



**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. 11 la Documentatia de Atribuire aferenta procedurii de atribuire
Proiectare si Executie "Autostrada de Centura Bucuresti km 0+000 – km 100+900"**
**Lotul 1: Sector 1. Km 52+070 – Km 52+770 aferent Centura Nord si Sector 2. Km 52+770 – Km 69+000
aferent Centura Sud; Lotul 2: Km 69+000 - Km 85+300 aferent Centura Sud; Lotul 3: Sector 1. Km
85+300 – Km 100+765 aferent Centura Sud si Sector 2. Km 0+000 – Km 2+500 aferent Centura Nord**

SOLICITARI DE CLARIFICARE LOTURILE 1-3	
Intrebare 1	In Studiul de Fezabilitate – Vol. 1 Sinteza – Raport de prezentare, la cap.5.5 se mentioneaza: <i>"Conform STAS 4068/2-87 dimensionarea hidraulica a podurilor la traversarea raurilor Dambovita, Sabar, Ciorogarla si Calnau s-au facut la asigurarea de 2%."</i> Intrebare 1 - Data fiind perioada scursa de la data furnizarii debitelor mentionate mai sus (2007), va rugam sa ne comunicati daca au fost intreprinse demersuri pentru actualizarea acestora si sa ni le puneti la dispozitie. Intrebare 2 - In situatia in care debitele actualizate nu mai corespund celor pentru care au fost dimensionate structurile de arta si vor fi mai mari decat acestea, va rugam sa clarificati cum vor fi respectate cerintele obligatorii pentru poduri, cerinte mentionate in Cerintele Beneficiarului, inclusiv in Anexa nr. 5 si care includ: pozitii kilometrice, lungimi, numar de deschideri, tipul structurii, schema statica. Intrebare 3 - Va rugam sa clarificati daca se vor avea in vedere prevederile HG nr. 846 din 2010 pentru aprobarea Strategiei nationale de management al riscului la inundatii pe termen mediu si lung. Conform acestui document pentru localitati se adopta conceptul ca pe termen lung acestea vor fi aparate la viituri cu o perioada medie de revenire de cel putin 1 la 100 ani, in functie de rangul localitatilor. Respectarea acestei prevederi implica dimensionarea lucrarilor de arta la 1% in zona localitatilor si nu 2% conform informatiilor cuprinse in Caietul de sarcini, va rugam sa clarificati asigurarea de calcul pentru o cotare echitabila a tuturor ofertantilor. Intrebare 4 – Conform datelor existente pe site-ul www.rowater.ro, sectiunea Harti de hazard si risc, rezulta ca banda de inundabilitate a raurilor Sabar si Ciorogarla pentru asigurarea de 1% traverseaza zona autostrazii de centura Bucuresti. Va rugam sa puneti la dispozitie nivelul apei corepunzator debitului cu probabilitatea de depasire de 1% si de 2% pe zonele aferente acestor cursuri de apa.
Raspuns 1	Raspuns 1: Autoritatea Contractanta a pus la dispozitia ofertantilor toate informatiile detinute. Raspuns 2: Cerintele Beneficiarului sunt obligatorii, insa acestea trebuie corelate cu clauzele contractuale. A se vedea in acest sens prevederile sub-clauzei 5.3 [Obligatiile asumate de catre Antreprenor] din Conditiiile Speciale ale Contractului, care prevad urmatoarele: <i>"La intocmirea Declaratiei de Proiectare, <u>capacitatile/caracteristicile tehnice si solutiile tehnice din cadrul Studiului de Fezabilitate devin minim obligatorii pentru Antreprenor impreuna cu Cerintele Beneficiarului, acestea din urma avand prioritate.</u></i> <i>Antreprenorul nu va include in Declaratia de Proiectare modificari/optimizari ale solutiilor</i>

	tehnice stabilite in cadrul Studiului de Fezabilitate, cu exceptia celor care reies din Cerintele Beneficiarului. <u>Eventualele erori/omisiuni/neconformitati/necorelari din cadrul Studiului de Fezabilitate si care nu au fost remediate prin Cerintele Beneficiarului vor fi aduse la cunostinta in scris Beneficiarului si Inginerului odata cu depunerea Declaratiei de Proiectare insotite de propuneri de solutionare/remediere. Dupa avizarea Declaratiei de Proiectare, Antreprenorul va obtine aprobarea Inginerului si a Beneficiarului pentru propunerile de solutionare/remediere, astfel incat acestea sa poata fi implementate pe parcursul elaborarii Proiectului Tehnic de Executie, cu incadrarea in Valoarea de Contract Acceptata. Antreprenorul poate prezenta solutii de actualizare si/sau optimizare si/sau imbunatatire a Proiectului Tehnic de Executie fata de Declaratia de Proiectare aprobata, cu incadrarea in Valoarea de Contract Acceptata si cu conditia mentinerii cel puțin a capacitatilor/caracteristicilor tehnice, exigentelor de calitate, si a functionalitatilor obiectivului, astfel incat acestea sa poata fi implementate pe parcursul elaborarii Proiectului Tehnic de Executie. Antreprenorul poate prezenta solutii de actualizare si/sau optimizare si/sau imbunatatire a Proiectului Tehnic de Executie fata de Declaratia de Proiectare aprobata numai cu conditia posibilitatii justificarii acestor solutii din perspectiva avantajelor obtinute de Beneficiar. [...]"</u> Raspuns 3: HG nr. 846 din 2010 – are prevazute la cap. 5.3 “Activitati-suport pentru implementarea Strategiei nationale de management al riscului la inundatii pe termen mediu si lung”. In vederea implementarii acestei strategii au fost prevazute la cap. 5.1 pct. 3 “tinte cuantificabile”, astfel: “3. reducerea vulnerabilității sociale a comunităților expuse la inundații - 50% în termen de 10 ani și până la 75% pe termen lung, în 30 de ani. Pentru această țintă, este necesară revizuirea normelor de proiectare a structurilor de apărare, cu o valoare implicită a probabilității anuale de depășire de minimum 0,2% pentru zonele urbane dezvoltate, în funcție de rezultatele analizelor tehnico-economice, 0,5% pentru zonele urbane cu dezvoltare medie, 1% pentru zonele rurale și 10% pentru zonele agricole (fără locuințe sau bunuri sociale și economice importante). Această țintă va fi atinsă prin amenajarea integrată a bazinului hidrografic”. Raspuns 4: Au fost puse la dispozitia Ofertantilor debitele necesare. In Cerintele Bneficiarului nu exista referinte catre site-ul web mentionat.
Intrebare 2	Conform planurilor puse la dispozitie de autoritatea contractanta, Autostrada de Centura Bucuresti a fost proiectata la faza SF pentru viteza de 120 km/h pentru intreg traseul. Trecerea la viteza de proiectare de 140 km/h (asa cum se specifica in cerintele beneficiarului) presupune reamenajarea curbelor pentru aceasta viteza. Va rugam sa clarificati daca se mentin amenajarile pentru viteza de 120 km/h asa cum sunt prevazute in SF, sau se vor reproiecta pentru viteza de 140 km/h.
Raspuns 2	Pentru curbele amenajate la nivelul Studiului de Fezabilitate corespunzator unei viteze de proiectare de 140 de Km/h, se vor pastra elementele geometrice si amenajarile spatiale de la nivelul studiului de fezabilitate. Pentru curbele amenajate la nivelul Studiului de Fezabilitate corespunzator unei viteze de proiectare de 120 de km/h la care trecerea la viteza de proiectare de 140 de km/h se poate realiza prin modificari de dever, se va adopta o viteza de proiectare de 140 de km/h si serviciile de proiectare/ lucrarile de executie vor fi prevazute in consecinta la nivelul ofertei tehnice si financiare. Pentru curbele amenajate la nivelul Studiului de Fezabilitate corespunzator unei viteze de proiectare de 120 de km/h la care trecerea la viteza de proiectare de 140 de km/h impune modificari de geometrie a traseului, in mod specific la nivelul curbelor, ofertanti nu vor mai

