COMPANIA NATIONALA DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A.
Bdul Dinicu Golescu 38, sector 1, Bucuresti, Romania, 010873
Tel.: (+4 021) 264 32 00 Fax: (+4 021) 312.09.84
Email: office@andnet.ro
CUI 16054368; J40/552/15.01.2004; Capital social 16.377.920 RON
Operator de date cu caracter personal nr.16562

CLARIFICAREA NR. 8 la DOCUMENTATIA DE ATRIBUIRE pentru contractul " Elaborare Studiu de Fezabilitate si Proiect Tehnic pentru Drum Expres Legatura A3 - Aeroport Henri Coanda ”

In vederea furnizarii unor informatii clare si complete fata de solicitarile de clarificare ale operatorilor economici, Autoritatea Contractanta completeaza/modifica urmatoarele raspunsuri la clarificare:

Autoritatea Contractanta <u>completeaza</u> urmatoarele raspunsuri la clarificari si acestea vor avea urmatoarea forma:

Raspunsul nr. 23 din Clarificarea nr. 2
Se vor respecta cerintele din cadrul Caietului de Sarcini Capitolul " Studii topografice detaliate". **<u>COMPLETARE:</u>** ***De asemenea, cu privire la planurile de situatii, a se vedea Capitolul "Studii privind ocuparea terenurilor".***
Raspunsul nr. 2 din Clarificarea nr. 6
Paragraful din Anexa 2 la Caietul de sarcini referitor la sondajele arheologice are urmatorul continut: „Realizarea unei recunoaşteri aprofundate pe teren (periegheza) şi efectuarea de sondaje arheologice (diagnostic arheologic intruziv) pe intreg traseul drumului de mare viteza. Sondajele vor fi realizate din minim 50 in 50 de metri, se vor efectua minim 10 sondaje/km iar dimensiunile sondajelor vor fi de minim 6 x 2 m sau dupa caz”. Prin formularea „sau dupa caz”, se ia in calcul posibilitatea ca topografia terenului sa nu permita realizarea sondajelor la distanta sau dimensiunile specificate. Pe de alta parte, la momentul realizarii diagnosticului intruziv, exista deja o evaluare teoretica a traseului, prin care se fac recomandarile necesare de care se va tine cont la etapa diagnosticului. Solicitarea unui numar minim de sondaje arheologice nu contravine legislatiei, ci este o cerinta tehnica a Autoritatii Contractante, bazata pe experienta lucrarilor anterioare cu scopul de a evita riscul identificarii/delimitarii/evaluarii eronate a siturilor arheologice, fapt care poate conduce la intarzieri si costuri suplimentare in realizarea proiectului de infrastructura rutiera.

COMPLETARE:

Autoritatea Contractanta a considerat necesar ca in derularea proiectelor de elaborare a studiilor de fezabilitate sa se identifice situarile arheologice prin solutii tehnice adecvate astfel incat la elaborarea proiectului tehnic si, ulterior, la executia lucrarilor sa se diminueze problemele generate de identificarea necorespunzatoare/ neidentificarea unor situri.

Diagnosticul arheologic intrusiv are drept scop determinarea prezentei sau absentei patrimoniului arheologic in amplasamentul proiectului de infrastructura rutiera.

Un sit arheologic poate fi identificat pe o portiune mai mare sau mai mica din amplasamentul traseului de proiect si prin cerintele minime din caietul de sarcini de realizare a acestor sectiuni se pot delimita corespunzator limitele siturilor arheologice in raport cu traseul de proiect si, ulterior, se pot estima costurile si timpul alocat cercetarii fiecarui sit in parte, sau solutii tehnice de modificare a proiectului pentru prezervarea sitului arheologic.

Cerinta realizarii sondajelor arheologice intruzive se va adapta la particularitatile din teren si, evident, in cazul in care vestigiile arheologice sunt vizibile nu se vor practica sectiuni ci in functie de importanta sitului identificat se vor propune modificari ale traseului.

