



**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. 12 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	Analizand documentatia pusa la dispozitie de catre Autoritatea Contractanta, constatam ca pentru pasajele peste autostrada, una din pile este amplasata in zona mediana a autostrazii. Va rugam confirmati faptul ca se admite pila in zona mediana la pasajele peste autostrada.
Raspuns 1	Confirmam ca se admite pila in zona mediana la pasajele peste autostrada, conform Cerintelor Beneficiarului.
Intrebare 2	Analizand documentatia pusa la dispozitie de catre Autoritatea Contractanta, constatam ca pentru pasajele peste autostrada nu a fost luat in considerare eventuala largire a autostrazii la sase benzi (2x3 benzi pe sens). Va rugam confirmati faptul ca pasajele peste autostrada trebuie sa aiba o deschidere suficienta, astfel incat sa permita o eventuala largire a autostrazii la sase benzi (2x3 benzi pe sens).
Raspuns 2	Se va respecta documentatia pusa la dispozitie de Autoritatea Contractanta.
Intrebare 3	Ne raportam la Acordul Contractual publicat de catre Autoritatea Contractanta in cadrul Clarificarii nr. 5 – Clarificare din oficiu - respectiv Anexa nr. 1 la Acordul Contractual – Metodologia de utilizare a rezervelor de implementare prevazute in Graficul de plati aferent prezentului contract si va solicitam sa clarificati problema sumelor alocate fiecarei categorii de cheltuieli in lista categoriilor de cheltuieli care se finanteaza din rezervele de implementare a proiectelor prin eliminarea din Documentatia de Atribuire a cerintei evidentierii de catre ofertanti in mod distinct a sumelor alocate fiecarei categorii de cheltuieli in lista categoriilor de cheltuieli care se finanteaza din rezervele de implementare a proiectelor, si totodata prin evidentierea de catre dumneavoastra, Autoritatea Contractanta, in mod distinct a sumelor alocate fiecarei categorii de cheltuieli in lista categoriilor de cheltuieli care se finanteaza din rezervele de implementare a proiectelor, in conformitate cu prevederile art. XI alin. (2) si alin. (4) din O.U.G. nr. 83/2016. Solicitarea mai sus mentionata are la baza urmatoarele: Potrivit Clarificarii nr. 5 ("Clarificare din oficiu"): <i>"In virtutea art. XI, alin (3) din OUG 83/2016 privind unele măsuri de eficientizare a implementării proiectelor de infrastructură de transport, unele măsuri în domeniul transporturilor, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, Autoritatea Contractanta publica, in cadrul Anexei I la Acordul Contractual, Metodologia de utilizare a rezervelor de implementare prevazute in Graficul de plati aferent prezentului contract. A se vedea in acest sens Anexa 1 la prezenta. In consecinta, Graficul de plati se completeaza cu Anexa "Lista categoriilor de cheltuieli care se finanteaza din rezervele de implementare", care va fi completata in mod obligatoriu de ofertanti si va fi inclusa in Propunerea Financiara a acestora pentru fiecare lot in parte. A se vedea in acest sens Anexa 2 la prezenta."</i>

Consultand Anexa 1 la Acordul Contractual - Metodologia de Utilizare a Rezervelor de Implementare pentru Contractul „Autostrada de Centura Bucuresti km 0+000 – km 100+900, Lotul ...” reiese faptul ca:

- - pagina 2:

III. Condițiile de aplicare (cumulative):

1. utilizarea rezervei este strict necesara pentru implementarea Contractului;
2. utilizarea rezervei este generata de cauze independente de voința Beneficiarului sau a Antreprenorului

Sau

- utilizarea rezervei este generata de cauze care nu au putut fi prevăzute cu exactitate la data organizării procedurii legale de achiziție publică.