	prevedea in oferta trecerea la viteza de proiectare de 140 de km/h. Constrangerile fizice de traseu sunt cele prevazute la nivelul Studiului de Fezabilitate si care au determinat geometria traseului.
Intrebare 3	Conform cerintelor beneficiarului Cap. 3 Proiectarea, la punctul 3.3.2. se specifica ca <i>"Antreprenorul va confirma exactitatea datelor, le va actualiza si completa si isi va asuma responsabilitatea si raspunderea pentru respectarea tuturor cerintelor de proiectare impuse de beneficiar care vor fi incluse in cadrul proiectului sau folosite in executia lucrarilor"</i>. Aceste date includ printre altele si studiile topografice. In vederea confirmarii exactitatii datelor si a respectarii cerintelor de proiectare in intocmirea ofertei tehnice, va rugam sa puneti la dispozitia ofertantilor ridicarea topografica STEREO 70 in format editabil.
Raspuns 3	Autoritatea Contractanta a pus la dispozitia ofertantilor toate datele si documentele pe care le detine. Confirmarea exactitatii datelor nu se realizeaza in faza de elaborare a ofertelor, ci ulterior, in implementarea contractului.
Intrebare 4	In Cerintele Beneficiarului la pag. 13/194 se mentioneaza ca in zonele unde sunt necesare parapete, platforma se largeste cu $2 \times 0.75 = 1.50\text{m}$. In partea desenata, in profilele tip latimea pe care se amplaseaza parapetele este de 0.50m la care se adauga 0.25m pamant vegetal, adica in total 0.75m. La pag. 63/194 din Cerintele Beneficiarului se face mentiunea ca latimea de lucru minima a parapetelor marginale prevazute pe terasamente va fi W3, adica 1.00m conform AND593/2012. Va rugam sa clarificati daca latimea de lucru este de 0.75m sau 1.00m.
Raspuns 4	Se va mentine fasia de amplasare a parapetului. Latimea maxima de lucru a parapetului va fi de 1.00 m.
Intrebare 5	In cerintele beneficiarului la pag. 80/194 se face mentiunea ca traficul de calcul va fi pus la dispozitie de catre beneficiar. Pentru a putea face verificarea structurii rutiere, tinand cont ca SF este intocmit in anul 2007, va rugam sa puneti la dispozitie traficul de calcul sau structura rutiera actualizata pentru ca toti ofertantii sa ia in considerare aceeasi structura rutiera.
Raspuns 5	Structura rutiera actualizata pentru Autostrada Centura Nord este urmatoarea: -5 cm beton asfaltic MAS 16; -6 cm binder de criblura BAD 20; -12 cm mixtura asfaltica AB 31.5; -30 cm agregate naturale stabilizate cu ciment; -30 cm balast; -20 cm strat de forma din balast. Autostrada Centura Sud urmatoarea structura rutiera: -5 cm beton asfaltic MAS 16; -6 cm binder de criblura BAD 20; -12 cm mixtura asfaltica AB 31.5; -25 cm agregate naturale stabilizate cu ciment; -30 cm balast; -20 cm strat de forma din balast. Totodata, prezentul raspuns completeaza Raspunsul nr. 21 din Clarificarea nr. 6.
Intrebare 6	Avand in vedere complexitatea documentatiei ce trebuie pregatita in vederea participarii la licitatie avand nr. SEAP 176944/08.07.2017, va solicitam sa decalati termenul de depunere al ofertei cu cel putin 30 de zile calendaristice.
Raspuns 6	A se consulta termenul de primire a ofertelor in sectiunea "Detalii procedura" din SEAP.
Intrebare 7	Avand in vedere complexitatea documentatiei ce trebuie pregatita in vederea participarii la licitatie avand nr. SEAP 176944/08.07.2017, va solicitam sa decalati termenul de depunere al ofertei cu cel putin 30 de zile calendaristice.
Raspuns 7	A se vedea Raspunsul nr. 6 din prezenta clarificare.
Intrebare 8	Avand in vedere:

	- cerintele Beneficiarului ce mentioneaza la capitolul 3.2.13 ca “ <i>Structurile rutiere care vor fi luate in considerare la realizarea Ofertei vor fi cele din documentatia de atribuire pusa la dispozitie si vor fi actualizate conform prevederilor normativelor in vigoare - AND 605 (denumiri, materiale, grosimi minime, etc).</i> <u>Stratul antifisura in grosime de 2 cm prevazut in Documentatia Tehnica - faza SF se va adauga obligatoriu la grosimea stratului de baza din mixtura asfaltica, astfel grosimea stratului de baza se va suplimenta cu 2 centimetri.</u> ” - clarificarea nr. 6, respectiv raspunsul nr. 21 ce confirma ca “pentru autostrada urmatoarea structura rutiera: - 5 cm beton asfaltic MAS 16; - 6 cm binder de criblura BAD 20; - 12 cm mixtura asfaltica AB 31.5; - 30 cm agregate naturale stabilizate cu ciment; - 30 cm balast; - 20 cm strat de forma din balast.” Va rugam sa clarificati daca: - aceasta structura rutiera se va avea adopta atat pe Centura Sud cat si pe Centura Nord a Bucurestiului - si, de asemenea, daca la structura rutiera <u>se va adauga obligatoriu Stratul antifisura in grosime de 2 cm la grosimea stratului de baza din mixtura asfaltica, astfel grosimea stratului de baza se va suplimenta cu 2 centimetri</u>, deoarece, din raspunsul 21 se poate interpreta faptul ca se renunta la Stratul antifisura in grosime de 2 cm.
Raspuns 8	1. A se vedea raspunsul nr. 5 din prezenta clarificare. 2. Confirmam faptul ca la structura rutiera se va adauga obligatoriu Stratul antifisura in grosime de 2 cm la grosimea stratului de baza din mixtura asfaltica, astfel grosimea stratului de baza se va suplimenta cu 2 centimetri. Cei 12 cm mixtura asfaltica AB 31.5, mentionati la structurile rutiere de mai sus includ si stratul antifisura.
Intrebare 9	Optimizari Este corect sa presupunem ca oferta trebuie inaintata in conformitate cu Studiul de Fezabilitate, in afara cazului in care cerintele Beneficiarului stabilesc diferit, iar optimizarile, in sensul unui contract FIDIC Galben (proiectare si executie) nu sunt permise, in afara cazului in care acestea sunt reglementate in clarificari?
Raspuns 9	Nu exista nici o referinta in Cerintele Beneficiarului privind „nepermiterea” optimizarilor in sensul unui Contract Fidic Galben. Asa cum am precizat si in clarificarile anterioare, la momentul elaborarii ofertei si, ulterior, la momentul elaborarii Declaratiei de Proiectare, capacitatile/ caracteristicile tehnice si solutiile tehnice din cadrul Studiului de Fezabilitate sunt obligatorii pentru Antreprenor, asa cum sunt acestea completate/ modificate/ revizuite prin Cerintele Beneficiarului. In acest sens, prevederile sub-clauzei 5.3 [Obligatiile Asumate de catre Antreprenor] din Conditiiile Speciale ale Contractului sunt foarte clare: "<i>Antreprenorul nu va include in Declaratia de Proiectare modificari/ optimizari ale solutiilor tehnice stabilite in cadrul Studiului de Fezabilitate, cu exceptia celor care reies din Cerintele Beneficiarului.</i>" Pe parcursul implementarii contractului, ulterior realizarii tuturor studiilor si investigatiilor care sunt obligatorii si/sau necesare pentru realizarea Declaratiei de Proiectare, Antreprenorul are posibilitatea de a aduce la cunostinta Beneficiarului si a Inginerului eventualele erori/ omisiuni/ neconformitati/ necorelari din cadrul Studiului de Fezabilitate si care nu au fost remediate prin Cerintele Beneficiarului, odata cu depunerea Declaratiei de Proiectare, impreuna cu propuneri de solutionare/ remediere. Si in acets sens, lectura atenta a prevederilor sub-clauzei 5.3 [Obligatiile Asumate de catre Antreprenor] din Conditiiile Speciale ale Contractului aduce claritate cu privire la obligatiile Antreprenorului: "<i>Eventualele erori/ omisiuni/ neconformitati/ necorelari din cadrul Studiului de Fezabilitate si care nu au fost remediate prin Cerintele Beneficiarului vor fi aduse la</i>

