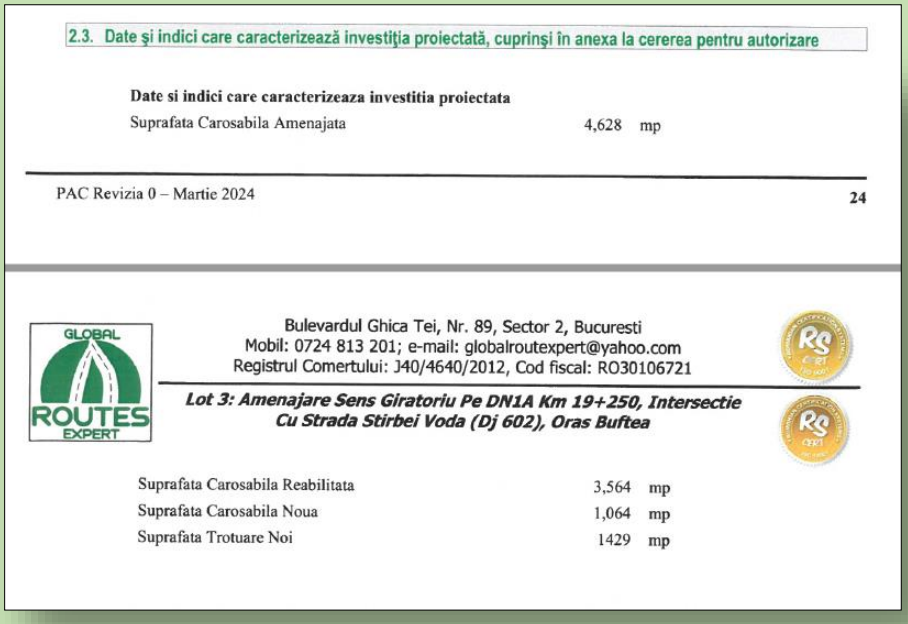
COMPANIA NATIONALA DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A.
Bdul Dinicu Golescu 38, sector 1, București, Romania, 010873
Tel.: (+4 021) 264 32 00 Fax: (+4 021) 312.09.84
Email: office@andnet.ro, registraturacnair@andnet.ro
CUI 16054368; J2004000552406/13.03.2025;
Capital social 25.976.560 LEI
www.erovinieta.ro

Clarificarea nr. 1 la documentatia de atribuire

Elaborare Proiect Tehnic și Execuție Lucrări pentru
„AMENAJARE SENS GIRATORIU PE DN 1A, KM 19+250, INTERSECȚIE CU STRADA ȘTIRBEI VODĂ (DJ 602), ORAȘ BUFTEA”

Clarificarea 1	La paginile 24 si 25 din cadrul DTAC, "*2.3 Date și indici care caracterizează investiția proiectată, cuprinși în anexa la cererea pentru autorizare*", sunt precizate urmatoarele suprafete: **carosabil reabilitat – 3564 mp, Carosabil nou – 1064 mp, trotuare noi 1429 mp.**  2.3. Date şi indici care caracterizează investiţia proiectată, cuprinşi în anexa la cererea pentru autorizare **Date si indici care caracterizeaza investitia proiectata** Suprafata Carosabila Amenajata 4,628 mp PAC Revizia 0 – Martie 2024 24 Bulevardul Ghica Tei, Nr. 89, Sector 2, Bucuresti Mobil: 0724 813 201; e-mail: globalroutexpert@yahoo.com Registrul Comertului: J40/4640/2012, Cod fiscal: RO30106721 ***Lot 3: Amenajare Sens Giratoriu Pe DN1A Km 19+250, Intersectie Cu Strada Stirbei Voda (Dj 602), Oras Buftea*** Suprafata Carosabila Reabilitata 3,564 mp Suprafata Carosabila Noua 1,064 mp Suprafata Trotuare Noi 1429 mp La pagina 46 a Studiului de Fezabilitate, “*5.4 Principalii indicatori tehnico-economici aferenţi obiectivului de investiţii”* sunt mentionate urmatoarele suprafete **suprafata carosabila amenajata - 5,349 mp, suprafata trotuare noi - 1,573 mp**

d) probe tehnologice şi teste.

NU ESTE CAZUL

5.4. Principalii indicatori tehnico-economici aferenţi obiectivului de investiţii:

Indicatori tehnico-economici al obiectului de investitie: "Lot 1: Amenajare Sens Giratoriu Pe DN1A Km 19+250, Intersectie Cu Strada Stirbei Voda (Dj 602), Oras Buftea"		
TITULAR: Ministerului Transporturilor, Infrastructurii si Comunicatiilor		
BENEFICIAR: C.N.A.I.R S.A.		
AMPLASAMENT: Jud. Ilfov, Oras Buftea		
INDICATORI ECONOMICI:		
	LEI cu TVA	EURO cu TVA
Valoarea totala a lucrarii:	8,551,631	1,727,253
Din care C+M:	6,316,540	1,275,811
INDICATORI TEHNICI	1 intersectie tip giratoriu	
1. Capacitati (in unitati fizice si valorice)		
Suprafata Carosabila Amenajata	5,349	mp
Suprafata Trotuare Noi	1,573	mp
categoria de importanta	C(importanta normala)	
2. Principalele cantitati de lucrari		
Mixturi Asfaltice	1,872	to
Materiale Granulare (nisip, Balast, Piatra Sparta)	1,186	mc
Data:	10/3/2023	
DURATA DE REALIZARE:	7 luni.	
FINANTAREA OBIECTIVULUI: fonduri nerambursabile, buget de stat.		

Iulie 2023 46

Va rugam clarificati care sunt cantitatile de lucrari pe care se va face oferta, defalcate pe articole (straturi bituminoase, strat de piatra sparta, balast, etc) pentru urmatoarele categorii de lucrari:

- carosabil reabilitat;
- Carosabil nou;
- trotuare noi;

Raspunsul 1

Cantitatile de lucrari care vor fi utilizate de catre Ofertanti la etapa de intocmire a ofertelor sunt cele prevazute in Memoriu Tehnic PAC pagina 25, dupa cum urmeaza:

- Suprafata Carosabila Amenajata: 4.628 mp
- Suprafata Carosabila Reabilitata: 3.564 mp
- Suprafata Carosabila Noua: 1.064mp
- Suprafata Trotuare Noi: 1.429 mp

In ceea ce priveste cantitatile de lucrari defalcate pe articole, precizam faptul ca acestea **vor fi definitivate la momentul elaborarii Proiectului Tehnic de Executie**, de catre viitorul Antreprenor. Va rugam sa aveti in vedere ca prezentul contract este unul de tip **proiectare si executie**, in care Antreprenorul are si calitatea de Proiectant, **lucrarile urmand a fi**

	executate in baza Proiectului Tehnic de Executie si, implicit, <u>a listelor de cantitati realizat/e de acesta si, in consecinta, nu sunt prevazute defalcari de pret pe liste de cantitati.</u> A se vedea in acest sens si definitia de la cap. 1.2. *Definitii* din Caietul de sarcini: *1".2.5 „Lista de cantităţi" se referă la toate cantităţile stabilite prin Proiectul Tehnic de Executie, aprobat de Beneficiar si acceptate de Dirigintele de Santier, ce vor fi folosite ca documente suport pentru metoda alternativă de evaluare a părţilor din Lucrările Permanente in vederea emiterii Certificatelor de Plata*.", precum si capitolele relevante din Cerintele Beneficiarului (Caietul de sarcini) privind activitatile de proiectare din cadrul contractului. Totodata, atragem atentia ca ofertantii au obligatia sa isi elaboreze Propunerile Financiare in baza Formularului nr. 7 "*Formular de Propunere Financiara*" si a anexelor acestuia, respectiv Anexa nr. 1 la Formularul nr. 7 - *Preturile activitatilor/ categoriilor de lucrari sau servicii* si Anexa nr. 2 la Formularul nr. 7 - *Sume provizionate reprezentand Rezerve de Implementare*.
Intrebarea 2	Conform raportului de expertiza (pag 27), a memoriului din cadrul SF (pag 43) si partilor scrise din memoriul DTAC (pag 22), cat si in referatul verificatorului (pag 1), **structura ranforsata a carosabilului** existent are urmatoarea alcatuire: • strat de uzură MAS16 de 4cm grosime; • strat de legătură BAD22.4 de 6cm+r grosime; • **geocompozit antifisura;** • 3 – 7 cm frezarea imbracamintii rutiere existente; Conform partilor desenate la faza de proiectare SF (plansele I-PTT1 si I-PTT2) si partilor desenate la faza de proiectare DTAC (plansele I-PTT1 si I-PTT2) **structura ranforsata a carosabilului existent** este: • strat de uzură MAS16 de 4cm grosime; • strat de legătură BAD22.4 de 6cm+r grosime; • **10 cm anrobat bituminos cu criblura AB 31.5** • 3 – **6** cm frezarea imbracamintii rutiere existente; Va rugam sa clarificati care este alcatuirea structurii rutiere ranforsate pe carosabilul existent.

- **6 cm strat de legătură din BAD22,4 leg 50/70 cu bitum modificat conform AND 605/2016 – SR EN 13108-1 ; ;**
- **14 cm strat de baza AB31,5 baza 50/70 conform AND 605/2016 – SR EN 13108-1 ;**
- **30 cm strat de fundație superior din piatră spartă sort 40-63mm conform SR EN 13043/2013, SR EN 12620-A1 si STAS 6400-84;**
- **30 cm strat inferior de fundatie din balast conform SR EN 12620-A1 si STAS 6400-84;**
- **20 cm strat de forma din balast conform SR EN 12620-A1 si STAS 6400-84**

Pe zona de reamenajare a partii carosabile existente se propune o structura rutiera de ramforsare si reprofilare in conformitate cu profilul tip alcatuita din:

- strat de uzură MAS16 de 4cm grosime;
- strat de legătură BAD22.4 de 6cm+r grosime;
- geocompozit antifisura;
- 3 – 7 cm frezarea imbracamintii rutiere existente;

Rostul dintre drumul existent si structura rutiera noua se va realiza cu geogrile.

Trotuarele vor avea o structura dupa cum urmeaza:

- strat de uzură BA8 de 4cm grosime;
- strat de baza de 15cm balast stabilizat;
- strat de fundație de 15 cm din balast;

Trotuarele vor fi incadrate de borduri prefabricate din beton C35/45 cu fete vazute finisate 20x25 si 10x15 pe fundatie din beton C8/10 cf STAS 1340-04 si SR 13510:2006.

In concluzie se recomanda adoptarea structurii rutiere **tip supla-solutia 1 structura semirigida** pentru solutia de amenajare a sensului de giratoriu si zonele de largire ale drumului national.