--- pagina 3:

*Nota 1: Categoriile de cheltuieli care se finanțează din rezervele de implementare sunt numai cele incluse in **Lista categoriilor de cheltuieli care se finanțează din rezervele de implementare ce va fi parte integranta din documentatia de atribuire.** Sumele aferente acestor categorii de cheltuieli sunt cele propuse de ofertant in propunerea sa financiara, astfel incat, valoarea totala a acestor categorii de cheltuieli nu poate depasi valoarea totala a rezervelor de implementare publicata de Autoritatea Contractanta in documentatia de atribuire, respectiv: Lot 1: 43.952.651 Lei fara TVA, Lot 2: 41.987.309 Lei fara TVA, Lot 3: 41.254.110 lei fara TVA*.*

De asemenea, din analiza continutului Anexei 2 – Anexa Grafic de Plati, continand Lista categoriilor de cheltuieli care se finanteaza din rezervele de implementare, rezulta urmatoarele:

*„**Nota 1:**Categoriile de cheltuieli care se finanțează din rezervele de implementare sunt numai cele incluse in **Lista categoriilor de cheltuieli care se finanțează din rezervele de implementare ce va fi parte integranta din documentatia de atribuire.** Sumele aferente acestor categorii de cheltuieli sunt cele propuse de fiecare ofertant in propunerea sa financiara.*

Nota 2: Valoarea totala a acestor categorii de cheltuieli, respectiv : Lot 1: 43.952.651 Lei fara TVA, Lot 2: 41.987.309 Lei fara TVA, Lot 3: 41.254.110 lei fara TVA va fi defalcata de fiecare Ofertant in cadrul celor 16 categorii de cheltuieli din prezenta anexa.”.

Din lecturarea prevederilor de mai sus reiese in mod evident faptul ca, **in forma actuala, Documentatia de Atribuire impune obligatia ofertantilor de a evidentia distinct sumele alocate fiecărei categorii de cheltuieli in lista categoriilor de cheltuieli care se finanțează din rezervele de implementare a proiectelor.**

Or, conform art. XI alin. (2) si alin. (4) din O.U.G. nr. 83/2016, dispozitii legale invocate chiar de catre Autoritatea Contractanta prin Clarificarea nr. 5:

„(2) Rezervele de implementare a proiectelor sunt evidențiate distinct de către autoritatea contractantă în documentația de atribuire a lucrărilor ca articole generale sau sub orice altă formă considerată de către beneficiar în conformitate cu prevederile legale în vigoare și fac parte din valoarea estimată a contractului.”

„(4) Lista categoriilor de cheltuieli care se finanțează din rezervele de implementare a proiectelor, precum și sumele alocate fiecărei categorii de cheltuieli se evidențiază distinct în documentația de atribuire a lucrărilor odată cu inițierea procedurilor de achiziție publică.”

Asadar obligarea ofertantilor sa evidentieze distinct sumele alocate fiecărei categorii de cheltuieli in lista categoriilor de cheltuieli care se finanțează din rezervele de implementare a proiectelor este nelegala, contravenind dispozitiilor imperative ale art. XI alin. (2) si alin. (4)