	<u>cunostinta in scris Beneficiarului si Inginerului odata cu depunerea Declaratiei de Proiectare insotite de propuneri de solutionare/ remediere. <u>Dupa avizarea Declaratiei de Proiectare, Antreprenorul va obtine aprobarea Inginerului si a Beneficiarului pentru propunerile de solutionare/ remediere, astfel incat acestea sa poata fi implementate pe parcursul elaborarii Proiectului Tehnic de Executie, cu incadrarea in Valoarea de Contract Acceptata.</u></u> Mai mult decat atat, in conformitate cu prevederile aceleiasi sub-clauze sus invocate, Antreprenorul poate prezenta solutii de actualizare si/sau optimizare si/sau imbunatatire a Proiectului tehnic de executie fata de Declaratia de Proiectare aprobata, cu incadrarea in Valoarea de Contract Acceptata si cu conditia mentinerii cel putin a capacitatilor/ caracteristicilor tehnice, exigentelor de calitate, si a functionalitatilor obiectivului, in sa "numai cu conditia posibilitatii justificarii acestor solutii din perspectiva avantajelor obtinute de Beneficiar." In final, va rugam sa aveti in vedere si urmatoarele dispozitii ale sub-clauzei 5.3 [Obligatiile Asumate de catre Antreprenor] din Conditiiile Speciale ale Contractului: "Antreprenorul poate, dupa aprobarea Proiectului Tehnic de Executie, cu asumarea Proiectantului si a Verificatorului, sa prezinte modificari ale acestuia numai in cazuri exceptionale, cu incadrarea in coridorul/culoarul de expropriere pus la dispozitie de catre Beneficiar. Fundamentarea cazurilor exceptionale se va face pe baze solide, informatii, investigatii specifice, studii, analize si breviare de calcul. Prin cazuri exceptionale se inteleg numai acele situatii care nu modifica elementele esentiale ale Proiectului Tehnic de Executie si care au un impact local, care pot fi remediate prin dispozitii de santier si care nu necesita reautorizarea/ reavizarea lucrarilor." Asadar, Autoritatea Contractanta nu a interzis optimizarea, ci a stabilit prin Documentatia de Atribuire conditiile in care optimizarea este permisa. La momentul elaborarii ofertei, nu vor fi permise optimizari sau modificari fata de Studiul de Fezabilitate, decat daca acestea sunt prevazute in Cerintele Beneficiarului cu completarile si modificarile aduse prin clarificari/ masuri de remediere/ dispozitii ale CNSC.
Intrebare 10	Parametrii la care se raporteaza cerintele minime Raportat la Definitia DT_SF, mai exact la nivelul "de exigenta cantitativa si calitativa <u>minima</u> acceptata de catre Beneficiar si impusa de catre acesta pentru elaborarea Proiectului Tehnic de Executie", cat si luand in considerare faptul ca este solicitata adaptarea proiectului la standardele actuale, va rugam sa specificati la ce parametri se raporteaza cerintele minime. Ca si exemplu, luam pilotii forati de la poduri: daca in Studiul de Fezabilitate avem 10 piloti de 1200 mm cu adancimea de 15 m, iar in urma calculului adaptat la Eurocod rezulta 8 piloti de 1500 mm cu adancimea de 12 m, dar cu capacitate portanta mai mare, va rugam sa specificati care sunt parametri minimi pe care trebuie sa ii indeplinim. Mentionam ca in Clarificarea numarul 4, la intrebarea numarul 14, Autoritatea Contractanta a raspuns: "Solutia de fundare (direct sau indirect) se va stabili in urma efectuarii calculului de dimensionare, cu precizarea ca Antreprenorul isi asuma aceste solutii tehnice conform legislatiei in vigoare, inclusiv conform Legii 10 privind Calitatea in constructii, atat ca Proiectant cat si ca Executant. De asemenea, se vor respecta Cerintele Beneficiarului cu privire la verificarea proiectului de catre verificatorii autorizati angajati de Beneficiar."
Raspuns 10	A se vedea Anexa 5 la Cerintele Beneficiarului. Nu exista referinte catre tipul de fundatii. Exigentele se refera la intocmirea unui Proiect Tehnic de Executie corect, respectiv solutii tehnice valide conform standardelor actuale.
Intrebare 11	Aplicabilitatile referitoare la lucrarile hidrotehnice Va rugam sa observati faptul ca in Cerintele Beneficiarului nu se regasesc aplicabilitati referitoare la lucrarile hidrotehnice, respectiv in Studiul de Fezabilitate aplicabilitatile sunt mentionate doar in planurile de situatie, in timp ce in profilele transversale lipsesc. Luand in considerare si Definitia DT_SF, va rugam sa specificati daca suntem obligati sa respectam aplicabilitatile din planurile de situatie.
Raspuns 11	La elaborarea ofertei se vor avea in vedere atat Planul de situatie, cat si profilele tip si aplicabilitatea acestora.