Aducerile la cota pentru terasamente se vor face cu materiale necontaminate, omogene, compactate in straturi succesive, conform specificatiilor din caietele de sarcini .

Rezistenta si stabilitatea la sarcini statice, dinamice si seismice

Solutiile de intretinere, reconstructie, consolidare, extindere, rezultate in urma analizelor si evaluarilor efectuate in cadrul lucrarilor, vor fi astfel stabilite incat sa ateste rezistenta la solicitarile dinamice datorita traficului, sa asigure siguranta in exploatare si protectia impotriva zgomotelor pe toata durata de serviciu a strazilor.

Vor fi luate in considerare solutii in conformitate cu prevederile celor mai recente normative din domeniu, care garanteaza indeplinirea tuturor cerintelor

drumului judetean dar si de pe trotuarele amenajate, pentru a nu avea repercursiuni negative asupra sigurantei circulatiei si calitatii sistemului rutier (infiltratii prin fisuri).

Profilul transversal

In proiect din punct de vedere a profilului transversal proiectat partea carosabila inelara este cu latimea de 7.00m, la care se prevede o supralargire de 2.0m pentru a permite traficului de mare gabarit (autobuze, autocaminoane) parcurgerea mai facila a sensului giratoriu. Bretelele de acces in intersectie vor avea latimea de 4.00m, iar bretelele de parasirea a sensului giratoriu va avea latimea de 4.50m, acestea se vor racorda la latimea existenta a drumurilor.

Breteaua dedicata pe directia Bucuresti Ploiesti va avea latimea partii carosabile de 4.0m si benzi de incadrare de 2x0.50m.

Pantele in profil transversal au fost corelate cu profilul longitudinal pentru a asigura o cat mai buna scurgere a apelor pluviale. In profil transversal s-a adoptat o panta a partii carosabile in giratoriu pe calea inelara de -2.00%, iar pe bretele variabila de la 2.50% la panta existenta a drumurilor.

Panta transversala a trotuarelor proiectata este de maxim 2.00%.

Structura rutiera

Pe zona de largire a partii carosabile se propune o structura rutiera noua alcatuita din:

- strat de uzură MAS16 de 4cm grosime;
- strat de legătură BAD22.4 de 6cm grosime;
- strat de bază mixtură asfaltică AB31,5 de 10cm grosime;
- strat de fundație de 20cm balast stabilizat;
- strat de fundație de 30 cm din balast;
- strat de formă de 20 cm din Balast (material granular negeliv);

Extras din Studiul de Fezabilitate

Pe zona de reamenajare a partii carosabile existente se propune o structura rutiera de ramforsare si reprofilare in conformitate cu profilul tip alcatuita din:

- strat de uzură MAS16 de 4cm grosime;
- strat de legătură BAD22.4 de 6cm+r grosime;
- geocompozit antifisura;
- 3 – 7 cm frezarea imbracamintii rutiere existente;

Rostul dintre drumul existent si structura rutiera noua se va realiza cu geogrile.

Trotuarele vor avea o structura dupa cum urmeaza:

- strat de uzură BA8 de 4cm grosime;
- strat de baza de 15cm balast stabilizat;
- strat de fundație de 15 cm din balast;

Trotuarele vor fi incadrate de borduri prefabricate din beton C35/45 cu fete vazute finisate 20x25 si 10x15 pe fundatie din beton C8/10 cf STAS 1340-04 si SR 13510:2006.

Pe zona de largire a partii carosabile se propune o structura rutiera noua alcatuita din:

- strat de uzură MAS16 de 4cm grosime;
- strat de legătură BAD22.4 de 6cm grosime;
- strat de bază mixtură asfaltică AB31,5 de 10cm grosime;
- strat de fundație de 20cm balast stabilizat;
- strat de fundație de 30 cm din balast;
- strat de formă de 20 cm din Balast (material granular negeliv);

Pe zona de reamenajare a partii carosabile existente se propune o structura rutiera de ranforsare si reprofilare in conformitate cu profilul tip alcatuita din:

- strat de uzură MAS16 de 4cm grosime;
- strat de legătură BAD22.4 de 6cm+r grosime;
- geocompozit antifisura;
- 3 – 7 cm frezarea imbracamintii rutiere existente;

Rostul dintre drumul existent si structura rutiera noua se va realiza cu geogrile.

Trotuarele vor avea o structura dupa cum urmeaza:

- strat de uzură BA8 de 4cm grosime;
- strat de baza de 15cm balast stabilizat;
- strat de fundație de 15 cm din balast;

Trotuarele vor fi incadrate de borduri prefabricate din beton C35/45 cu fete vazute finisate 20x25 si 10x15 pe fundatie din beton C8/10 cf STAS 1340-04 si SR 13510:2006.

Scurgerea apelor pluviale de suprafata se va realiza cu dispozitivele de preluare si evacuarea a apelor existente, gurile de scurgere noi proiectate se vor repoziona conform noii sistematizari si vor fi racordate in canalizarea existenta.

Stabilirea categoriei de importanta a constructiei s-a facut in baza Legii 10/1995, "Legea privind calitatea in constructii", cu respectarea "Regulamentului privind stabilirea categoriei de importanta a constructiilor – Metodologie de stabilire a categoriei de importanta a constructiilor" aprobat cu Ord. MLPAT nr. 31/N/1995 si a H.G. 766/1997 cu referire la Regulamentul din Anexa 3 privind "Stabilirea categoriilor de importanta a constructiilor".

Rezulta o încadrare a construcţiei in categoria C - lucrari de importanta normala.

- ***echiparea şi dotarea specifică funcţiunii propuse.***

Lucrari de Siguranta Circulatiei

Proiecte de reglementare a circulaţiei rutiere prin indicatoare si marcaje

Indicatoarele şi marcajele rutiere permanente vor fi î n conformitate cu standardele în vigoare, cu Convenţia de la Viena („Convenţia privind semnele şi semnale de Circulaţie din 1968" şi Acordul European de la 1971 care o completează) şi cu codul rutier român ; cu SR 1848 1, 2, 3: 2011 (Semnalizare rutiera. Indicatoare.si mijloace de semnalizare rutiera) şi SR 1848-7: 2015 (Semnalizare rutiera.Marcaje rutiere), aflate in vigoare la data de referinţa.

Numele şi prenumele verificatorului atestat:
PETCU CLAUDIA
Firma: S.C. DMC AREA SRL
Adresa: Str.Tâmâioarei nr. 107
Sector 2, Bucureşti, telefon: 0721274240

Nr. 726 Data 01.03.2024
conform registrului de evidenţă

REFERAT

privind verificarea de calitate la cerinţa A.4.1, B2.1, D2.1 a proiectului

„ ELABORARE STUDIU DE FEZABILITATE PENTRU: LOT 3: AMENAJARE SENS GIRATORIU PE DN1A KM 19+250, INTERSECTIE CU STRADA STIRBEI VODA (DJ 602), ORAS BUFTEA"

Faza: D.T.A.C. (P.A.C.)
Proiect nr. 92_32471 /2023

1. Date de identificare

* proiectant: SC GLOBAL ROUTES EXPERT S.R.L.
* beneficiar: Compania Nationala de Administrare a Infrastructurii Rutiere SA – CNAIR SA
* amplasament: Orasul Buftea, intersectia dintre drumul national DN1A si drumul judetean DJ602
* data prezentării proiectului pentru verificare: 29.02.2024

2. Caracteristici principale ale proiectului şi ale construcţiei

Amplasamentul pe care se va desfasura investitia se afla la intersectia dintre drumul national DN1A si drumul judetean DJ602 in intravilanul Orasului Buftea.
Raza exterioara a sensului giratoriu: R=18.00m.
Insula Centrala:

- Raza interioara de Ri=9.00m;
- Supralargirea la interior, S1 cu latimea de 2.0m din marcaj cu efect rezonator;
- Inelul de semnalizare cu latimea de 1.50m – Modul prefabricat curb din beton clasa C40/50 armat, cu sistem de iluminare/semnalizare „ochi de pisica" cu led-uri cu afisaj intermitent sau constant, cu panou solar si dispozitiv de stocare a energiei din plastic reflectorizant. Elementul prefabricat se va monta pe un mortar de poza peste sistemul rutier existent, inaintea turnarii stratului de uzura al sensului giratoriu;
- De la marginea elementului prefabricat spre interiorul insulei centrale se va executa o umplutura de pamant ce va fi acoperita cu folie agrotextil si piatra ornamentala 0-80.

Parte Carosabila pe calea inclara, Wcirc [m] 1x7.00m, panta transversala 2,0%,
Latimea partii carosabile pe caile de acces in giratoriu de la DN1A si Strada Stirbei Voda:

- Latimea partii carosabile la intrare, Wint : [m] 4.00m;
- Latimea partii carosabile la iesire, Wies : [m] 4.50m.

Razele de Racordare a bordurilor cailor de acces in sensul giratoriu conform recomandarilor standardelor:

- Raza de racordare la intrare, Rint , [m] 20.00m;
- Raza de racordare la iesire, Ries , [m] 20.00m.

Lungimea insulei separatoare denivelate, Lins , [m] 15.00m pe DN1A insulele de separare a sensurilor de circulatie se vor executa denivelat, cu borduri tesite si cu pavele autoblocante din beton C30/37, de culoare verde pentru a sugera spatiul verde, vor avea o latime de minim 1.0 m, decalate fata de axul drumului national cu maxim 0.5 m pe sensul de intrare.

Adiacent sensului giratoriu se propune amenajarea unei benzi dedicate pe directia Bucuresti – Ploiesti.

Banda dedicata directiei Bucuresti – Ploiesti va avea lungimea de 117m, latimea de 4.00m si 2 benzi de incadrare de 2x0.50m, iar iesirea si intrarea in flux se face printr-o pana de racordare cu lungimea de 35m.