	din O.U.G. nr. 83/2016. Avand in vedere toate cele de mai sus mentionate reiteram solicitarea de a clarifica problema sumelor alocate fiecarei categorii de cheltuieli in lista categoriilor de cheltuieli care se finanteaza din rezervele de implementare a proiectelor prin eliminarea din Documentatia de Atribuire a cerintei evidentierii de catre ofertanti in mod distinct a sumelor alocate fiecarei categorii de cheltuieli in lista categoriilor de cheltuieli care se finanteaza din rezervele de implementare a proiectelor, si totodata prin evidentiarea de catre dumneavoastra, Autoritatea Contractanta, in mod distinct a sumelor alocate fiecarei categorii de cheltuieli in lista categoriilor de cheltuieli care se finanteaza din rezervele de implementare a proiectelor, in conformitate cu prevederile art. XI alin. (2) si alin. (4) din O.U.G. nr. 83/2016.
Raspuns 3	Va rugam sa aveti in vedere faptul ca Autoritatea Contractanta a oferit operatorilor economici facilitatea de a aloca, in functie de necesitatile identificate, sumele pentru fiecare categorie de cheltuieli in parte, neimpunand limite pentru acestea, singura conditie fiind incadrarea in valoarea totala a Rezervelor de Implementare. Totodata, pentru a asigura corelarea intre Anexa la Graficul de Plati si Acordul Contractual, in Anexa 1 la Acordul Contractual, cap. IV. <i>Lista categoriilor de cheltuieli care se finanțează din rezervele de implementare</i> se completeaza cu categoria "<i>cheltuieli privind arheologia</i>".
Intrebare 4	Avand in vedere complexitatea contractului, a documentatiei de atribuire, clarificari care au detaliat si/sau completat Caietul de Sarcini pus la dispozitie, in vederea intocmirii de catre toti ofertantii a unei oferte complete si conforme care sa corespunda necesitatilor Autoritatii Contractante, va rugam sa procedati la prelungirea termenului de depunere al ofertelor cu 30 zile
Raspuns 4	A se consulta termenul de primire a ofertelor in sectiunea "Detalii procedura" din SEAP.
Intrebare 5	Tinand cont de numarul mare de clarificari aparute in ultimele zile, cat si de faptul ca licitatiea mai sus mentionata vizeaza atat proiectarea cat si executia, documentatia necesara participarii la licitatie necesita un timp indelungat de pregatire si elaborare al ofertelor, va rugam sa acceptati solicitarea noastra de prelungire a datei de depunere a ofertelor cu cel putin 6 saptamani.
Raspuns 5	A se consulta termenul de primire a ofertelor in sectiunea "Detalii procedura" din SEAP.
SOLICITARI DE CLARIFICARE LOTUL 2 SI LOTUL 3	
Intrebare 6	Avand in vedere modificarile legislative emise de Ministerul Transporturilor in perioada de elaborare a ofertelor, si anume: OMT 1296/2017 pentru aprobarea „Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor” care abroga ordinul nr. 45/1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor, in vigoare din 18 septembrie 2017; OMT 1294/2017 pentru aprobarea Normelor Tehnice privind amplasarea lucrarilor edilitare, a stalpilor pentru instalatii si a pomilor in localitatile urbane si rurale , care abroga ordinul nr. 47/1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind amplasarea lucrărilor edilitare, a stâlpilor pentru instalații și a pomilor în localitățile urbane și rurale, in vigoare din 18 septembrie 2017; OMT nr. 1295/2017 pentru aprobarea Normelor tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice in vigoare din 7 septembrie 2017, care abroga OMT 46/1998 OMT nr. 1297/2017 pentru aprobarea Normelor privind încadrarea în categorii a drumurilor de interes național in vigoare din 12 septembrie 2017, care abroga OMT 43/1998; OMT nr. 1298/2017 pentru aprobarea Reglementării tehnice privind proiectarea și dotarea parcărilor noi, a locurilor de oprire și staționare, aferente drumurilor publice, situate în extravilanul localităților, in vigoare din 15 septembrie, care abroga OMT 2264/2004, In vederea intocmirii unor oferte complete si corecte, avem rugamintea de a decala termenul limita de depunere a ofertelor cu cel putin 30 zile.
Raspuns 6	A se consulta termenul de primire a ofertelor in sectiunea "Detalii procedura" din SEAP.