Intrebare 12	Camere decantoare / separatoare de grasimi Va rugam sa observati faptul ca in Cerintele Beneficiarului nu se regasesc detalii referitor la camere decantoare/ separatoare de grasimi, respectiv singurele detalii referitoare la camerele decantoare / separatoarele de grasimi sunt numarul acestora (continut in Studiul de Fezabilitate) si solutia constructiva (continuta in Memoriul de prezentare), insa nu sunt prevazute pozitii kilometrice. Luand in considerare si Definitia DT_SF, va rugam sa specificati <u>daca solutia prezentata pentru camerele decantoare / separatoarele de grasimi este impusa sau daca poate sa fie aleasa o solutie care sa respecte aceiasi parametri.</u> De asemenea, <u>va rugam sa ne transmiteti pozitile kilometrice pentru camerele decantoare / separatoarele de grasimi.</u>
Raspuns 12	Camerele decantoare/ separatoare de grăsimi sunt amplasate: - inaintea descărcării șanțurilor la podețe sau în cursuri de apă naturale -96 bucati; - in zonele unde apa colectată în șanțuri se va descărca pe terenul natural, în zone depresionare și au ca scop scurgerea laminară a apei pentru a se evita erodarea terenului – 60 bucati. - fiind vorba despre o autostrada, se vor respecta cel puțin prevederile normativului PD 162. Avand in vedere cele de mai sus, consideram ca exista suficiente informatii pentru operatorii economici in vederea elaborarii unor oferte conforme.
Intrebare 13	Panourile fonoabsorbante Va rugam sa observati faptul ca in Cerintele Beneficiarului nu se regasesc detalii referitor la materialul din care urmeaza sa fie confectionate panourile fonoabsorbante, respectiv in Studiul de Fezabilitate, plansa M/1, regasim doar un detaliu pentru panourile antifonice, pentru care se mentioneaza ca este din otel EU. Luand in considerare si Definitia DT_SF, <u>va rugam specificati daca este impusa solutia din otel in ceea ce priveste materialul din care urmeaza sa fie confectionate panourile fonoabsorbante.</u> Va rugam sa tineti cont ca pe piata exista numeroase solutii, care au la baza materiale diferite, si care totodata respecta standardele relevante.
Raspuns 13	Solutia din documentatia tehnica pusa la dispozitie a fost avizata de Autoritatea contractanta la momentul elaborarii Studiului de Fezabilitate, prin urmare ofertantii vor tine cont de aceasta la intocmirea ofertei.
Intrebare 14	Latimea coronamentului podurilor si pasajelor Va rugam sa observati faptul ca, in Cerintele Beneficiarului, la descrierea Podurilor si Pasajelor, regasim latimea coronamentului ca fiind 0.75 m, in vreme ce in Memoriul de prezentare din Studiul de Fezabilitate, la descrierea podurilor si pasajelor, este mentionat coronamentul de 0.8 m latime. Luand in considerare si Definitia DT_SF, va rugam sa specificati care este latimea corecta a coronamentului.
Raspuns 14	Latimea minima este de 0.75 m conform Partii desenate. Latimea de 0.8 m apare doar la nivel de descriere generala si nu aplicata per pasaj/poduri.
Intrebare 15	Schema statica In Cerintele Beneficiarului, ANEXA nr. 5 Cerinte obligatorii de proiectare structurala, la punctul 15, regasim cerinta: “Se vor pastra lungimea si numarul deschiderilor, tipul structurii si schema statica.”. Va rugam sa observati faptul ca intre partea scrisa si partea desenata din Studiul de Fezabilitate exista diferente in ceea ce priveste schema statica. Luand in considerare si Definitia DT_SF, <u>va rugam sa clarificati care dintre cele doua documente sus-mentionate (partea scrisa sau partea desenata din Studiul de Fezabilitate) primeaza.</u>
Raspuns 15	Continuizarea grinzilor la nivelul placii superioare nu implica modificarea schemei statice - grinzi simplu rezemate.

SOLICITARI DE CLARIFICARE LOTUL 1

Intrebare 16	Pod km 59+371 In Clarificarea nr. 6 transmisa de Autoritatea Contractanta in data de 11.09.2017, la intrebarea nr. 3 referitoare la diferentele care apar intre descrierea din partea tehnica si partea desenata aferenta podului de la km 59+371, raspunsul Autoritatii Contractante a fost ca trebuie respectata partea desenata. Va rugam sa observati faptul ca in Cerintele Beneficiarului, pentru podul km 59+371 de la punctul 1.4, pagina 19, din sucapitolul 1.3.3 “Prezentarea lucrarilor proiectate in Documentatia tehnica faza SF”, sectiunea “Poduri si Pasaje”, Sector 2. Km 52+770 – Km 69+000 aferent Centura Sud, este prezentata aceeaasi solutie cu cea din Studiul de Fezabilitate de la punctul 1.4, pagina 24/125, din CAP. 5 “DESCRIEREA VARIANTELOR STUDIIATE”, subcap. 5.5 “Poduri si pasaje”, dar diferita fata de plansa “6 Dispozitie Generala – 59 + 371.60 (Valea Calnaului)”. Luand in considerare Definitia DT_SF, <u>va rugam sa confirmati ca Cerintele Beneficiarului se modifica conform partii desenate din Studiul de Fezabilitate.</u>
Raspuns 16	Urmatorul paragraf din Cerintele Beneficiarului, pag 19 - 1.4 POD KM 59+371, respectiv <i>"Suprastructura este realizata din grinzi prefabricate precomprimate cu armatura aderenta tip T de 0.93 m inaltime, 14 bucati in sectiune transversala"</i>, se revizuieste in conformitate cu partea desenata si va avea urmatorul continut: <i>"Suprastructura este realizata din grinzi prefabricate tronsonate postcomprimate, 2x5 bucati in sectiune transversala"</i>.
Intrebare 17	"Protectie cu geocelule umplute cu beton" – km 53+400 Va rugam sa observati faptul ca la km 53+400 in Profilul transversal DT/1, care se afla sub denumirea “53+400-62+500-1.pdf” in partea desenata din Studiul de Fezabilitate, este prevazuta “Protectie cu geocelule umplute cu beton”, iar in Planul de situatie “planuri 5000-KM51 + 500-KM57+000.pdf”, nu este prevazuta nici o lucrare la aceasta pozitie. Mentionam ca aceste lucrari nu sunt descrise nici in Memoriul de Prezentare, nici in Cerintele Beneficiarului. Luand in considerare Definitia DT_SF, <u>va rugam sa clarificati daca se impune executarea lucrarii “Protectie cu geocelule umplute cu beton” conform profilului transversal.</u>
Raspuns 17	Se impune executarea lucrarii “protectie cu geocelule umplute cu beton” conform profilului transversal 53+400. Acesta se va aplica conform notei din plansa tip consolidare rambleu cu pamant armat cu geogrele.
Intrebare 18	“Pamant armat cu geogrele” – km 54+300 Va rugam sa observati faptul ca la km 54+300 in Planul de situatie “planuri 5000-KM51 + 500 - KM57+000.pdf” din partea desenata a Studiului de Fezabilitate, este prevazut “Pamant armat cu geogrele”, iar in Profilul transversal DT/1 care se regaseste sub denumirea “53+400-62+500-1.pdf” nu este prevazuta nici o lucrare de acest fel la aceasta pozitie kilometrica. Mentionam ca aceste lucrari nu sunt descrise nici in Memoriul de Prezentare, nici in Cerintele Beneficiarului. Luand in considerare Definitia DT_SF, <u>va rugam sa clarificati daca se impune executarea lucrarii “Pamant armat cu geogrele” conform Planului de situatie.</u>
Raspuns 18	Se va respecta aplicabilitatea figurata pe planul de situatie, in acest sens pamantul armat cu geogrele urmand a fi prevazut si in profilul 54+300.
Intrebare 19	Podete Va rugam sa observati faptul ca in planurile de situatie nr. 2-5 din cadrul Studiului de Fezabilitate, respectiv in tabelul „Pozitionarea podetelor de pe autostrada si a podetelor care asigura deplasarea faunei“ de la paginile 9-10 din Acordul de Mediu, valorile prevazute pentru podete sunt urmatoarele:

	<table><tr><th>Tip podet</th><th>Conform planurilor de situatie nr. 2-5 din Studiul de Fezabilitate</th><th>Conform Acordului de Mediu pg. 9-10</th></tr><tr><td>deschidere 2m</td><td>13 buc.</td><td>14 buc.</td></tr><tr><td>deschidere 3m</td><td>2 buc.</td><td>1 buc.</td></tr><tr><td>deschidere 5m</td><td>3 buc.</td><td>3 buc.</td></tr><tr><td>TOTAL</td><td>18 buc.</td><td>16 buc.</td></tr></table>	Tip podet	Conform planurilor de situatie nr. 2-5 din Studiul de Fezabilitate	Conform Acordului de Mediu pg. 9-10	deschidere 2m	13 buc.	14 buc.	deschidere 3m	2 buc.	1 buc.	deschidere 5m	3 buc.	3 buc.	TOTAL	18 buc.	16 buc.
Tip podet	Conform planurilor de situatie nr. 2-5 din Studiul de Fezabilitate	Conform Acordului de Mediu pg. 9-10														
deschidere 2m	13 buc.	14 buc.														
deschidere 3m	2 buc.	1 buc.														
deschidere 5m	3 buc.	3 buc.														
TOTAL	18 buc.	16 buc.														
	Avand in vedere discrepantele de mai sus, si luand in considerare si Definitia DT_SF, <u>va rugam sa specificati care dintre aceste cerinte primeaza.</u>															
Raspuns 19	Precizam ca eventualele necorelari/ omisiuni se vor rezolva in conformitate cu Cerintele Beneficiarului si clauzele contractuale, cu mentiunea ca se pot realiza, daca este cazul si numai daca situatia o impune, notificari in vederea modificarii punctuale in Acordul de Mediu. Oferta se va realiza in baza Studiului de fezabilitate pus la dispozitie.															
Intrebare 20	Pasaje Sector 1, Km 52+070 – Km 52+770. Discrepante de lungime intre SF/Memoriu si Centralizator Lucrari / Acord de Mediu Pasaj km 52+768 In Cerintele Beneficiarului pentru Pasaj km 52+768, la punctul 1.1 de la pagina 16, din capitolul 1.3.3 “Prezentarea lucrarilor proiectate in Documentatia tehnica faza SF”, sectiunea “Poduri si Pasaje”, Sector 1. Km 52+070 – Km 52+770 aferent Centura Nord, este prevazuta o lungime totala de 716,70m, aceeasi lungime fiind prevazuta si in memoriu si in Studiul de Fezabilitate la pct. 36, sectiunea 5.5 Poduri si pasaje din CAP.5 “DESCRIEREA VARIANTELOR STUDIASTE” pag.45/136. Cu toate acestea, in CENTRALIZATORUL LUCRARILOR DE PODURI SI PASAJE, este mentionata lungimea de 708.70m, valoare preluata si in Acordul de mediu, in tabelul “Pasaje prevazute pentru proiect”, pag. 7/53. Avand in vedere discrepantele de mai sus, si luand in considerare si Definitia DT_SF, <u>va rugam sa clarificati care este lungimea acestui pasaj.</u>															
Raspuns 20	Lungimea de 708,70 m din tabelul centralizator este "Lungime suprastructura", iar valoarea de 716,70 m este lungimea totala incluzand si zidurile intoarse la culei.															
Intrebare 21	Pasaje Sector 1, Km 52+070 – Km 52+770. Discrepante de lungime intre SF/Memoriu si Centralizator Lucrari / Acord de Mediu Pasaj bretea “A” In Cerintele Beneficiarului pentru Pasaj bretea “A” de la pct. 1.2, pagina 17, din capitolul 1.3.3 “Prezentarea lucrarilor proiectate in Documentatia tehnica faza SF”, sectiunea “Poduri si Pasaje”, Sector 1. Km 52+070 – Km 52+770 aferent Centura Nord este prevazuta o lungime 184.70m, aceeasi lungime fiind prevazuta si in memoriu si in Studiul de Fezabilitate, la pct. 37, sectiunea 5.5 Poduri si pasaje din CAP.5 “DESCRIEREA VARIANTELOR STUDIASTE”, pag.46/136. Cu toate acestea, in CENTRALIZATORUL LUCRARILOR DE PODURI SI PASAJE, pentru acest pasaj este mentionata lungimea de 180.30m, aceeasi lungime fiind preluata si in Acordul de mediu, in tabelul “Pasaje prevazute pentru proiect” pag. 7/53. Avand in vedere discrepantele de mai sus, si luand in considerare si Definitia DT_SF, <u>va rugam sa clarificati care este lungimea acestui pasaj.</u>															
Raspuns 21	Lungimea de 180.30m din tabelul centralizator este "Lungime suprastructura", iar valoarea de 184.70m este lungimea totala incluzand si zidurile intoarse la culei.															
Intrebare 22	Pasaje Sector 1, Km 52+070 – Km 52+770. Discrepante de lungime intre SF/Memoriu si Centralizator Lucrari / Acord de Mediu Pasaj bretea “B” In Cerintele Beneficiarului pentru Pasaj bretea “B” de la pct. 1.3, pagina 17, din capitolul 1.3.3 “Prezentarea lucrarilor proiectate in Documentatia tehnica faza SF”, sectiunea “Poduri															