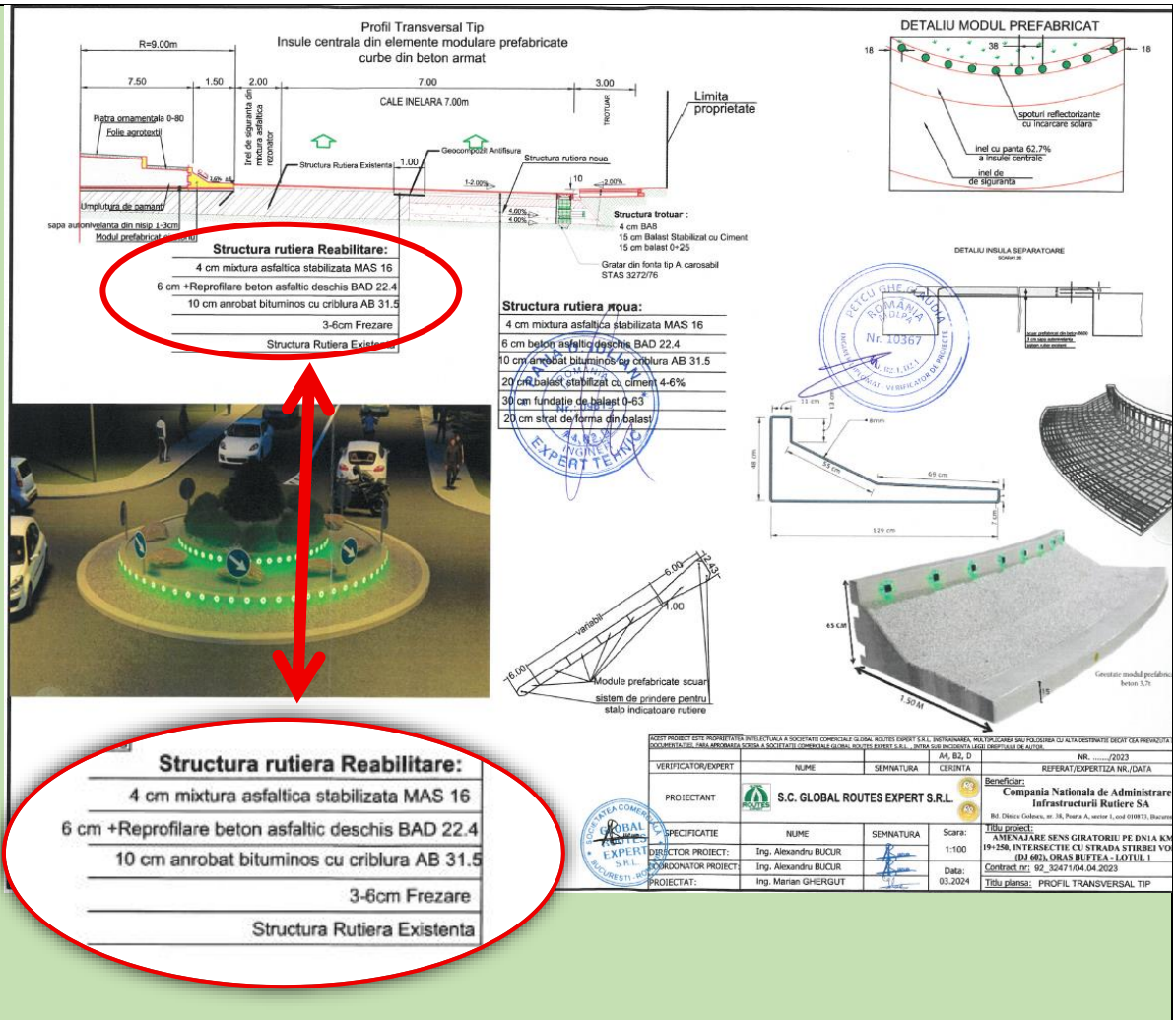
Structura rutiera:

Pe zona de largire a partii carosabile se propune o structura rutiera noua alcatuita din:

- strat de uzură MAS16 de 4cm grosime;
- strat de legătură BAD22.4 de 6cm grosime;
- strat de bază mixtură asfaltică AB31,5 de 10cm grosime;
- strat de fundaţie de 20cm balast stabilizat;
- strat de fundaţie de 30 cm din balast;
- strat de forma de 20 cm din balast (material granular negeliv);

Pe zona de reamenajare a partii carosabile existente se propune o structura rutiera de ramforsare si reprofilare in conformitate cu profilul tip alcatuita din:

- strat de uzură MAS16 de 4cm grosime;
- strat de legătură BAD22.4 de 6cm+r grosime;
- geocompozit antifisura;

	
Raspunsul 2	Autoritatea Contractanta precizeaza faptul ca se va respecta structura rutiera mentionata in cadrul cap. 4.2 *Caracteristici imperative ale lucrarilor* din Caietul de Sarcini. Astfel, pe zona de reamenajare a partii carosabile existente, structura rutiera de ranforsare si reprofilare este alcatuita din: - strat de uzură MAS16 de 4cm grosime; - strat de legătură BAD22.4 de 6cm+r grosime; - geocompozit antifisura; - 3 – 7 cm frezarea imbracamintii rutiere existente; Totodata, se vor avea in vedere prevederile subcap. 4.1.11. din Caietul de sarcini: ***"4.1.11**. Structura rutiera va fi cea mentionata in Cerintele Beneficiarului /Caietul de Sarcini, conform capitolului Caracteristici imperative privind lucrari de drum si intersectii. Aceasta strucutura rutiera este dimensionata in baza ultimului studiu de trafic elaborata de CNAIR prin CESTRIN."*
Intrebarea 3	Conform **partilor scrise ale memoriu SF** (pag20) **si DTAC** (pag 20) **cat si in referatul verificatorului** (pag 1), regasim ca insulele denivelate sunt realizate **pavele prefabricate din beton fara a specifica stratul/straturile suport**: *"Lungimea insulei separatoare denivelate, Lins, [m] 15.00m pe DN1A insulele de separare a sensurilor de circulatie se vor executa denivelat, cu borduri tesite si cu pavele autoblocante din beton C30/37 de culoare verde pentru a sugera spatiul verde, vor avea o latime de minim 1.0 m, decalate fata de axul drumului national cu maxim 0.5 m pe sensul de intrare.*

	Bordunle vor avea dimensiunile de 20x25 cm si vor fi montate cu inaltimea libera de 10 cm fata de carosabil." Conform **partilor desenate SF** (plansa I-PTT1) **si partilor desenate DTAC** (plansa I-PTT1) insulele denivelate sunt alcatuite din **module prefabricate,** cu urmatoarea alcatuire: • scuar prefabricat din beton B600; • 3 cm sapa autonivelanta • sistem rutier existent; Va rugam clarificati care este structura insulelor.

3.2. Descrierea din punct de vedere tehnic, constructiv, funcţional-arhitectural şi tehnologic:

- **caracteristici tehnice şi parametri specifici obiectivului de investiţii;**

Din punct de vedere tehnico-structural intersectia existenta se prezinta in stare buna, insa din punct de vedere functional si al sigurantei rutiere solutia existenta nu indeplineste standardele si cerintele actuale.

Se propune amenajarea unui sens giratoriu, cu o bretea unidirectionala dedicata pentru directia Bucuresti Ploiesti in conformitate cu prevederile standardelor si normativelor in vigoare, adaptate la conditiile existente.

- **varianta constructivă de realizare a investiţiei, cu justificarea alegerii acesteia;**

In cadrul proiectului pentru a satisface cerintele caietului de sarcini se propune spre analiza doua scenarii tehnico-economice de realizare a sensului giratoriu.

Descrierea amenajarii sensului giratoriu in cele 2 scenarii cuprinde urmatoarele elemente geometrice comune:

- Raza exterioara a sensului giratoriu: **R=18.00m**;
- Insula Centrala:
  a. Raza interioara de **Ri=9.00m**,
  b. ***Supralargirea la interior, S1 cu latimea de 2.0m din marcaj cu efect rezonator;***
  c. ***Inelul de semnalizare cu latimea de 1.50m – Modul prefabricat curb din beton clasa C40/50 armat, cu sistem de iluminare/semnalizare „ochi de pisica" cu led-uri cu afisaj intermitent sau constant, cu panou solar si dispozitiv de stocare a energiei din plastic reflectorizant. Elementul prefabricat se va monta pe un mortar de poza peste sistemul rutier existent, inaintea turnarii stratului de uzura al sensului giratoriu;***
  d. ***De la marginea elementului prefabricat spre interiorul insulei centrale se va executa o umplutura de pamant ce va fi acoperita cu folie agrotextil si piatra ornamentala 0-80.***
- Parte Carosabila pe calea inelara, Wcirc [m] 1x7.00m, panta transversala 2,0%,

Extras din Studiul de Fezabilitate

Latimea partii carosabile pe caile de acces in giratoriu de la DN1A si Strada Stirbei Voda:

- Latimea partii carosabile la intrare, Wint : [m] 4.00m
- Latimea partii carosabile la iesire, Wies : [m] 4.50m;

Razele de Racordare a bordurilor cailor de acces in sensul giratoriu conform recomandarilor standardelor:

- Raza de racordare la intrare, Rint , [m] 20.00m,
- Raza de racordare la iesire, Ries , [m] 20.00m,

Lungimea insulei separatoare denivelate, Lins , [m] 15.00m pe DN1A insulele de separare a sensurilor de circulatie se vor executa denivelat, cu borduri tesite si cu pavele autoblocante din beton C30/37, de culoare verde pentru a sugera spatiul verde, vor avea o latime de minim 1.0 m, decalate fata de axul drumului national cu maxim 0.5 m pe sensul de intrare.

Insulele denivelate vor fi delimitate de jur imprejur, la o distanta de minim 0.50 m, cu marcaj rutier. Bordurile vor avea dimensiunile de 20x25 cm si vor fi montate cu inaltimea libera de 10 cm fata de carosabil.

In ambele scenarii propuse strada Frumoasa dat fiind faptul ca nu este amenajata in prezent nu va fi amenajata ca si acces in cadrul sensului giratoriu, accesul pe aceasta strada pentru riverani se va face din strada Vlasiei.

se va monta pe un mortar de poza peste sistemul rutier existent, inaintea turnarii stratului de uzura al sensului giratoriu;

d. De la marginea elementului prefabricat spre interiorul insulei centrale se va executa o umplutura de pamant ce va fi acoperita cu folie agrotextil si piatra ornamentala 0-80.

- Parte Carosabila pe calea inelara, Wcirc [m] 1x7.00m, panta transversala 2,0%,

Latimea partii carosabile pe calle de acces in giratoriu de la DN1A si Strada Stirbei Voda:

- Latimea partii carosabile la intrare, Wint : [m] 4.00m
- Latimea partii carosabile la iesire, Wies : [m] 4.50m;

Razele de Racordare a bordurilor cailor de acces in sensul giratoriu conform recomandarilor standardelor:

- Raza de racordare la intrare, Rint , [m] 20.00m,
- Raza de racordare la iesire, Ries , [m] 20.00m,

Lungimea insulei separatoare denivelate, Lins , [m] 15.00m pe DN1A insulele de separare a sensurilor de circulatie se vor executa denivelat, cu borduri tesite si cu pavele autoblocante din beton C30/37, de culoare verde pentru a sugera spatiul verde, vor avea o latime de minim 1.0 m, decalate fata de axul drumului national cu maxim 0.5 m pe sensul de intrare.

