



COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A.
CERINTELE BENEFICIARULUI

PROIECTARE SI EXECUTIE DRUM EXPRES SUCEAVA - SIRET, LOT 2: DĂRMĂNEȘTI – BĂLCĂUȚI

5/9548/29.12.2025

APROBAT,
DIRECTOR GENERAL
Ing. CRISTIAN PISTOL



CERINTELE BENEFICIARULUI

PROIECTARE SI EXECUTIE

“DRUM EXPRES SUCEAVA – SIRET, LOT 2: DĂRMĂNEȘTI – BĂLCĂUȚI”

DIRECTOR,
DIRECTIA TEHNICA
Ing. Ionuț URECHEATU


29/12/2025

Decembrie 2025



COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A.
CERINTELE BENEFICIARULUI

PROIECTARE SI EXECUTIE DRUM EXPRES SUCEAVA - SIRET, LOT 2: DĂRMĂNEȘTI – BĂLCĂUȚI

Elaborat de :

Semnatura

Ing. Paula TALAMBĂ
DIRECTIA TEHNICA – UIP 1

Ing. DANIELA JIANU
DIRECȚIA TEHNICĂ – UIP 1



29. 12. 2025



1. INFORMATII GENERALE	1
1.1. Tara beneficiara: Romania	1
1.2. Autoritatea Contractanta	1
1.3. Cadrul National Relevant	1
1.4. Stadiul actual in Sectorul de Referinta	1
1.4.1. Intretinerea Retelei de Drumuri	1
1.5. Sursa de Finantare	1
2. OBIECTIV GENERAL	2
3. DESCRIEREA PROIECTULUI.....	2
3.1. Informatii Generale	2
3.2. Necesitatea și oportunitatea investiției	2
3.3. Descrierea lucrărilor prevazute in cadrul Studiului de Fezabilitate	2
3.3.1. Traseul in plan.....	3
3.3.2. Profilul longitudinal	4
3.3.3. Profiluri transversale tip	4
3.3.4. Structura rutiera proiectata:.....	5
3.3.5. Zone de trecere peste zona mediană.....	7
3.3.6. Drumuri de intretinere.....	7
3.3.7. Lucrari de consolidare.....	7
3.3.7.1 Lucrari de terasamente.....	7
3.3.7.2 Protectia taluzurilor	9
3.3.7.3 Imbunatatirea de suprafata a terenului de fundare.....	9
3.3.7.4 Imbunatatirea de adancime a terenului de fundare	10
3.3.7.5 Structuri de sprijin	10
3.3.7.6 Drenarea apelor	11
3.3.7.7 Aplicabilitati lucrari de consolidare	12
3.3.8. Colectarea si evacuarea apelor	21
3.3.8.1 Lucrări care asigură scurgerea apelor meteorice către emisar	21
3.3.8.2 Lucrări pentru depoluarea apei înaintea descărcării în emisar sau pe talveguri naturale - LOT2:	22
3.3.8.3 Podete	23
3.3.9. Noduri rutiere	23
3.3.9.1 Nod rutier DN2-DN2H (Rădăuți) - km 26+357	23
3.3.9.2 Nod - DN2 (Siret Sud) - km 43+320	24
3.3.9.3 Descarcare provizorie lot 2 km 19+800	26
3.3.10. Restabiliri legaturi rutiere.....	26
3.3.11. Siguranța circulației.....	27
3.3.11.1 Semnalizarea rutiera	27
3.3.11.2 Marcaje, semnalizare si indicatoare rutiere	27
3.3.11.2.1 Semnalizare verticala – Indicatoare.....	27
3.3.11.2.2 Semnalizare orizontala – Marcajele	28
3.3.11.2.3 Butoni reflectorizanti.....	28
3.3.11.3 Parapete	29
De asemenea se prevăd parapete la bretele și la rampele pasajelor peste drumul expres.....	30
3.3.11.4 Lucrari de imprejmuire.....	30
3.3.12. Lucrari de viaducte, poduri si pasaje	30
3.3.12.1 Structuri amplasate pe Drumul Expres	31
3.3.12.2 Descrierea solutiilor de poduri	33
3.3.13. Lucrari hidrotehnice	46
3.3.13.1 Lucrări de recalibrari cursuri de apa.....	46
3.3.13.2 Protecție taluz cu pereu din dale de beton	47
3.3.13.3 Relocare/ protejare rețele de imbunatatiri funciare (ANIF).....	47
3.3.14. Dotari ale drumului expres	47
3.3.14.1 Spatiu de Serviciu tip S1 km 21+000 stanga/dreapta	48
3.3.14.2 Parcare de Scurta Durata km 37+300 stanga/dreapta	50
3.3.15. Organizarea de santier	53
3.3.16. Panouri fonoabsorbante	55
3.3.17. Panouri anticoliziune	55