	si Pasaje”, Sector 1. Km 52+070 – Km 52+770 aferent Centura Nord este prevazuta o lungime 215.10m, aceeasi lungime fiind prevazuta si in memoriu si in Studiul de Fezabilitate la pct. 38, sectiunea 5.5 Poduri si pasaje din CAP.5 “DESCRIEREA VARIANTELOR STUDIASTE”, pag.47/136. Cu toate acestea, in CENTRALIZATORUL LUCRARILOR DE PODURI SI PASAJE, este mentionata lungimea de 200.70m, aceeasi lungime fiind preluata si in Acordul de mediu, in tabelul “Pasaje prevazute pentru proiect”, pag. 7/53. Avand in vedere discrepantele de mai sus, si luand in considerare si Definitia DT_SF, <u>va rugam sa clarificati care este lungimea acestui pasaj.</u>
Raspuns 22	Lungimea de 200.70 m din tabelul centralizator este "Lungime suprastructura", iar valoarea de 215.10 m este lungimea totala incluzand si zidurile intoarse la culei.
Intrebare 23	Pasaje Sector 1, Km 52+070 – Km 52+770. Discrepante de lungime intre SF/Memoriu si Centralizator Lucrari / Acord de Mediu Pasaj bretea “E” In Cerintele Beneficiarului pentru Pasaj bretea “E” de la pct. 1.4, pagina 18, din capitolul 1.3.3 “Prezentarea lucrarilor proiectate in Documentatia tehnica faza SF”, sectiunea “Poduri si Pasaje”, Sector 1. Km 52+070 – Km 52+770 aferent Centura Nord este prevazuta o lungime 334.60m, aceeasi lungime fiind prevazuta si in memoriu si in Studiul de Fezabilitate la pct. 39, sectiunea 5.5 Poduri si pasaje din CAP.5 “DESCRIEREA VARIANTELOR STUDIASTE”, pag.48/136. Cu toate acestea, in CENTRALIZATORUL LUCRARILOR DE PODURI SI PASAJE, este mentionata lungimea de 330.30m, aceeasi lungime fiind preluata si in Acordul de mediu, in tabelul “Pasaje prevazute pentru proiect”, pag. 7/53. Avand in vedere discrepantele de mai sus, si luand in considerare si Definitia DT_SF, <u>va rugam sa clarificati care este lungimea acestui pasaj.</u>
Raspuns 23	Lungimea de 330.30 m din tabelul centralizator este "Lungime suprastructura", iar valoarea de 334.60 m este lungimea totala incluzand si zidurile intoarse la culei.
Intrebare 24	Pasaje Sector 1, Km 52+070 – Km 52+770. Discrepante de lungime intre SF/Memoriu si Centralizator Lucrari / Acord de Mediu Pasaj bretea “F” In Cerintele Beneficiarului pentru Pasaj bretea “F” de la pct. 1.5, pagina 18, din capitolul 1.3.3 “Prezentarea lucrarilor proiectate in Documentatia tehnica faza SF”, sectiunea “Poduri si Pasaje”, Sector 1. Km 52+070 – Km 52+770 aferent Centura Nord este prevazuta o lungime 424.60m, aceeasi lungime fiind prevazuta si in memoriu si in Studiul de Fezabilitate regasit la pct. 40, sectiunea 5.5 Poduri si pasaje din CAP.5 “DESCRIEREA VARIANTELOR STUDIASTE”, pag.48/136. Cu toate acestea, in CENTRALIZATORUL LUCRARILOR DE PODURI SI PASAJE, este mentionata lungimea de 420.40m, valoare preluata si in Acordul de mediu, in tabelul “Pasaje prevazute pentru proiect”, pag. 7/53. Avand in vedere discrepantele de mai sus, si luand in considerare si Definitia DT_SF, <u>va rugam sa clarificati care este lungimea acestui pasaj.</u>
Raspuns 24	Lungimea de 420.40 m din tabelul centralizator este "Lungime suprastructura", iar valoarea de 424.60 m este lungimea totala incluzand si zidurile intoarse la culei.
Intrebare 25	Dat fiind faptul ca la Nodul rutier cu DN4 nu e clar cum se va garanta accesul pe stanga DN4, la Depozitul Megaimage, si cu atat mai mult la unitatea productiva situata 600m mai inainte pe dreapta DN4, la care atat accesul dinspre Bucuresti cat si dinspre Calafat este absolut compromis, va rugam sa clarificati modalitatea in care se vor restabili aceste accese.

	
Raspuns 25	Ofertantii vor intocmi oferta pe baza Studiului de Fezabilitate pus la dispozitie si a Cerintelor Beneficiarului.
SOLICITARI DE CLARIFICARE LOTUL 2	
Intrebare 26	Pasaj CF km 70+500 In Cerintele Beneficiarului, la punctul 1.3.3. Presentarea lucrarilor proiectate in Documentatia tehnica faza SF pentru Pasaj CF km 70+500, regasim in sectiune transversala 2x12 grinzi. Va rugam sa observati faptul ca, in privinta acestui pasaj, in Studiul de Fezabilitate exista diferente intre Memoriul de prezentare si partea desenata. In concret, in Memoriul de prezentare, la Poduri si Pasaje punctul 1.10 Pasaj KM 70+500, regasim in sectiune transversal 2x12 grinzi, solutie diferita fata de cea din plansa 12 DG C.F. Giurgiu unde sunt 2x11 grinzi. Avand in vedere discrepanta de mai sus, si luand in considerare si Definitia DT_SF, <u>va rugam sa clarificati care este solutia impusa.</u>
Raspuns 26	La intocmirea Ofertei se va respecta solutia din partea desenata, si anume 2x11 grinzi.
Intrebare 27	Pod km 72+446.78 In Cerintele beneficiarului, la punctul 1.3.3. Presentarea lucrarilor proiectate in Documentatia tehnica faza SF pentru Pod pe autostrada peste canal Km 72+446.78, regasim deschiderea de 33 m. Va rugam sa observati faptul ca, in privinta acestui pod, in Studiul de Fezabilitate exista diferente intre Memoriul de prezentare si partea desenata. In concret, in Memoriul de prezentare, la Poduri si Pasaje punctul 1.12 Pod km 72+446.78, regasim deschiderea de 33m, solutie diferita fata de cea din plansa - profil longitudinal Lunga~10, care prevede o deschidere de 30m. Avand in vedere discrepanta de mai sus, si luand in considerare si Definitia DT_SF, <u>va rugam sa clarificati care este solutia impusa.</u>
Raspuns 27	La intocmirea Ofertei se va utiliza deschiderea de 33.0m, asa cum apare in dispozitia generala.
Intrebare 28	Pod km 73+518 In Cerintele beneficiarului, la punctul 1.3.3. Presentarea lucrarilor proiectate in Documentatia tehnica faza SF, pentru Pod pe autostrada peste raul Sabar km 73+518 regasim lungimea 82.20 m cu deschiderile 24.25+27.50+24.25. Va rugam sa observati faptul ca, in ceea ce priveste acest pod, in Studiul de Fezabilitate, in Memoriul de prezentare, la Poduri si Pasaje punctul 1.14 Pod km 73+518, regasim lungimea 85.20 m cu deschiderile 24.00+27.00+24.00.