Intrebare 7	Urmare a raspunsului nr. 13 din Clarificarea nr. 3 potrivit caruia: „Proiectarea seismica a structurilor se face in conformitate cu Eurocod 8 si PD165-2012. In normativul PD165-2012 la capitolul III.5.3.2 "Aplicarea componentelor miscarii seismice" este indicat pentru calculele seismice a se utiliza spectrele de proiectare si acceleratia orizontala din "Cod de practica seismica P100. Partea I-P100-1/2006: Prevederi de proiectare pentru cladiri". De asemenea, combinarea efectelor actiunii seismice se face pe baza precizarilor din "Cod de practica seismica P100. Partea I-P100-1/2006: Prevederi de proiectare pentru cladiri", paragrafele 4.5.3.6. Avand in vedere ca Normativul P100 a fost actualizat in 2013, se vor utiliza in calculele efectuate conform Eurocod 8 si PD165-2012, elementele necesare din Codul de proiectare P100-1/2013.” Si avand in vedere Cerintele Beneficiarului potrivit carora „Documentatia tehnică faza S.F.” reprezinta Studiul de fezabilitate in baza caruia s-a realizat promovarea investitiei la nivelul anului 2007, si reprezinta Documentatia tehnica la un nivel de exigenta cantitativa si calitativa minima acceptata de catre Beneficiar si impusa de catre acesta pentru elaborarea Proiectului Tehnic de Executie." Precum si prevederile HG nr. 901 /2015 privind aprobarea Strategiei naționale în domeniul achizițiilor publice, conform carora: „În cazul contractelor de proiectare și execuție, studiile de fezabilitate nu vor fi impuse ca soluții obligatorii lăsând flexibilitate în conceperea unor proiecte cu accent pe obiectivele de performanță indicate în documentația de atribuire.” Precum si Cerinta Beneficiarului conform careia „Standardele utilizate in proiectarea structurilor vor fi in conformitate cu Anexa nr. 3, standardele romanesti in vigoare si sistemul Eurocoduri.” Avand in vedere faptul ca in raport cu solutiile tehnice incluse in „Documentatia tehnica faza Studiu de Fezabilitate”, solutii tehnice ce au fost stabilite pentru incarcari conform STAS 3221-86 si P100- 1/2006, iar in cadrul realizarii ofertei/proiectului prezentului obiectiv solutiile tehnice se vor realiza in conformitate cu ultimele norme in vigoare (P100/2013, EUROCODE etc.), ce aduc un spor de incarcari in calculul de dimensionare pentru elementele de rezistenta ale structurilor, conducand la necesitatea sporirii capacitatii portante pentru acestea cu implicatii in alcatuirea constructiva (cofraj si armare), va rugam sa confirmati faptul ca, urmare a calculelor statice conform sistemului Eurocoduri si P100/2013, lungimea si numarul deschiderilor, tipul structurii si schema statica vor putea fi modificate astfel incat sa fie posibila alegerea solutiilor optime din punct de vedere structural.
Raspuns 7	Va rugam sa aveti in vedere ca nu exista Raspunsul nr. 13 in Clarificarea nr. 3. Clarificarea nr. 3 pentru aceasta procedura de achizitie publica contine o singura intrebare si un singur raspuns. In situatia in care faceti referire la Raspunsul nr. 6 din Clarificarea nr. 6, va rugam sa aveti in vedere interpretarea prevederilor HG nr. 901 intr-un context care sa permita intelegerea in ansamblu a celor specificate de legiuitor: <u>" (iv) Vor fi promovate modificări legislative pentru a elimina blocajele întâmpinate în implementare[...]</u> ● În cazul contractelor de proiectare și execuție, studiile de fezabilitate nu vor fi impuse ca soluții obligatorii lăsând flexibilitate în conceperea unor proiecte cu accent pe obiectivele de performanță indicate în documentația de atribuire[...]" Hotărârea nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice reglementează etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice pentru realizarea obiectivelor/proiectelor noi de investiții în domeniul construcțiilor. Aceste etape sunt: „(2) Documentațiile prevăzute la alin. (1) se elaborează, pe etape, astfel: a) în etapa I: (i) nota conceptuală;