Cerintele din caietul de sarcini au fost elaborate ca urmare a consultarii unor arheologi cu experienta si sunt in concordanta cu practicile internationale in domeniu.

Raspunsul nr. 15 din Clarificarea nr. 6

Raportul privind impactul asupra mediului va fi realizat in conformitate cu cerintele legislatiei de mediu, cu modificarile si completarile ulterioare, utilizand si recomandarile din ghidurile sectoriale aplicabile.

COMPLETARE:

In cadrul activitatilor pentru elaborarea raportului privind impactul asupra mediului sunt necesare prelevari de probe, masuratori pentru caracterizarea conditiilor initiale (apa, aer, sol, zgomot, etc).

Pentru caracterizarea conditiilor initiale de mediu trebuie prezentate date relevante astfel incat accentul sa cada asupra analizei semnificatiei si sensibilitatii mediului receptor de pe amplasament in raport cu evaluarea impactului.

Cerintele minime se regasesc in prevederile Ordinului MMP nr. 863/2002 privind aprobarea ghidurilor metodologice aplicabile etapelor procedurii–cadru de evaluare a impactului asupra mediului, Ord.MAPPM nr.184/1997 pentru aprobarea Procedurii de realizare a bilanturilor de mediu - Anexa A: Recomandari privind prelevarea probelor, Legea nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător, Ordinul nr.756/1997 pentru aprobarea Reglementarii privind evaluarea poluarii mediului, cu modificarile si completarile ulterioare, STAS 10009-88 Acustica Urbana –

Limite admisibile ale nivelului de zgomot, Ordinul MS nr. 19/2014 pentru aprobarea Normelor de igiena si sanatate publica privind mediul de viata al populatiei, HG nr. 321/2005 privind evaluarea si gestionarea zgomotului ambiant cu modificarile si completarile ulterioare.

Metodele de prelevare a probelor din diferite medii vor respecta reglementarile, normele metodologice si standardele aplicabile.

Raspunsul nr. 17 din Clarificarea nr. 6

Prestatorul este pe deplin responsabil in ceea ce priveste calitatea/corectitudinea documentatiei elaborate, a metodologiei utilizate si va avea in vedere respectarea legislatiei specifice in domeniu.

COMPLETARE:

Autoritatea Contractanta nu impune prestatorului sa detina software profesional licentiat, dar metodologia si/ sau echipamentul utilizat in determinarea/ estimarea nivelului de zgomot (conditii initiale, constructie si exploatare) va avea in vedere respectarea legislatiei de mediu astfel incat furnizarea datelor in ceea ce priveste nivelul de zgomot sa fie corecta.

Raspunsul nr. 18 din Clarificarea nr. 6

Prestatorul este pe deplin responsabil in ceea ce priveste calitatea/corectitudinea documentatiei elaborate, a metodologiei utilizate si va avea in vedere respectarea legislatiei specifice in domeniu.

COMPLETARE:

Autoritatea Contractanta considera necesara realizarea de modelari pentru determinarea impactului potential asupra aerului astfel incat pe baza analizei rezultatelor obtinute sa fie stabilite masuri de diminuare adecvate in scopul reducerii poluarii aerului.

Raspunsul nr. 19 din Clarificarea nr. 6

Prestatorul este pe deplin responsabil in ceea ce priveste calitatea/corectitudinea documentatiei elaborate, a metodologiei utilizate si va avea in vedere respectarea legislatiei specifice in domeniu.

COMPLETARE:

Autoritatea Contractanta nu impune prestatorului sa detina software profesional licentiat dar metodologia si/ sau echipamentul utilizat in determinarea/ estimarea nivelului de poluare a aerului va avea in vedere respectarea legislatiei de mediu astfel incat furnizarea datelor sa fie corecta si sa conduca la stabilirea de masuri eficiente.