Insulele denivelate vor fi delimitate de jur imprejur, la o distanta de minim 0.50 m, cu marcaj rutier. Bordurile vor avea dimensiunile de 20x25 cm si vor fi montate cu inaltimea libera de 10 cm fata de carosabil.

Se va asigura iluminatul public in zona intersectiei. Iluminatul artificial pe timp de noapte, va fi asigurat prin intermediul unui sistem de iluminat exterior, cu surse de lumină tip LED, montate pe stâlpi metalici, cu amplasare pe exteriorul giratiei si in lungul drumurilor.

Adiacent sensului giratoriu se propune amenajarea unei benzi dedicate pe directia Bucuresti – Ploiesti.

Banda dedicata directiei Bucuresti – Ploiesti va avea lungimea de 117m, latimea de 4.00m si 2 benzi de incadrare de 2x0.50m, iar iesirea si intrarea in flux se face printr-o pana de racordare cu lungimea de 35m.

Mai jos este prezentata schita amenajarii sensului giratoriu in Scenariul1:

Numele şi prenumele verificatorului atestat:
PETCU CLAUDIA
Firma: S.C. DMC AREA SRL
Adresa: Str.Tâmâioarei nr. 107
Sector 2, Bucureşti, telefon: 0721274240

PETCU GHE.CLAUDIA
ROMÂNIA
Nr. 10367
MINISTERUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILOR PUBLICE ŞI ADMINISTRAŢIEI
VERIFICATOR DE PROIECTE
Nr. 726 Data 01.03.2024
conform registrului de evidenţă

REFERAT

privind verificarea de calitate la cerinţa A.4.1, B2.1, D2.1 a proiectului

„ ELABORARE STUDIU DE FEZABILITATE PENTRU: LOT 3: AMENAJARE SENS GIRATORIU PE DN1A KM 19+250, INTERSECTIE CU STRADA STIRBEI VODA (DJ 602), ORAS BUFTEA"

Faza: D.T.A.C. (P.A.C.)
Proiect nr. 92_32471 /2023

1. Date de identificare

* proiectant: SC GLOBAL ROUTES EXPERT S.R.L.
* beneficiar: Compania Nationala de Administrare a Infrastructurii Rutiere SA – CNAIR SA
* amplasament: Orasul Buftea, intersectia dintre drumul national DN1A si drumul judetean DJ602
* data prezentării proiectului pentru verificare: 29.02.2024

2. Caracteristici principale ale proiectului şi ale construcţiei

Amplasamentul pe care se va desfasura investitia se afla la intersectia dintre drumul national DN1A si drumul judetean DJ602 in intravilanul Orasului Buftea.
Raza exterioara a sensului giratoriu: R=18.00m.
Insula Centrala:

- Raza interioara de Ri=9.00m;
- Supralargirea la interior, S1 cu latimea de 2.0m din marcaj cu efect rezonator;
- Inelul de semnalizare cu latimea de 1.50m – Modul prefabricat curb din beton clasa C40/50 armat, cu sistem de iluminare/semnalizare „ochi de pisica" cu led-uri cu afisaj intermitent sau constant, cu panou solar si dispozitiv de stocare a energiei din plastic reflectorizant. Elementul prefabricat se va monta pe un mortar de poza peste sistemul rutier existent, inaintea turnarii stratului de uzura al sensului giratoriu;
- De la marginea elementului prefabricat spre interiorul insulei centrale se va executa o umplutura de pamant ce va fi acoperita cu folie agrotextil si piatra ornamentala 0-80.

Parte Carosabila pe calea inclara, Wcirc [m] 1x7.00m, panta transversala 2,0%,
Latimea partii carosabile pe caile de acces in giratoriu de la DN1A si Strada Stirbei Voda:

- Latimea partii carosabile la intrare, Wint : [m] 4.00m;
- Latimea partii carosabile la iesire, Wies : [m] 4.50m.

Razele de Racordare a bordurilor cailor de acces in sensul giratoriu conform recomandarilor standardelor:

- Raza de racordare la intrare, Rint , [m] 20.00m;
- Raza de racordare la iesire, Ries , [m] 20.00m.

Lungimea insulei separatoare denivelate, Lins , [m] 15.00m pe DN1A insulele de separare a sensurilor de circulatie se vor executa denivelat, cu borduri tesite si cu pavele autoblocante din beton C30/37, de culoare verde pentru a sugera spatiul verde, vor avea o latime de minim 1.0 m, decalate fata de axul drumului national cu maxim 0.5 m pe sensul de intrare.

Adiacent sensului giratoriu se propune amenajarea unei benzi dedicate pe directia Bucuresti – Ploiesti.
Banda dedicata directiei Bucuresti – Ploiesti va avea lungimea de 117m, latimea de 4.00m si 2 benzi de incadrare de 2x0.50m, iar iesirea si intrarea in flux se face printr-o pana de racordare cu lungimea de 35m.

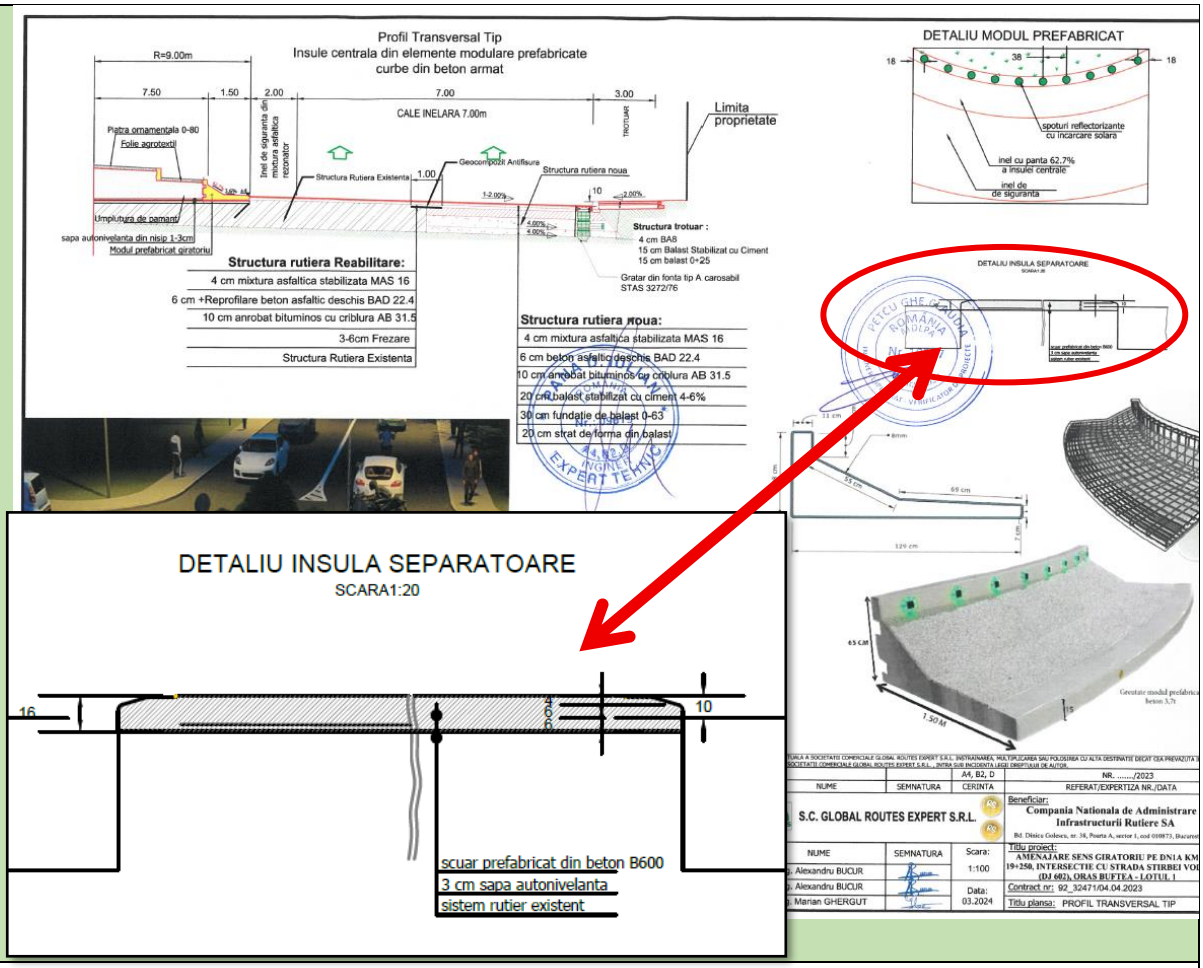
Structura rutiera:

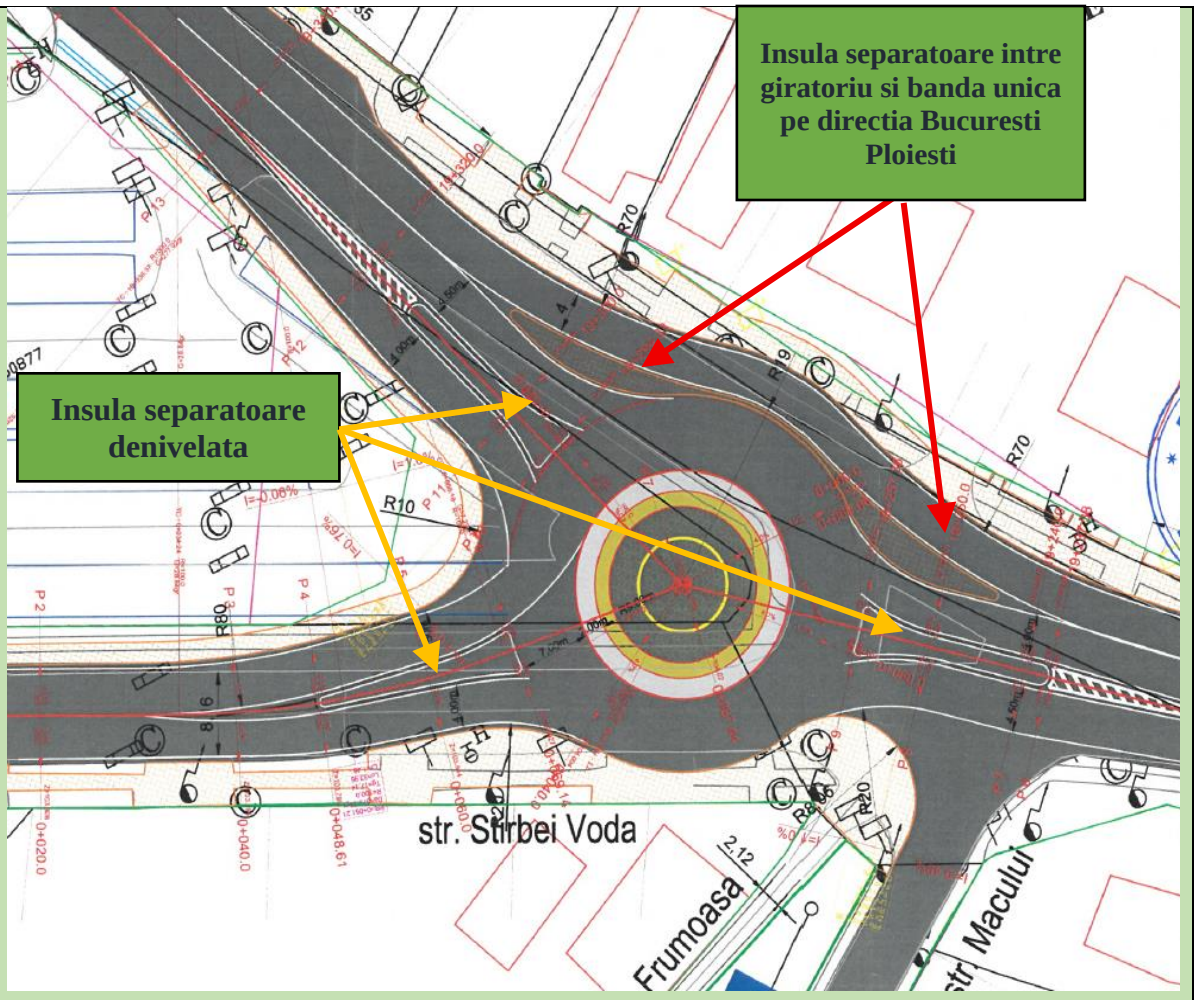
Pe zona de largire a partii carosabile se propune o structura rutiera noua alcatuita din:

