pasageri și/ sau alveole pentru mijloacele de transport public | 3 |
| | | b. Proiectul vizează un drum județean/traseu deservit de transportul public de călători, dar proiectul nu vizează și modernizarea/construirea de stații pentru pasageri și/ sau alveole pentru mijloacele de transport public sau proiectul nu vizează un drum județean/traseu deservit de transportul public de călători. | 0 |
| 6.7. Proiectul vizează un drum județean/traseu care asigură accesul zonelor rurale către zone urbane | | | 2 |
| | | a. drumul(rile) județen(e) ce fac obiectul proiectului asigură accesul către un municipiu reședință de județ | 2 |
| | | b. drumul(rile) județen(e) ce fac obiectul proiectului asigură accesul către un municipiu sau oraș | 1 |
| | | c. drumul(rile) județen(e) ce fac obiectul proiectului nu asigură accesul către nici un oraș | 0 |
| | | drumul(rile) județen(e) trebuie să asigure accesul direct către localitatea urbană sau să atingă o zonă limitrofă obiectivului respectiv, la o distanță de maxim 5 km. | |
| 6.8. Proiectul vizează un drum județean/traseu care va conține și piste de bicicliști nou construite sau modernizate, în lungime însumată de minim 10 km, și sau trotuare/trasee pietonale și/sau aliniamente de arbori de-a lungul drumului | | | 3 |
| | | a. DA | 3 |
| | | b. NU | 0 |
| Observații evaluator 1: | | | |
| Observații evaluator 2: | | | |
| 6.9. Proiectul vizează inclusiv montarea de infrastructuri pentru combustibili alternativi - puncte de realimentare/reîncărcare (însumând în total cel puțin 1 stație/fiecare 20 km total DJ reabilitat/modernizat), care vor deservi traseul de drum județean ce face obiectul investiției. | | | 2 |
| | | a. DA | 2 |
| | | b. NU | 0 |
| 6.10. Proiectul vizează un drum județean/traseu care are conform studiului/ studiilor de trafic un trafic auto relevant (în cazul traseelor se va puncta valoarea maximă pe un sector, iar în cazul drumurilor/nodurilor nou construite se va utiliza prognoza fundamentată în studiul de trafic) | | | 2 |
| | | a. drumul(rile) județen(e) ce fac obiectul proiectului are un trafic existent egal sau peste 1500 de vehicule etalon pe zi | 2 |
| | | b. drumul(rile) județen(e) ce fac obiectul proiectului are un trafic existent mai mare sau egal cu 1000, dar sub 1500 de vehicule etalon pe zi | 1 |
| | | c. drumul(rile) județen(e) ce fac obiectul proiectului are un trafic existent sub 1000 de vehicule etalon pe zi | 0 |
| | | <i>*Date din studiul de trafic pentru fiecare proiect individual depus</i> | |
| TOTAL (punctaj) | | | 100 |