	Avand in vedere discrepanta de mai sus, si luand in considerare si Definitia DT_SF, <u>va rugam sa clarificati care este solutia impusa.</u>															
Raspuns 28	La intocmirea Ofertei se va avea in vedere lungimea de 82,20m, respectiv deschiderile 24.00+27.00+24.00. 24.25+27.50+24.25 reprezinta distanta intre axele infrastructurilor. A se vedea dispozitia generala.															
Intrebare 29	Pasaj Km 74+876.35 In Cerintele Beneficiarului, ANEXA nr. 5 Cerinte obligatorii de proiectare structurala Centralizator Lucrari Lot 2, regasim lungimea 280.00 m si deschiderile 10x27.30, asadar se desprinde concluzia ca pe ambele sensuri avem 10 deschideri de 27.3. Va rugam sa observati faptul ca, in ceea ce priveste acest pasaj, in Studiul de Fezabilitate, in Memoriul de prezentare, la Poduri si Pasaje punctul 1.16 Pasaj Km 74+876.35, regasim descrierea traversarii DN 5 pe partea stanga, sensul spre autostrada A 2 Bucuresti – Constanta, respectiv ca aceasta se va face prin intermediul unui pasaj superior cu lungimea totala de 286,90 m, 10 deschideri de 27,00 m, iar traversarea DN5 pe partea dreapta, sensul spre autostrada A 1 Bucuresti - Pitesti se va face prin intermediul unui pasaj superior cu lungimea totala de 284,60 m, 9 deschideri de 2 x 24,00 + 2 x 27,00 + 2 x 35,00 + 1 x 27,00 + 2 x 24,00 m. Avand in vedere discrepanta dintre valorile celor doua sensuri de circulatie, si luand in considerare si Definitia DT_SF, <u>va rugam sa clarificati care este solutia impusa.</u>															
Raspuns 29	La Intocmirea Ofertei se va respecta solutia din partea desenata. Datorita desprinderii bretelei apar diferente intre deschideri pe cele doua cai.															
Intrebare 30	Podete Va rugam sa observati faptul ca in privinta podetelor sunt prevazute urmatoarele valori: <table><tr><th>Tip podet</th><th>Conform planurilor de situatie din Studiul de Fezabilitate</th><th>Conform Acordului de Mediu</th></tr><tr><td>deschidere 2m</td><td>7 buc.</td><td>9 buc.</td></tr><tr><td>deschidere 3m</td><td>4 buc.</td><td>2 buc.</td></tr><tr><td>deschidere 5m</td><td>5 buc.</td><td>5 buc.</td></tr><tr><td>TOTAL</td><td>16 buc.</td><td>16 buc.</td></tr></table> Avand in vedere discrepantele de mai sus, si luand in considerare si Definitia DT_SF, <u>va rugam sa specificati care dintre aceste cerinte primeaza.</u>	Tip podet	Conform planurilor de situatie din Studiul de Fezabilitate	Conform Acordului de Mediu	deschidere 2m	7 buc.	9 buc.	deschidere 3m	4 buc.	2 buc.	deschidere 5m	5 buc.	5 buc.	TOTAL	16 buc.	16 buc.
Tip podet	Conform planurilor de situatie din Studiul de Fezabilitate	Conform Acordului de Mediu														
deschidere 2m	7 buc.	9 buc.														
deschidere 3m	4 buc.	2 buc.														
deschidere 5m	5 buc.	5 buc.														
TOTAL	16 buc.	16 buc.														
Raspuns 30	Precizam ca eventualele necorelari/ omisiuni se vor rezolva in conformitate cu Cerintele Beneficiarului si clauzele contractuale, cu mentiunea ca se pot realiza, daca este cazul si numai daca situatia o impune, notificari in vederea modificarii punctuale in Acordul de Mediu. Oferta se va realiza in baza Studiului de fezabilitate pus la dispozitie.															
Intrebare 31	Dat fiind faptul ca la nodul rutier cu DN5, suprafata care ramane in interiorul bretelelor nodului si pe care este prezenta o activitate comerciala si de productie (service auto, restaurant, etc.) nu a fost expropriata, accesul dinspre Giurgiu si cel dinspre Bucuresti nu pot fi asigurate, va rugam sa clarificati modalitatea in care se vor restabili aceste accese.															

	
Raspuns 31	Ofertantii vor intocmi oferta pe baza Studiului de Fezabilitate pus la dispozitie si a Cerintelor Beneficiarului.
SOLICITARI DE CLARIFICARE LOTUL 3	
Intrebare 32	Adaptarea solutiilor tehnice in functie de situatia actuala a drumurilor locale In Cerintele Beneficiarului (pg. 63 3.2.11 Cerinte speciale obligatorii) se mentioneaza ca solutiile tehnice ce vor fi adoptate vor tine cont de situatia actuala a drumurilor locale. Va rugam sa observati faptul ca unele drumuri care se intersecteaza cu autostrada de centura au fost modernizate (ex: drum comunal transformat in drum judetean). Luand in considerare si Definitia DT_SF, <u>va rugam sa specificati daca solutiile adaptate in functie de situatia actuala a drumurilor locale vor fi prezentate in faza de ofertare sau doar la declaratia de proiectare.</u>
Raspuns 32	Solutiile adaptate in functie de situatia actuala a drumurilor locale vor fi prezentate in faza de ofertare.
Intrebare 33	Pasajul peste autostrada A1, Km 0+000 Va rugam sa observati faptul ca in Cerintele Beneficiarului (pg. 84, 5.3.1 Descrierea lucrarilor) pasajul peste autostrada A1 pe autostrada de centura Km 0+000 are prevazuta o lungime de 112.20 ml, iar Centralizatoriul lucrarilor de poduri si pasaje (Centralizatoriul lucrarilor de poduri si pasaje, pg. 24 Memoriul de prezentare -Nord), la pasajul peste autostrada A1 pe autostrada de centura km 0+000, regasim lungimea 103.20 ml, in timp ce in plansa de pod (Plansa - Dispozitie generala din studiul de fezabilitate) lungimea este de 112.20 ml. Avand in vedere discrepantele de mai sus, si luand in considerare si Definitia DT_SF, <u>va rugam sa clarificati care este lungimea acestui pod.</u>
Raspuns 33	Lungimea de 103,20 m din tabelul centralizator este "Lungime suprastructura", iar valoarea de 112,20 m este lungimea totala incluzand si zidurile intoarse la culei.
Intrebare 34	Pod km 88+009 Va rugam sa observati faptul ca, in ceea ce priveste acest pod, in Cerintele Beneficiarului (pg. 16, 1.2 Pod km 88+009 pe autostrada de centura) regasim lungimea suprastructurii de 130ml, lungime reiterata si in Memoriul de prezentare (POD-PASAJ KM 88+009 pe autostrada peste Colectorul Bragadiru, pg. 37 1.26 Pod-Pasaj km 88+009 din Memoriul de prezentare). Cu toate acestea, in profilul longitudinal (Plansa DPL/7) lungimea suprastructurii podului este 125 ml. Avand in vedere discrepantele de mai sus, si luand in considerare si Definitia DT_SF, <u>va rugam sa specificati in mod clar care este deschiderea acestui pod.</u>
Raspuns 34	Se va respecta solutia din partea desenata pentru structuri, si anume dispozitia generala unde lungimea este de 130,0m.
Intrebare 35	Pod km 96+867 Va rugam sa observati faptul ca, in ceea ce priveste acest pod, in Cerintele Beneficiarului