- strat de uzură MAS16 de 4cm grosime;
- strat de legătură BAD22.4 de 6cm grosime;
- strat de bază mixtură asfaltică AB31,5 de 10cm grosime;
- strat de fundaţie de 20cm balast stabilizat;
- strat de fundaţie de 30 cm din balast;
- strat de formă de 20 cm din Balast (material granular negeliv);

Pe zona de reamenajare a partii carosabile existente se propune o structura rutiera de ramforsare si reprofilare in conformitate cu profilul tip alcatuita din:

- strat de uzură MAS16 de 4cm grosime;
- strat de legătură BAD22.4 de 6cm+r grosime;
- geocompozit antifisura;

	
Raspunsul 3	Insulele separatoare se vor executa din **pavele prefabricate din beton de culoare verde.** In acest sens, Ofertantii vor respecta prevederile cap. 4.2. *Caracteristici imperative ale lucrarilor* din Caietul de Sarcini: ➢ *Lungimea insulei separatoare denivelate, Lins , [m] 15.00m pe DN1A insulele de separare a sensurilor de circulatie se vor executa denivelat, cu borduri tesite si cu* ***<u>pavele autoblocante din beton C30/37, de culoare verde</u> pentru a sugera spatiul verde, vor avea o latime de minim 1.0 m, decalate fata de axul drumului national cu maxim 0.5 m pe sensul de intrare. Insulele denivelate vor fi delimitate de jur imprejur, la o distanta de minim 0.50 m, cu marcaj rutier. Bordurile vor avea dimensiunile de 20x25 cm si vor fi montate cu inaltimea libera de 10 cm fata de carosabil.***
Intrebarea 4	Va rugam clarificati daca insula care desparte sensul giratoriu de banda dedicata directiei Bucuresti-Ploiesti se va executa din module **prefabricat** sau **din pavele prefabricate din beton**.

<table>
<tr><td></td><td>
</td></tr>
<tr><td>Raspunsul 4</td><td>Insula care desparte sensul giratoriu de banda dedicata directiei Bucuresti-Ploiesti se va executa din pavele prefabricate din beton de culoare verde.
A se vedea si Raspunsul 3 din prezenta Clarificare.</td></tr>
<tr><td>Intrebarea 5</td><td>Sistemul de iluminat:

a. In “L1-PAC Iluminat Scrise” la pagina 8 se face urmatoarea precizare:

Acest segment de drum va fi iluminat prin realizarea unui sistem de iluminat perimetral, folosind 14 stalpi cu inaltimea de 10 m pentru iluminatul rutier, pe care se monteaza aparatele de iluminat cu lampi LED. Fixarea aparatelor de

b. In studiul de fezabilitate, Vol.10-Proiecte Mutari si Protejari de instalatii, la pagina 36 se mentioneaza:

- Acest segment de drum va fi iluminat prin realizarea unui sistem de iluminat perimetral, folosind 11 stalpi cu inaltimea de 10 m pentru iluminatul rutier, pe care se monteaza aparatele de iluminat cu lampi LED. Fixarea aparatelor de iluminat se va realiza

Va rugam sa clarificati neconcordanta in ceea ce priveste numarul de stalpi.</td></tr>
<tr><td>Raspunsul 5</td><td>Se vor monta 14 stalpi de iluminat cu inaltimea H=10.0m, asa cum este figurat si in planul de situatie.</td></tr>
</table>

	Va rugam sa aveti in vedere ca aceste informatii au fost deja aduse la cunostinta operatorilor economici prin intermediul Caietului de Sarcini, cap. 4.2. *Caracteristici imperative ale lucrarilor:* ***Retea iluminat*** *[...]* ***Situatie Proiectata*** *Acest segment de drum va fi iluminat prin realizarea unui sistem de iluminat perimetral, folosind **14 stalpi cu inaltimea de 10 m** pentru iluminatul rutier, pe care se monteaza aparatele de iluminat cu lampi LED. Fixarea aparatelor de iluminat se va realiza prin intermediul consolei (consola se va monta in vraf de stalp si va avea o inaltime de 0,5m si o lungime de 1,00m, 5-15 grade unghi de inclinare).* *Stalpii de iluminat montati pentru sensul giratoriu si pe intrarile in giratie vor fi pozitionati la distanta rezultata din calculele luminotehnice realizate, **conform planului de situatie** si se vor monta utilizand fundatii tip pilot forat."*
Intrebarea 6	Retele distributie gaze naturale: a. In "L1-PAC Gaze Scrise" la situatia proiectata DN1A Bucuresti-Ploiesti -partea dreapta nu apare in cadrul listei de retele distributie gaze naturale situatia proiectata nicio referire la camin de vane din beton. b. In studiul de fezabilitate, Vol.10-Proiecte Mutari si Protejari de instalatii, la pagina 4 si 5, acest camin este prevazut "Camin de vane din beton-1 buc". Va rugam sa clarificati neconcordanta.
Raspunsul 6	Nu va mai fi necesar caminul de vane, se va respecta planul de situatie si descrierea din PAC.
Intrebarea 7	Retele electrice de joasa si medie tensiune: a. Daca in cazul celorlate retele de utilitati s-a propus subtraversarea arterelor prin foraj orizontal la retele electrice nu este prevazuta o astfel de solutie. Solutia propusa este traversarea in profil tip 2B, B. Va rugam sa clarificati daca este vorba de o omisiune sau lucrarile de subtraversare nu se vor face prin foraj orizontal. b. Daca in cazul retelor de MT sunt precizate tipurile de cablu care vor fi relocate, in cazul retelor de joasa tensiune nu este nicio precizare cu tipul de cablu existent/proiectat. Va rugam sa specificati toate tipurile de cablu care vor fi relocate in cadrul proiectului.
Raspunsul 7	a. Săpăturile se vor realiza în șanț deschis concomitent cu lucrările de realizare a sensului giratoriu. În cazul în care, in implementarea contractului se constata ca etapizarea lucrărilor nu permite acest lucru, subtraversarile se vor realiza prin foraj. De asemenea, in implementarea Contractului, pot aparea situatii pe care nici Autoritatea Contractanta si nici operatorii economici nu le pot anticipa la momentul ofertarii. Astfel, in baza studiilor de teren realizate (daca este cazul) si in conditiile in care situatia o impune, si numai cu aprobarea expresa a Beneficiarului, coroborat cu faptul ca este necesara intreprinderea tuturor demersurilor pentru realizarea si finalizarea lucrarilor, va informam ca

	in functie de fiecare situatie, si daca este cazul, Autoritatea Contractanta va aplica in mod corespunzator prevederile Contractuale, procedura de Modificare stabilita in cadrul Contractului de Lucrari, precum si prevederile legale in vigoare in materia achizitiilor publice. Modificarea contractului de achizitie publica nu trebuie sa conduca in niciun caz la alterarea rezultatului procedurii de atribuire, prin anularea sau diminuarea avantajului competitiv pe baza caruia Antreprenorul a fost declarat castigator in urma finalizarii procedurii de atribuire. Este important de specificat faptul ca anumite situatii care pot genera cheltuieli se regasesc deja mentionate in Lista categoriilor de cheltuieli care se finanteaza din rezervele de implementare - parte integranta din Documentatia de atribuire si care pot fi utilizate in scopul pentru care au fost introduse. Precizam ca utilizarea rezervelor de implementare se va realiza doar in conditiile prevazute in Metodologia de utilizare a acestora din Modelul de Contract. b. Cablurile de joasa tensiune vor avea aceeași secțiune cu cele existente și se vor detalia la următoarea faza de proiectare, respectiv PTE si DDE, de catre viitorul Antreprenor care va detine si calitatea de Proiectant, conform reglementarilor in vigoare.
Intrebarea 8	Avand in vedere prevederile cap. II.1.5) Valoarea estimata si ale cap. II.2.11) Informatii privind optiunile din Fisa de Date a Achizitiei **II.1.5) Valoarea totala estimata:** Intervalul intre : 7020850,96 si 7963986,05 ; Moneda: RON **II.2.11) Informatii privind optiunile** Optiuni: Da **Descrierea optiunilor:** In conformitate cu prevederile art. 104 alin. (8) din Legea nr. 98/2016 cu modificarile si completarile ulterioare, Autoritatea Contractanta opteaza pentru achizitia ulterioara de noi servicii si/sau lucrari similare de la ofertantul a carui oferta va fi declarata castigatoare in cadrul prezentei proceduri de achizitie publica in cuantum de 943.135,09 lei fara TVA reprezentand 15% din valoarea estimata a contractului (fara Rezerve de implementare, Organizare de santier si Publicitate). Va rugam sa clarificati la ce valoare se va raporta oferta financiara pe care o va depune potentialul participant la procedura - la valoarea minima sau la valoarea maxima prevazute in cap. II.1.5).
Raspunsul 8	In conformitate cu *Instructiunile catre ofertanti – Sectiunea IV.4.2 Modul de prezentare al propunerii financiare*, **« *[…] La elaborarea Propunerii Financiare, ofertantii se vor raporta la valoarea minima a intervalului de la Sectiunea II.1.5, respectiv la valoarea de 7.020.850,96 Lei fara TVA*. »**
Intrebarea 9	Cu referire la sursa de finantare – cap. II.2.13) si cap.. VI.3 din Fisa de Date a Achizitiei, **II.2.13) Informatii despre fondurile Uniunii Europene** Achizitia se refera la un proiect si/sau program finantat din fonduri ale Uniunii Europene: Da Identificarea proiectului: Amenajare obiective de invesitie in orasul Buftea: sens giratoriu pe DN 1A, intersectie cu strada Stirbei Voda (DJ 602) Tip finantare: Program / Proiect PROGRAM/PROIECT: Planul National de Redresare si Rezilienta – PNRR