	(ii) tema de proiectare; b) în etapa a II-a: (i) studiul de fezabilitate, după caz; (ii) studiul de fezabilitate sau documentația de avizare a lucrărilor de intervenții, după caz; c) în etapa a III-a: (i) proiect pentru autorizarea/desființarea executării lucrărilor; d) în etapa a IV-a: (i) proiectul tehnic de execuție.” Proiect tehnic de execuție Art. 12. - (1) Proiectul tehnic de execuție constituie documentația prin care proiectantul dezvoltă, detaliază și, după caz, optimizează, prin propuneri tehnice, scenariul/opțiunea aprobat(ă) în cadrul studiului de fezabilitate/documentației de avizare a lucrărilor de intervenții; componenta tehnologică a soluției tehnice poate fi definitivată ori adaptată tehnologiilor adecvate aplicabile pentru realizarea obiectivului de investiții, la faza de proiectare - proiect tehnic de execuție, în condițiile respectării indicatorilor tehnico-economici aprobați și a autorizației de construire/desființare”. Chiar si cu acest spor de incarcari se poate mentine lungimea si numarul deschiderilor, tipul structurii si schema statica asa cum au fost definite prin Cerintele Beneficiarului.
SOLICITARI DE CLARIFICARE LOTUL 2	
Intrebare 8	În cadrul punctului 3.2.7 din Cerințele Beneficiarului, se specifică faptul că trebuie prevăzută, în cadrul ofertei, realizarea benzilor de accelerare și decelerare necesare pentru dezvoltarea unor noi legături, suplimentare, la rețeaua de drumuri adiacentă autostrăzii, și anume: Pasaj km 72+073,63 pe DJ 401A Jilava – Sinești, peste Autostradă. Pasaj km 80+275,36 pe DC 19 Măgurele - Dumitrana, peste Autostradă. Pasaj km 83+002,50 pe DC 20 Vârteju - Cornetu, peste Autostradă. Fără a ne referi la alte aspecte ce pot greva realizarea, în viitor, a acestor noduri rutiere, și fiind în deplină cunoștință de cauză în legătură cu necesitatea prevederii în cadrul ofertei doar a benzilor de accelerare și decelerare necesare (cate două bucăți, pentru fiecare viitor nod rutier), vă supunem atenției următoarele aspecte: - În conformitate cu clarificările transmise până în prezent, CNAIR-SA nu este în posesia unor soluții tehnice referitoare la amenajarea acestor viitoare noduri rutiere. - Totuși, ofertantul desemnat câștigător va trebuie să prezinte, în cadrul Proiectului Tehnic, poziționarea exactă a benzilor de accelerare și decelerare, și, ulterior, să le și execute. Va rugam sa confirmati ca Antreprenorul nu va fi responsabil pentru proiectarea solutiilor tehnice necesare amenajărilor definitive ale acestor viitoare noduri rutiere.
Raspuns 8	Proiectarea solutiilor definitive pentru realizarea acestor noduri rutiere nu intra in sarcina Antreprenorului, acesta va fi responsabil numai cu proiectarea si executie benzilor de accelerare si decelerare. A se vedea si Raspunsul nr. 18 la Clarificarea nr. 8.
SOLICITARI DE CLARIFICARE LOTUL 3	
Intrebare 9	În cadrul punctului 3.2.7 din Cerințele Beneficiarului, se specifică faptul că trebuie prevăzută, în cadrul ofertei, realizarea benzilor de accelerare și decelerare necesare pentru dezvoltarea unor noi legături, suplimentare, la rețeaua de drumuri adiacentă autostrăzii, și anume: Pasaj km 86+791,23 pe DC 126 Clinceni – Aeroportul Clinceni, peste Autostradă. Pasaj km 89+748,40 pe DE (access spre zona dotărilor autostrăzii), peste Autostradă. Pasaj km 91+350,80 pe DC 195 Domnești - Tegheș, peste Autostradă. Pasaj km 95+910 pe DC 158 Dârvari - Tântava, peste Autostradă. Pasaj km 98+272 pe Autostradă, peste DJ 601 Ciorogârla – Bolintin Deal.