Raspunsul nr. 20 din Clarificarea nr. 6

Prestatorul este pe deplin responsabil de elaborarea documentatiei necesare obtinerii acordului de mediu in conformitate cu prevederile legale in vigoare, cu modificarile si completarile ulterioare,

armonizate cu Directivele UE.

COMPLETARE:

Este necesara investigarea in teren a conditiilor ecologice ale corpurilor de apa de suprafata, inclusiv studierea ihtiofaunei corpurilor de apa potential afectate de proiect, avand in vedere ca lucrarile propuse ar putea conduce la deteriorarea starii corpurilor de apa prin modificarea elementelor hidromorfologice.

Pentru determinarea impactului potential asupra componentei de mediu apa se vor avea in vedere atat recomandarile din Ord. MAPM nr.863/2002 cu modificarile si completarile ulterioare, dar si cerintele autoritatii de reglementare. Se recomanda analiza semnificatiei si sensibilitatii mediului receptor in sectiunile in care se prevad lucrari de arta (poduri, podete), a caror constructie poate afecta direct apele de suprafata cat si cele privind tronsoanele in care se prevad punctele de deversare pentru apele meteorice colectate de pe suprafata drumului in faza de exploatare, cata vreme aceste tronsoane pot face si obiectul monitorizarii.

Raspunsul nr. 24 din Clarificarea nr. 6

Autoritatea Contractanta a solicitat prin Caietul de sarcini elaborarea documentatiei de mediu in conformitate cu legislatia nationala de mediu in vigoare, care transpune prevederile Directivelor UE.

COMPLETARE:

Prestatorul este informat inca de la momentul depunerii ofertei despre faptul ca, in cazul in care este declarat castigator, acesta are obligatia de a elabora o documentatie conforma cu cerintele din caietul de sarcini si de a respecta prevederile legale in vigoare, conditiile si criteriile stabilite de autoritatile competente, ghidurile si instructiunile emise de acestea la momentul elaborarii.

Observatiile ce se pot transmite de catre experti independenti pot face referire la calitatea documentatiei elaborate de catre Prestator si/sau la respectarea cerintelor si conditiilor minime necesare pentru promovarea proiectului si obtinerea finantarii nerambursabile.

Astfel,documentatia intocmita de Prestator trebuie sa fie elaborata in conformitate cu legislatia nationala de mediu care transpune Directivele UE si trebuie sa asigure un grad de conformitate corespunzator al raportului privind impactul asupra mediului cu cerintele exprimate de autoritatea competenta de mediu in indrumar si cu ce este acceptat ca fiind o practica buna in procesul de evaluare a impactului asupra mediului. In acest sens mentionam ca un raport privind impactul asupra mediului este adecvat daca furnizeaza toate informatiile necesare si daca acestea sunt complete pentru luarea deciziei de emitere a acordului de mediu.

Autoritatea Contractanta **modifica si completeaza** Raspunsul nr. 17 din Clarificarea nr. 7, care va avea urmatorul continut:

Modelul de transport trebuie sa fie unic pentru o tratare unitara a sectoarelor/sectiunilor/tronsoanelor aferente TEN-T CORE. Drept urmare s-a ales aceasta varianta de lucru.

Prestatorul poate solicita mici recalibrari ale modelului de transport.

Beneficiarul, prin CESTRIN va opera orice modificare la nivelul modelului de transport (mai putin partea care revine Prestatorului), dupa caz, astfel incat Studiile de Trafic sa obtina confirmarea/acordul JASPERS.

a). Zonificarea este conform reglementarilor tehnice in vigoare, respectiv AND 602/2010;

b). Reteaua de transport rutier: drumuri nationale si autostrazi;

c). Modelul de transport este dezvoltat in baza unei Matrici O-D aferenta zonificarii din reglementarile tehnice in vigoare;

d). Calibrarea si validarea modelui de transport sunt aferente recensamantului din 2015. Metodologia de calibrare este aferenta software-ului VISUM;

e). Modelul de transport este calibrat si validat la nivelul anului 2015.