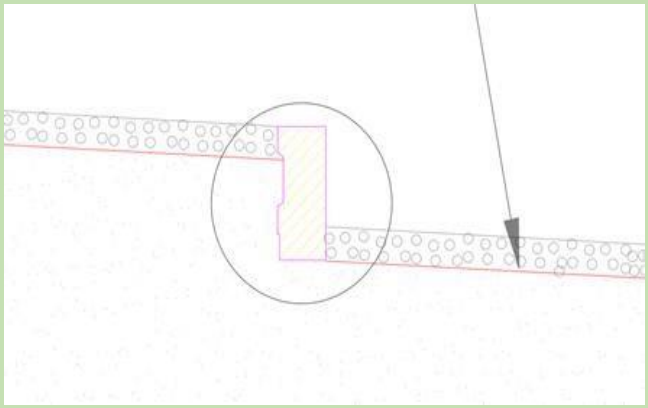
	VI.3 Informatii suplimentare 1. Prezenta procedura de achizitie publica este initiata sub incidenta urmatoarei conditii: Incheierea contractului de achizitie publica este conditionata de obtinerea/ aprobarea finantarii lucrarilor din fonduri de la bugetul de stat si/ sau fonduri europene nerambursabile, semnarea contractului fiind posibila doar in situatia in care se respecta dispozitiile referitoare la angajarea cheltuielilor din bugetele care intra sub incidenta legislatiei privind finantele publice. In cazul în care, indiferent de motive, obtinerea/aprobarea finantarii lucrarilor din fonduri de la bugetul de stat si/ sau fonduri europene nerambursabile nu se realizeaza, Autoritatea Contractanta va aplica prevederile art. 212 alin (1) lit. c) teza a II-a din Legea 98/2016, fiind imposibilă încheierea contractului de achiziţie publică. Autoritatea Contractanta estimeaza ca va obtine finantarea necesara semnarii contractului in al doilea semestru al anului 2025. va rugam sa precizati daca la aceasta data aveti contractul de finantare aprobat, sau ce demersuri ati intreprins in vederea obtinerii finantarii.
Raspunsul 9	Autoritatea contractanta mentioneaza ca fondurile necesare realizarii acestei investitiii sunt asigurate prin Planul National de Redresare si Rezilienta, Componenta 4 – Transport sustenabil, in acest sens fiind aprobat Contractul de finantare.
Intrebarea 10	Cu referire la **art. 4.2** Garantia de buna executie - alin (20) – din modelul de Contract **(20)** Beneficiarul/Autoritatea Contractanta va elibera/ restitui Antreprenorului Garantia de Buna Executie dupa cum urmeaza: **(a) 70%** din valoarea Garantiei de Buna Executie in termen de 14 zile de la data aprobarii de catre Beneficiar a Procesului-Verbal de Receptie la Terminarea Lucrarilor, daca Beneficiarul/Autoritatea Contractanta nu a formulat pana la acea data pretentii asupra Garantiei de Buna Executie, iar riscul pentru vicii ascunse apreciat de Beneficiar este minim. Beneficiarul poate restitui si partial cei 70% din valoarea garantiei de buna executie doar in conditiile in care a fost realizata si aprobata de catre Beneficiar Receptia la Terminarea Lucrarilor pentru un sector de lucrari in integralitate, iar riscul pentru vicii ascunse apreciat de catre Beneficiar este minim. Cuantumul valorii restituite se va calcula dupa urmatoarea formula: **Valoare Garantie de Buna Executie Restituita = 70% * Valoarea Garantiei de Buna Executie * [valoarea lucrarilor sectorului receptionat \ Pretul contractului];** Va rugam sa clarificati modul de calcul privind restituirea garantiei de buna executie dupa semnarea PVRTL – prevazut in formula de la art. 4.2 alin. (20), respectiv va rugam sa confirmati faptul ca valoarea restituita reprezinta diferenta dintre valoarea garantiei constituita pe perioada de executie si valoarea ramasa pe perioada de garantare a lucrarilor executate - calculata prin aplicarea procentului de 3% la valoarea lucrarilor executate si receptionate.
Raspunsul 10	Autoritatea Contractanta aprecizeaza faptul ca prevederile contractuale, respectiv Clauza 4 - 4.2. Garantia de Buna Executie - alin. (20) reglementeaza **explicit** modalitatea de eliberare/restituire a Garantiei de Buna Executie dupa aprobarea Procesului-Verbal de Receptie la Terminarea Lucrarilor. Prin urmare, in termen de 14 zile de la data aprobarii de catre Beneficiar a PVRTL, daca Beneficiarul/Autoritatea Contractanta nu a formulat pana la acea data pretentii asupra Garantiei de Buna Executie, iar riscul pentru vicii ascunse apreciat de Beneficiar este minim, Beneficiarul/Autoritatea Contractanta va elibera/ restitui Antreprenorului **70% din valoarea Garantiei de Buna Executie.**
Intrebarea 11	Cu referire la art. 4.22 Vestigii/ Munitii

	4.22. Vestigii/Munitii - *daca este cazul* **(1)** Toate fosilele, monedele, munitiile, articolele de valoare sau antichitatile, impreuna cu constructiile si alte ramasite sau elemente de interes arheologic sau geologic descoperite pe Santier vor fi incredintate in grija si sub autoritatea Beneficiarului. Antreprenorul va lua toate masurile necesare pentru a opri Personalul Antreprenorului sau alte persoane de la inlaturarea sau deteriorarea acestor descoperiri. **(2)** In conformitate cu legislatia romana in vigoare, orice obiecte gasite devin automat proprietatea Statului Roman. Antreprenorul va preda orice astfel de obiecte autoritatilor romane. **(3)** Antreprenorul va face toate demersurile legale pentru a asigura efectuarea urmatoarelor operatiuni: toate investigatiile necesare privind situri arheologice; elaborarea de rapoarte speciale; obtinerea licentelor, autorizatiilor, certificatelor de proiectare etc.; supravegherea lucrarilor de constructii efectuate in interiorul siturilor arheologice. **(4)** Dupa descoperirea unor astfel de obiecte, Antreprenorul va transmite cu promptitudine o instiintare Dirigintelui de Santier, care va emite instructiuni pentru modul de solutionare. **(5)** Inainte de inceperea oricaror Lucrari, Antreprenorul, pe propria cheltuiala si propriul risc, va efectua o inspectie completa a santierului si a oricaror suprafete pe care se vor executa Lucrari sau se intentioneaza sa se execute, cu scopul de a identifica orice suprafete in care este posibil sa fie gasite fosile, monede, munitii, articole de valoare sau antichitati, structuri sau alte ramasite sau articole de interes geologic sau arheologic. O copie a rezultatului acestei inspectii va fi transmisa Dirigintelui de Santier inainte de inceperea oricaror lucrari. Va rugam sa completati art. 4.22 astfel: in cazul in care Antreprenorul inregistreaza intarzieri si/sau costuri suplimentare ca urmare a descoperirii unor eventuale vestigii/ munitii, atunci, prin consultare partile vor stabili: - Prelungirea duratei de executie cu perioada necesara clarificarii situatiei Totalul cheltuielilor suplimentare, care se va adauga la pretul contractului
Raspunsul 11	Autoritatea Contractanta precizeaza faptul ca prelungirea duratei de executie a contractului de lucrari in cauza se realizeaza exclusiv prin aplicarea prevederilor contractuale, respectiv Clauza 7: Inceperea, Intarzierea si Suspendarea Lucrarilor - Art. 7.4. In ceea ce priveste costurile incidente, se vor avea in vedere prevederile Cap. 10 - *Investigatii arheologice / (daca este cazul sau daca se identifica necesitatea realizarii acestor activitati in perioada de implementare a contractului)/ supravegherea arheologica* din Caietul de sarcini, conform carora: *„[...]* ***Costurile privind realizarea activitatilor de arheologie precum si costurile privind obtinerea avizelor de specialitate pentru cercetarea arheologica vor fi suportate de catre Antreprenor si nu va avea nicio pretentie de orice natura (materiala, financiara etc.), in cazul aparitiei acestora****. Aceste costuri nu vor fi solicitate la plata Beneficiarului.* *Costurile aferente cercetarii arheologice pot include: toate investigatiile realizate in teren, prelucrarea datelor arheologice si de topografie arheologica, prelucrarea, conservarea, restaurarea si depozitarea materialelor arheologice descoperite, valorificarea patrimoniului arheologic descoperit (publicare, expunere).* *Supravegherea arheologica este obligatorie pe toata durata lucrarilor ce presupun interventii in sol, inclusiv pe spatiile destinate organizarilor de santier, gropilor de imprumut etc.”* Autoritatea Contractanta aminteste faptul ca prezentul contract este unul administrativ, în lumina definiţiei contractului de achiziţie publică şi a Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004. Astfel, regimul juridic al contractului în discuţie este unul special, preponderent de drept public. Prerogativele de drept public la îndemana Autorităţii Contractante constau în faptul că se încheie contractul pentru realizarea unor lucrari de utilitate publica, ceea ce implica necesitatea de a controla modul de executare şi chiar de incetare a contractului, prin clauzele contractuale. Fiind încheiat în vederea realizării unei competenţe a administraţiei publice, acest contract are o natura juridică preponderent de adeziune. În consecinţă,