	Fără a ne referi la alte aspecte ce pot greva realizarea, în viitor, a acestor noduri rutiere, și fiind în deplină cunoștință de cauză în legătură cu necesitatea prevederii în cadrul ofertei doar a benzilor de accelerare și decelerare necesare (cite două bucăți, pentru fiecare viitor nod rutier), vă supunem atenției următoarele aspecte: În conformitate cu clarificările transmise pînă în prezent, CNAIR-SA nu este în posesia unor soluții tehnice referitoare la amenajarea acestor viitoare noduri rutiere. Totuși, ofertantul desemnat cîștigător va trebuie să prezinte, în cadrul Proiectului Tehnic, poziționarea exactă a benzilor de accelerare și decelerare, și, ulterior, să le și execute. Va rugam sa confirmati ca Antreprenorul nu va fi responsabil pentru proiectarea solutiilor tehnice necesare amenajărilor definitive ale acestor viitoare noduri rutiere.
Raspuns 9	Proiectarea solutiilor definitive pentru realizarea acestor noduri rutiere nu intra in sarcina Antreprenorului, acesta va fi responsabil numai cu proiectarea si executie benzilor de accelerare si decelerare.
Intrebare 10	Constatam ca nodul rutier cu autostrada A1 prezinta anomalii severe de proiectare. Conform Normativului PD162-2002, Sect 3 “Amenajarea acceselor la nodurile rutiere, Art 125, lit c), “... trebuiesc se evite, pe cât posibil, sectiunile de triere”. In acest caz: - conform lit c), “...este necesara re-proiectarea nodului prin prevederea unei benzi suplimentare a autostrazii” - conform lit e), “pentru ca separarea curentilor de circulatie sa nu conduca la reducerea substantiala a vitezei de circulatie, curentul de circulatie cel mai important trebuie mentinut pe directia generala a caii, cel secundar urmând a fi deviat spre dreapta, numarul benzilor de circulatie trebuie sa devina egal cu cel al curentilor de circulatie” - Cu atît mai mult, cu cît Studiul de trafic arata la pag 27/110 ca: “penetratia A1 pe sectorul Ciorogârla (DJ601) – Bucuresti (Militari) opereaza în depasire de capacitate de circulatie de mai multi ani, fiind necesara largirea autostrazii A1 la 6-benzi pe sectorul Militari (CB) - Bolintin-Deal” - Din calcul, conform PD162, lungimile benzilor de accelerare/decelarare se suprapun, astfel că, pentru bretelele interioare la Nodul Rutier cu autostrada A1, rezulta ca lungimea sectiunii de triere dintre punctul de acces si cel de iesire este insuficienta. - In cazul nodului rutier cu autostrada A1 nu se respecta conditia din PD162 ca punctele de iesire de pe autostrada sa preceada pe cele de intrare. - Studiul de trafic a fost facut pe baza modelului national din anul de baza 2005. Inca de la acel nivel se prognoza necesitatea sporirii capacitatii de circulatie pe penetratiile în Mun Bucuresti. Considerăm, prin urmare, ca fiind necesara re-proiectarea nodului rutier, pe baza aspectelor specificate la punctele anterioare. Va solicitam, în acest sens, clarificarea dumneavoastră, fără echivoc, a faptului ca este imperios necesara re-proiectarea nodului rutier cu autostrada A1.
Raspuns 10	Reiteram faptul ca ofertantii au obligatia de a respecta, la elaborarea ofertelor, solutiile prevazute in Studiul de Fezabilitate, asa cum sunt acestea completate sau, dupa caz, revizuite prin Cerintele Beneficiarului. De asemenea, se vor avea in vedere si urmatoarele prevederi ale sub-clauzei 5.3 [Obligatiile asumate de catre Antreprenor] din Conditiiile Speciale ale Contractului: <i>"La întocmirea Declaratiei de Proiectare, 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."</i> Subliniem faptul ca orice erori/ omisiuni/ neconformitati/ necorelari din cadrul Studiului de Fezabilitate, precum si orice solutii de actualizare si/sau optimizare si/sau imbunatatire a Proiectului tehnic de Executie fata de Declaratia de Proiectare vor fi tratate si analizate prin prisma prevederilor sub-clauzei 5.3 [Obligatiile asumate de catre Antreprenor] din Conditiiile Speciale ale Contractului, asa cum au fost acestea completate prin Acordul Contractual.

Intrebare 11	Referitor tot la nodul rutier cu autostrada A1, observam ca geometria bretelelor exterioare, in cazul nodului cu autostrada A1, asigura o viteza de proiectare de 60 km/h, iar cele interioare 40 km/h. În cadrul adresei CNADNR nr. 93/24338/11.12.2008 este precizat faptul ca viteza minima de proiectare a bretelelor care leaga doua autostrazi este de 80 km/h, iar pentru legatura intre o autostrada si un drum national $v_p=50$ km/h. Cum adresa CNADNR mai sus mentionata nu are rol de act normativ, standard, regulament, aviz, agrement, etc. si pentru a evita problemele (exproprii suplimentare, servicii de proiectare si lucrari neofertate) ce pot aparea ca urmare a solicitarii C.T.E. C.N.A.I.R., la faza depunerii Declaratiei de Proiectare de a respecta cele mentionate in scrisoare CNADNR, va solicitam sa confirmati ca viteza minima de proiectare a bretelelor care leaga doua autostrazi este de 80 km/h, iar pentru legatura intre o autostrada si un drum national $v_p=50$ km/h.
Raspuns 11	Se vor respecta Cerintele Beneficiarului, precum si prevederile clauzelor contractuale.
Intrebare 12	Va rugam sa clarificati cum anume se va amenaja zona de la km 2+500, considerand ca pasajul peste DJ601A de la km 2+475 nu este inclus in scopul acestui contract.
Raspuns 12	La intocmirea ofertei se vor respecta prevederile Studiului de Fezabilitate.