	(pg. 19, 1.9 Pod km 96+867 pe autostrada de centura) regasim lungimea suprastructurii de 130m, lungime reiterata si de Memoriul de prezentare (POD KM 96 + 867 pe autostrada peste apeductul Ogrezeni - NH Dragomiresti in Memoriul de prezentare - pg. 41, 1.33 Pod km 96+867). Cu toate acestea, in profilul longitudinal (Planse 10, DPL/9) lungimea suprastructurii podului este de 100 ml. Avand in vedere discrepantele de mai sus, si luand in considerare si Definitia DT_SF, <u>va rugam sa specificati in mod clar care este deschiderea acestui pod.</u>																							
Raspuns 35	Se va respecta solutia din partea desenata pentru structuri, si anume dispozitia generala unde lungimea este de 130,0m.																							
Intrebare 36	Pod km 98+272 Va rugam sa observati faptul ca, in ceea ce priveste acest pod, in Cerintele beneficiarului (pg.19, 1.10 Pod km 98+272 pe autostrada de centura) la PASAJ KM 98+272 pe autostrada peste DJ 601 Ciorogarla - Bolintin Deal, regasim urmatoarele deschideri 2x21,00 +21,30 + 30,60 + 21,30 + 2x21,00, aceleasi deschideri fiind regasite si in Memoriul de prezentare (pg.41 1.34 Pasaj km 98+272). Cu toate acestea, in Profilul longitudinal km 95+300- km 100+700 si in Planul de situatie km 96+000 – km 101+400, pasajul are deschiderile 9x30. Avand in vedere discrepantele de mai sus, si luand in considerare si Definitia DT_SF, <u>va rugam sa specificati care este solutia impusa.</u>																							
Raspuns 36	La Intocmirea Ofertei se va respecta solutia din partea desenata pentru structuri. A se vedea dispozitia generala.																							
Intrebare 37	Pod km 99+932 Va rugam sa observati faptul ca, in ceea ce priveste acest pod, in Cerintele Beneficiarului (pg. 19, 1.11 Pod km 99+932 pe autostrada de centura) lungimea totala a suprastructurii podului este de 88.20 ml, aceeasi lungime totala fiind regasita si in Memoriul de prezentare (POD KM 99+932.02 pe autostrada peste paraul Ciorogarla in Memoriul de prezentare din Studiul de Fezabilitate – pg. 42, 1.35 Pod km 99+932). Cu toate acestea, in Acordul de mediu lungimea acestui pod este de 85.2 ml. Avand in vedere discrepantele de mai sus, si luand in considerare si Definitia DT_SF, <u>va rugam sa specificati care este lungimea acestui pod.</u>																							
Raspuns 37	Se va respecta solutia din partea desenata pentru structuri, si anume dispozitia generala unde lungimea este de 88.20m.																							
Intrebare 38	Deschiderile podetelor Va rugam sa observati faptul ca in Cerintele Beneficiarului nu se regasesc deschiderile podetelor, in vreme ce in conformitate cu planurile de situatie din Studiul de Fezabilitate, respectiv in Acordul de mediu, regasim urmatoarele valori: <table><tr><td>Tip podet</td><td>Conform planurilor de situatie din Studiul de Fezabilitate</td><td>Conform Acordului de Mediu</td><td>Conform Cerintelor Beneficiarului</td></tr><tr><td>2m</td><td>21 buc.</td><td>18 buc.</td><td rowspan="5">NU SUNT PREVAZUTE</td></tr><tr><td>3m</td><td>2 buc.</td><td>4 buc.</td></tr><tr><td>4m</td><td>1 buc.</td><td>NU SUNT PREVAZUTE</td></tr><tr><td>5m</td><td>1 buc.</td><td>1 buc.</td></tr><tr><td>TOTAL</td><td>25 buc.</td><td>23 buc.</td></tr></table> Avand in vedere discrepantele de mai sus, si luand in considerare si Definitia DT_SF, <u>va rugam sa specificati care dintre cerinte primeaza.</u>				Tip podet	Conform planurilor de situatie din Studiul de Fezabilitate	Conform Acordului de Mediu	Conform Cerintelor Beneficiarului	2m	21 buc.	18 buc.	NU SUNT PREVAZUTE	3m	2 buc.	4 buc.	4m	1 buc.	NU SUNT PREVAZUTE	5m	1 buc.	1 buc.	TOTAL	25 buc.	23 buc.
Tip podet	Conform planurilor de situatie din Studiul de Fezabilitate	Conform Acordului de Mediu	Conform Cerintelor Beneficiarului																					
2m	21 buc.	18 buc.	NU SUNT PREVAZUTE																					
3m	2 buc.	4 buc.																						
4m	1 buc.	NU SUNT PREVAZUTE																						
5m	1 buc.	1 buc.																						
TOTAL	25 buc.	23 buc.																						
Raspuns 38	Precizam ca eventualele necorelari/ omisiuni se vor rezolva in conformitate cu Cerintele																							

	Beneficiarului si clauzele contractuale, cu mentiunea ca se pot realiza, daca este cazul si numai daca situatia o impune, notificari in vederea modificarii punctuale in Acordul de Mediu. Oferta se va realiza in baza Studiului de fezabilitate pus la dispozitie.																																						
Intrebare 39	Diferente de cote intre profilele transversale si profilul longitudinal Va rugam sa observati faptul ca in Cerintele Beneficiarului nu se regasesc cotele proiectului, iar intre profilele transversale si profilul longitudinal regasim diferente de cote dupa cum urmeaza: <table><tr><th rowspan="2">Zona</th><th rowspan="2">km</th><th colspan="2">Cota proiectata in profil</th></tr><tr><th>transversal</th><th>longitudinal</th></tr><tr><td rowspan="4">pod apeduct Bragadiru</td><td>87+600</td><td>83.85</td><td>85.040</td></tr><tr><td>87+900</td><td>87.49</td><td>89.102</td></tr><tr><td>88+200</td><td>88.39</td><td>89.010</td></tr><tr><td>88+500</td><td>85.59</td><td>85.618</td></tr><tr><td rowspan="6">pod Arges apeduct Ogrezeni</td><td>96+100</td><td>98.98</td><td>99.114</td></tr><tr><td>96+500</td><td>100.58</td><td>102.286</td></tr><tr><td>96+800</td><td>102.45</td><td>104.822</td></tr><tr><td>97+100</td><td>102.20</td><td>104.731</td></tr><tr><td>97+500</td><td>99.97</td><td>101.128</td></tr><tr><td>97+900</td><td>102.63</td><td>102.657</td></tr></table> Luand in considerare si Definitia DT_SF, va rugam sa clarificati aceste diferente avand in vedere ca nu am primit o ridicare topografica in format electronic.	Zona	km	Cota proiectata in profil		transversal	longitudinal	pod apeduct Bragadiru	87+600	83.85	85.040	87+900	87.49	89.102	88+200	88.39	89.010	88+500	85.59	85.618	pod Arges apeduct Ogrezeni	96+100	98.98	99.114	96+500	100.58	102.286	96+800	102.45	104.822	97+100	102.20	104.731	97+500	99.97	101.128	97+900	102.63	102.657
Zona	km			Cota proiectata in profil																																			
		transversal	longitudinal																																				
pod apeduct Bragadiru	87+600	83.85	85.040																																				
	87+900	87.49	89.102																																				
	88+200	88.39	89.010																																				
	88+500	85.59	85.618																																				
pod Arges apeduct Ogrezeni	96+100	98.98	99.114																																				
	96+500	100.58	102.286																																				
	96+800	102.45	104.822																																				
	97+100	102.20	104.731																																				
	97+500	99.97	101.128																																				
	97+900	102.63	102.657																																				
Raspuns 39	Se vor respecta cotele aferente profilului longitudinal care a stat la baza pozitionarii si reprezentarii taluzurilor, inclusiv in vederea realizarii expropriilor.																																						