	contractul de achiziţie publică presupune anumite rigori pe care trebuie să le accepte cei care doresc să se implice într-o relaţie contractuală cu statul sau entitățile publice ale sale, Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004 instituind regula conform căreia principiul libertății contractuale este subordonat principiului priorității interesului public. Prin urmare, Autoritatea contractanta mentine nemodificate prevederile art. 4.22 din contract.
Intrebarea 12	Va rugam sa precizati termenul de verificare si aprobare a situatiilor lunare de lucrari intocmite si de catre Antreprenor si inaintate Dirigintelui de Santier/ Beneficiarului.
Raspunsul 12	Autoritatea Contractanta precizeaza faptul ca, in conformitate cu prevederile Clauzei 13: pretul Contractului si Platile - Art. 13.4. - Certificatul de Plata - alin. (2): *„(2) Nicio suma nu va fi confirmata sau platita pana cand Beneficiarul nu a primit si aprobat Garantia de Buna Executie. Apoi, **in termen de 10 de zile** dupa primirea Situatiei de Lucrari si a documentelor justificative Dirigintele de Santier va emite catre Beneficiar, Certificatul de Plata in care vor fi incluse suma de plata stabilita in mod echitabil de catre Dirigintele de Santier si detaliile justificative aferente. Data primirii de catre Dirigintele de Santier a Situatiei de Lucrari se va considera data la care Situatia de Lucrari insotita de toate documentele justificative necesare, asa cum au fost stabilite in conformitate cu prevederile Art. 6 Sub-Clauzei 13.3 [Situatiilor de Lucrari] va fi inregistrata la sediul Dirigintele de Santier.”*
Intrebarea 13	Va rugam sa puneti la dispozitia ofertantului, volumele 3, 5, 8, 9, 13, 14, 15 ce intra in alcatuirea Studiului de Fezabilitate pentru „Amenajare sens giratoriu pe DN 1A, km. 19+250, intersecție cu Strada Stirbei Vodă (DJ602), Oraș Buftea.
Raspunsul 13	Autoritatea Contractanta a publicat in cadrul Documentatiei de Atribuire toate informatiile si documentele necesare elaborarii unor oferte corecte, complete si competitive, care sa corespunda cerintelor si necesitatii Autoritatii Contractante. Astfel, mentionam ca Volumul 3 – Deviz General si Volumul 5 - ANALIZA COST BENEFICIU prezinta informatii confidentiale, destinate exclusiv Beneficiarului (CNAIR SA), **acestea nefiind necesare cu ocazia elaborarii ofertelor.** Volumele 8-9 si 13-15 contin **informatii care, de asemenea, nu sunt necesare in vederea elaborarii ofertelor.**
Intrebarea 14	Conform Volumului 1 Memoriu Tehnic faza S.F. si a memoriului tehnic faza P.A.C., pe zona de reamenajare a partii carosabile existente se propune o structura rutiera de ranforsare si reprofilare alcatuita din: • strat de uzura MAS 16 de 4cm grosime; • strat de legatura BAD22.4 de 6cm+r grosime; • geocompozit antifisura; • 3 - 7 cm frezarea imbracamintii rutiere existente; in timp ce in vol.2 Piese desenate faza S.F. si vol. Piese desenate faza P.A.C. structura rutiera reabilitare consta in: • mixtura asfaltica stabilizata MAS 16 de 4cm grosime; • beton asfaltic deschis BAD22.4 de 6cm+r grosime; • anrobat bituminos cu criblura AB31.5 de 10 cm grosime • frezare 3-6 cm. Va rugam sa clarificati alcatuirea structurii rutiere.
Raspunsul 14	A se vedea Raspunsul 2 din prezenta Clarificare.

Intrebarea 15	Va rugam sa ne comunicati daca mixturile folosite la stratul de uzura si stratul de legatura (MAS 16 si Bad 22,4) sunt mixturi ce contin bitum modificat asa cum este precizat in caietul de sarcini sau vor fi mixturi cu bitum 50/70 asa cum este mentionat in expertiza tehnica pusa la dispozitie de autoritatea contractanta.
Raspunsul 15	Mixturile folosite la stratul de legatura vor fi mixturi cu bitum 50/70, asa cum este mentionat in Expertiza Tehnica pusa la dispozitie de autoritatea contractanta. In acest sens, subcap. 4.1.12 din Caietul de sarcini se modifica dupa cum urmeaza: *"4.1.12. Mixtura asfaltica aferenta sistemului rutier va fi in conformitate cu ultima forma actualizata, publicata si oficiala a normativului AND 605, valabila la Data de Incepere, iar atat pentru* ***stratul de uzura cat si pentru stratul de legatura se va folosi bitum 50/70."***
Intrebarea 16	Conform planurilor de situatie anexate la documentatie rezulta ca: - pe directia Bucuresti – Ploiesti, pe DN 1A, lungimea de amenajare a partii carosabile, conform "Plan Semnalizari si Marcaje Var.1", este mult mai mare decat lungimea de amenajare a partii carosabile din "Plan de Situatie Proiectat Var.1". Va rugam sa clarificati pe ce lungime se amenajeaza, respectiv marcheaza partea carosabila (limitele contractului).
Raspunsul 16	Autoritatea Contractanta precizeaza faptul ca limitele proiectului sunt cele din "*Plan de Situatie Proiectat Var.1*", in interiorul carora viitorul Antreprenor va realiza integral toate lucrarile aferente obiectivului de investitii. Referitor la "Plan Semnalizari si Marcaje Var.1" mentionam ca in acest plan se regaseste semnalizarea orizontala si verticala aferenta obiectivului, pe care Antreprenorul trebuie sa o execute. Aceasta semnalizare este in conformitate cu avizul CNAIR Siguranta Circulatiei si IPJ Ilfov.
Intrebarea 17	Pentru o analiza cat mai exacta, va rugam sa puneti la dispozitia ofertantilor planul de situatie cu suprafata ce urmeaza a fi amenajata in format dwg.
Raspunsul 17	Autoritatea Contractanta a publicat in cadrul Documentatiei de Atribuire toate informatiile si documentele necesare elaborarii unor oferte corecte, complete si competitive, care sa corespunda cerintelor si necesitatii Autoritatii Contractante.
Intrebarea 18	Pentru o analiza cat mai exacta, va rugam sa puneti la dispozitia ofertantilor ridicarea topografica ce a stat la baza intocmirii proiectului la faza Studiu de fezabilitate, in format dwg.
Raspunsul 18	Autoritatea Contractanta a publicat in cadrul Documentatiei de Atribuire toate informatiile si documentele necesare elaborarii unor oferte corecte, complete si competitive, care sa corespunda cerintelor si necesitatii Autoritatii Contractante.
Intrebarea 19	Pentru o analiza cat mai exacta, va rugam sa puneti la dispozitia ofertantilor sectiunile longitudinale si transversale tip (cu aplicabilitati) in format dwg
Raspunsul 19	Autoritatea Contractanta a publicat in cadrul Documentatiei de Atribuire toate informatiile si documentele necesare elaborarii unor oferte corecte, complete si competitive, care sa corespunda cerintelor si necesitatii Autoritatii Contractante.
Intrebarea 20	Conform Profil Transversal Tip, pus la dispozitie in documentatia SF, Structura Rutiera pentru ranforsare are urmatoare alcatuire: 4 cm mixtura asfaltica stabilizata MAS 16 6 cm +Reprofilare beton asfaltic deschis BAD 22.4 10 cm anrobat bituminos cu criblura AB 31.5

	3-6cm Frezare Structura Rutiera Existenta Conform memoriu tehnic, pus la dispozitie in documentatia SF strat de uzură MAS16 de 4cm grosime; strat de legătură BAD22.4 de 6cm+r grosime; geocompozit antifisura; 3 – 7 cm frezarea imbracamintii rutiere existente;
Raspunsul 20	A se vedea Raspunsul 2 din prezenta Clarificare.
Intrebarea 21	Conform Profil Transversal Tip, pus la dispozitie in documentatia SF, Structura Rutiera pentru ranforsare are urmatoare alcatuire: 4 cm mixtura asfaltica stabilizata MAS 16 6 cm +Reprofilare beton asfaltic deschis BAD 22.4 10 cm anrobat bituminos cu criblura AB 31.5 3-6cm Frezare Structura Rutiera Existenta Va rugam sa clarificati daca reprofilarea se va face la stratul beton asfaltic deschis BAD 22.4, conform planse, sau la stratul anrobat bituminos cu criblura AB 31.5.
Raspunsul 21	Reprofilarea se va face la stratul de beton asfaltic deschis BAD 22.4.
Intrebarea 22	Conform planurilor de situatie anexate la documentatie rezulta ca: - inelul de siguranta cu latimea de 2 m, conform “Plan Semnalizari si Marcaje Var.1” si “Plan de Situatie Proiectat Var.1”, este alcatuit din pavaj, iar conform profil transversal tip pentru sensul giratoriu este alcatuit din mixtura asfaltica rezonator. Va rugam sa clarificati ce tip de structura rutiera se va utiliza pentru acest inel de siguranta.
Raspunsul 22	Inelul de siguranta cu latimea de 2.0m este alcatuita din mixtura asfaltica cu efect rezonator.
Intrebarea 23	Conform Profil Transversal Tip, pus la dispozitie in documentatia SF, Structura Rutiera in zona inelului prefabricat si in zona cu piatra ornamentala are urmatoarea alcatuire: - Sunt prezentate 2 straturi in dreptul carora este trecuta “sapa autonivelanta din nisip 1-3 cm” - In zona inelului de 1.5 m este “Modul prefabricat giratoriu". Va rugam sa clarificati la ce se refera “sapa autonivelanta din nisip 1-3cm” este alcatuit din strat de nisip de egalizare sau din ce este alcatuita? De asemenea va rugam sa precizati daca aceasta “sapa” se asterne pe intreaga suprafata a inelului central aferent sensului giratoriu, conform tip?
Raspunsul 23	Aceste detalii se vor stabili ulterior semnarii contractului, la urmatoarea faza de proiectare, respectiv cu ocazia elaborarii Proiectului Tehnic de Executie, de catre viitorul Antreprenor, care va detine si calitatea de proiectant. In masura in care anumite detalii nu sunt reglementate nici in cadrul Studiului de fezabilitate, DTAC si nici in cadrul Cerintelor Beneficiarului, rezulta faptul ca, in consideratia calitatii de proiectant pe care o va detine viitorul Antreprenor, aceste aspecte au fost lasate la latitudinea ofertantilor, cu conditia ca solutiile propuse sa respecte reglementarile legale si

	tehnice incidente si sa nu contravina solutiilor stabilite in cadrul Studiului de fezabilitate, DTAC si in Cerintele Beneficiarului. Oferta tehnica si financiara va fi intocmita conform Cerintelor Beneficiarului, documentatiei tehnice și documentatiei de atribuire pusă la dispoziție de către Autoritatea Contractantă.
Intrebarea 24	Conform Profil Transversal Tip, pus la dispozitie in documentatia SF, zona inelului median al sensului giratoriu, are urmatoarea alcatuire: - Sunt prezentate 2 straturi in dreptul carora este trecuta “sapa autonivelanta din nisip 1-3cm” - Umplutura de pamant - Folie agrotextil - Piatra ornamentala 0-80 Va rugam sa clarificati: - daca este necesara “sapa autonivelanta din nisip 1-3cm” avand in vedere ca urmatorul strat este alcatuit din “Umplutura de pamant“. - La ce se face referire prin “Folie agrotextil” adica este de tip geocompozit cu samanta sau folie antiburuiana  - Daca elementul prezentat in Profil Transversal Tip, pus la dispozitie in documentatia SF este din beton si daca da ne transmiteti daca mai sunt necesare si alte materiale pentru realizarea lui in amplasament sau este turnat/montat direct pe pamant si fara o incastrare in teren, deoarece exista riscul ca acesta sa se rastoarne.
Raspunsul 24	Aceste detalii se vor stabili ulterior semnarii contractului, la urmatoarea faza de elaborare a Proiectului Tehnic de Executie, de catre viitorul Antreprenor. In masura in care anumite detalii nu sunt reglementate nici in cadrul Studiului de fezabilitate, DTAC si nici in cadrul Cerintelor Beneficiarului, rezulta faptul ca, in consideratia calitatii de proiectant pe care o va detine viitorul Antreprenor, aceste aspecte au fost lasate la latitudinea ofertantilor, cu conditia ca solutiile propuse sa respecte reglementarile legale si tehnice incidente si sa nu contravina solutiilor stabilite in cadrul Studiului de fezabilitate, DTAC si in Cerintele Beneficiarului. Oferta tehnica si financiara va fi intocmita conform Cerintelor Beneficiarului, documentatiei tehnice și documentatiei de atribuire pusă la dispoziție de către Autoritatea Contractantă.

Intrebarea 25	Conform Profil Longitudinal pe DN 1A, pus la dispozitie in documentatia SF, linia rosie proiectata se afla sub cota asfaltului existent. Va rugam sa clarificati, in ce procent poate fi pastrata structura rutiera existenta atat pe DN 1A, cat si pe DJ 602, respectiv strazile adiacente. De asemenea in cazul in care **se va freza intre 3-6 sau 7 cm** nu este suficient spatiu pentru a putea **asterne minim 10 cm** de straturi asfaltice noi. Va rugam sa clarificati acest aspect.
Raspunsul 25	Va rugam sa aveti in vedere ca prezentul contract este unul de tip **proiectare si executie**, in care Antreprenorul are si calitatea de Proiectant, **lucrarile urmand a fi executate in baza Proiectului Tehnic de Executie si, implicit, a listelor de cantitati realizat/e de acesta si, in consecinta, nu sunt prevazute defalcari de pret pe liste de cantitati.** Prin urmare, aceste detalii se vor stabili ulterior semnarii contractului, la urmatoarea faza de elaborare a Proiectului Tehnic de Executie, de catre viitorul Antreprenor. In masura in care anumite detalii nu sunt reglementate nici in cadrul Studiului de fezabilitate, DTAC si nici in cadrul Cerintelor Beneficiarului, rezulta faptul ca, in consideratia calitatii de proiectant pe care o va detine viitorul Antreprenor, aceste aspecte au fost lasate la latitudinea ofertantilor, cu conditia ca solutiile propuse sa respecte reglementarile legale si tehnice incidente si sa nu contravina solutiilor stabilite in cadrul Studiului de fezabilitate, DTAC si in Cerintele Beneficiarului.
Intrebarea 26	In Vol.1-memoriu Tehnic SF L1 din documentatie, la pagina 15, subpunctul f) din capitolul 3. identificarea, propunerea şi prezentarea a minimum două scenarii/opţiuni tehnico-economice pentru realizarea obiectivului de investiţii se precizeaza faptul ca „*Proiectul de amenajare a sensului giratoriu nu interfereaza cu monumente istorice de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament.*” Totusi, in caietul de sarcini, la pagina 55, capitolul 10. Investigatii arheologice este specificat faptul ca „*Supravegherea arheologica este obligatorie pe toata durata lucrarilor ce presupun interventii in sol, inclusiv pe spatiile destinate organizarilor de santier, gropilor de imprumut, etc.*” Se mai precizeaza ca in Volumul 8 anexat „se prezinta Identificare Utilitatilor Publice prezinta modul de relocare/protejare a acestora”, insa nu avem in documentatia primita Volumul 8.
Raspunsul 26	Autoritatea Contractanta precizeaza faptul ca se vor respecta prevederile cap. 10 din Caietul de sarcini, referitoare la investigatii arheologice (daca este cazul) si supravegherea arheologica. Totodata, va aducem in vedere faptul ca Ofertantii au obligatia de a-si cuprinde aceste costuri in Propunerea financiara, Anexa nr. 1 la Formularul nr. 7, cap. 3.2 *Supraveghere arheologica* si cap. 3.3 *Orice alte lucrari necesare amenajarii terenului (investigatii arheologice, identificarea terenului de munitii neexplodate, si altele).* Referitor la volumul 8 din cadrul documentatiei tehnice, a se vedea Raspunsul 13 din prezenta Clarificare.
Intrebarea 27	In Vol.1-memoriu Tehnic SF L1 din documentatie nu este specificat daca a fost facuta o scanare de specialitate a zonei in vederea identificarii si curatarii terenului de munitii neexplodate.

	In caietul de sarcini, la *capitolul 11. Identificarea si curatarea terenului de munitii neexplodate* de la pagina 55 se precizeaza faptul ca "Cercetarea terenului, ca activitate preliminara obligatorie pentru stabilirea tipului de interventie in functie de factorul de risc, consta in depistarea, marcarea si identificarea munitiilor in amplasamentul traseului de proiect). Daca se asteapta pana la inceperea proiectului fara a se scana zona de munitii neexplodate, rezultatele pot fi catastrofale. Chiar si daca s-ar gasi munitii neexplodate, s-ar prelungi termenul de executie si costurile iar planul de management al traficului ar fi ingreunat.
Raspunsul 27	Autoritatea Contractanta a pus la dispoziţia ofertanţilor informaţiile detinute in prezent, nedetinand informatii suplimentare referitoare la acest aspect. Va rugam sa aveti in vedere ca exista posibilitatea ca pe parcursul executarii lucrarilor de sapatura sa poata fi descoperite elemente de munitie, fapt pentru care **Ofertantii vor trebui sa isi coteze aceasta activitate in cadrul pct. 3.3** ***Orice alte lucrari necesare amenajarii terenului (investigatii arheologice, identificarea terenului de munitii neexplodate, si altele)*** **din Anexa nr. 1 la Formularul nr. 7.** De asemenea, in cadrul Caietului de sarcini sunt mentionate sarcinile pe care Ofertantii trebuie sa le ia in considerare, fiind descrise la cap **11.** ***IDENTIFICAREA SI CURATAREA TERENULUI DE MUNITII NEEXPLODATE (DACA ESTE CAZUL SAU DACA SE IDENTIFICA NECESITATEA REALIZARII ACESTOR ACTIVITATI IN PERIOADA DE IMPLEMENTARE A CONTRACTULUI)***, care implica activitatea de deminare. Acesta situatie punctuala se va trata prin prisma prevederilor contractuale aplicabile, in functie de situatia existenta la momentul respectiv. Totodata, Contractul de lucrari prevede o serie de mecanisme de tratare a unor astfel de situatii.
Intrebarea 28	Avand in vedere ca pentru a executa lucrarea nu este nevoie de rute ocolitoare, va rugam sa eliminati pozitia 9 - Restabilire legaturi rutiere din Anexa nr.1 la Formularul nr. 7 - PRETURILE ACTIVITATILOR/CATEGORIILOR DE LUCRARI SAU SERVICII.
Raspunsul 28	Atragem atentia ca viitoarele lucrari se vor executa sub trafic, cu deviere de circulatie, in cadrul punctului 9 putand fi cotate cel putin cheltuielile aferente gestionarii acestei situatii. Drept urmare, Autoritatea contractanta mentine pozitia 9 - Restabilire legaturi rutiere din Anexa nr.1 la Formularul nr.7 - PRETURILE ACTIVITATILOR/CATEGORIILOR DE LUCRARI SAU SERVICII.
Intrebarea 29	Va rugam sa prelungiti termenul de depunere al ofertelor cu nr. de zile corespunzator, avand in vedere ca s-a depasit termenul limita, precizat in fisa de date. Termenul de raspuns este stabilit astfel incat operatorii sa aiba o perioada adecvata pentru analizarea documentatiei, ulterior pentru elaborarea ofertelor.
Raspunsul 29	Pentru noul termen de depunere a ofertelor, va rugam sa consultati sectiunile *Lista anunturi schimbare* si *Lista clarificari, notificari si decizii* din SEAP, precum si Anuntul de schimbare si Clarificarea din oficiu (automata) aferenta.
Intrebarea 30	Tinand cont de complexitatea lucrarilor ce se vor executa precum si de importanta proiectului, solicitam decalarea termenului de depunere a ofertelor cu 10 zile lucratoare
Raspunsul 30	Pentru noul termen de depunere a ofertelor, va rugam sa consultati sectiunile *Lista anunturi schimbare* si *Lista clarificari, notificari si decizii* din SEAP, precum si Anuntul de schimbare si Clarificarea din oficiu (automata) aferenta.

Clarificare din Oficiu	**I. <u>Cu privire la Caietul de sarcini</u>:** 1. In cadrul Caietului de sarcini, la cap. **Penalitati de intarziere, alin. (2) <u>se modifica dupa cum urmeaza</u>:** *(2) Daca Antreprenorul nu indeplineste prevederile alin. (1) de mai sus, Antreprenorul va plati Beneficiarului penalitati de intarziere in valoare de **<u>0,02% din valoarea activitatii de executie pe zi de intarziere pentru neindeplinirea de catre Antreprenor a obligatiilor aferente perioadei de executie, mentionate in prezentul contract (exceptie facand obligatiile pentru care sunt mentionate deja valori aferente penalitatilor), pana la finalizarea lucrarilor mentionata in Procesul Verbal de Receptie la Terminarea Lucrarilor, pentru Sector/Sectoare de lucrari, daca este cazul, aprobat de catre Beneficiar</u>**.* **II. <u>Cu privire la Modelul de Contract</u>:** **1. In cadrul Modelului de Contract, alin. (1) al sub-clauzei 7.7. Penalitati de Intarziere, se modifica dupa cum urmeaza:** *(1) Daca Antreprenorul nu reuseste sa respecte prevederile Art. 6 Sub-Clauzei 7.2 [Durata de Executie], Antreprenorul va plati Beneficiarului penalitati de intarziere, in conformitate cu prevederile Art. 5 pct. 14). Penalitatile de intarziere vor fi platite pentru fiecare zi de intarziere inregistrata intre Data de Terminare contractuala si data specificata in Certificatul de Receptie la Terminarea Lucrarilor. Suma totala datorata, potrivit prevederilor acestei Sub-Clauze, nu va putea depasi suma maxima aferenta penalitatilor de intarziere aferenta acestui Contract, conform Art. 5 **<u>pct. 16)</u>**.*