3.3.18.	Mutari si/sau protejari de instalatii	57
3.3.19.	Sistem de iluminat	67
3.3.20.	Peisagistica si perdele forestiere	72
3.3.20.1	Peisagistica	72
3.3.20.2	Perdele forestiere	73
3.3.21.	Impactul asupra mediului	76
3.3.22.	Expropriieri	79
3.3.23.	Analiza riscului geotehnic	80
3.3.23.1	Monitorizarea geotehnica	80
3.3.24.	Durata Contractului:	80
4.	TEMA DE PROIECTARE	80
4.1.	Obligatii Generale	80
4.2.	Cerinte de proiectare privind asigurarea caracterului dual (civil-militar)	82
4.3.	Documentele Beneficiarului relevante pentru executia Lucrarilor	86
4.4.	Documentele Antreprenorului	87
4.5.	Programul de proiectare si predarea proiectului	89
4.6.	Modificarile Proiectului Tehnic de Executie	90
4.7.	Finalizarea Proiectului Tehnic de Executie	91
4.8.	Caiete de Sarcini pentru Executie	92
4.9.	Proiectarea Lucrarilor provizorii	92
4.10.	Calitatea de „Proiectant” asa cum este definita de Legea in domeniul constructiilor din Romania	92
4.11.	Detalii de Executie parte integranta din Proiectul Tehnic de Executie	93
4.12.	Date electronice	94
4.13.	Proiectul pentru Autorizarea executarii lucrarilor	94
4.14.	Drumuri Principale	96
4.15.	Lucrari de Arta/ Structuri	103
4.16.	Peisagistica si perdele forestiere	106
4.17.	Studiul geotehnic	107
4.18.	Studiu hidrogeologic	108
4.19.	Utilitati	108
4.20.	Auditul de Siguranta Rutiera	110
5.	CARACTERISTICILE IMPERATIVE ALE LUCRARILOR	111
5.1.	Caracteristici imperative ale lucrarilor de proiectarea pe care Antreprenorul trebuie sa le respecte ..	111
5.2.	Caracteristici imperative privind proiectarea structurilor	113
5.3.	Caracteristici imperative privind lucrarile de drum si intersectii	116
5.4.	Caracteristici imperative privind lucrarile de consolidare	119
5.5.	Caracteristici imperative privind dotarile	119
5.6.	Specificatii tehnice	120
5.7.	Breviar de calcul la nivelul de stabilitate terasamente si lucrari de consolidare	120
5.8.	Caracteristici imperative privind sistemele inteligente de transport (ITS)	121
5.9.	Caracteristici imperative privind diagnosticul arheologic, cercetare preventivă și supraveghere arheologică	121
5.10.	Caracteristici imperative privind masurile de mediu	121
5.11.	Caracteristici imperative privind nodurile rutiere	122
6.	CRITERII DE PERFORMANTA	123
6.1.	Cerinte privind personalul implicat	123
6.2.	Utilaje	130
7.	STUDIUL DE FEZABILITATE	131
8.	STANDARDELE SI NORMATIVELE APLICABILE	131
9.	TESTE LA TERMINAREA LUCRARILOR	131
10.	TESTE CARE SE EFECTUEAZA IN PERIOADA DE GARANTIE	134
11.	CERINȚELE PRIVIND MANUALELE DE OPERARE SI INTRETINERE	134
11.1.	Manualul de operare si intretinere a structurii rutiere	134
11.2.	Manualul de intretinere si operare a structurilor	136
11.3.	Cerintele Privind Instruirea Personalului Beneficiarului	137
12.	ALTE CERINȚE ALE BENEFICIARULUI	137
12.1.	Obligatiile generale ale Antreprenorului	137



12.2.	Aprobarea Santierului	138
12.3.	Imprejmuire si bariere de mediu	139
12.4.	Trasarea lucrarilor	139
12.5.	Respectarea Legislatiei romanesti in domeniul constructiilor	139
12.6.	Verificarea calitatii lucrarilor de constructii de catre Inspectoratul de Stat in Constructii	139
12.7.	Intalniri	140
12.8.	Rapoarte, fotografii si filmari privind evolutia executiei lucrarilor	140
12.9.	Dreptul de acces si dreptul de proprietate asupra santierului	140
12.10.	Dreptul de a lucra in zona caii ferate	141
12.11.	Interferenta cu caile de acces la proprietati si utilitati	142
12.12.	Studiul drumurilor principale, proprietatilor, terenurilor si culturilor	142
12.13.	Imprejmuii temporare si securitatea santierului	142
12.14.	Protectia impotriva pagubelor	142
12.15.	Procedura in caz de reclamatii sau revendicari pentru pagube/prejudicii	143
12.16.	Curatarea santierului in timpul lucrarilor de executie	143
12.17.	Structura santierului	144
12.18.	Planul de Actiune pentru Promovarea Contractului	145
12.19.	Managementul Traficului	145
12.20.	Procedura de lucru	146
12.21.	Urgente	146
12.22.	Relatii Publice	146
12.23.	Siguranta traficului si a persoanelor	147
12.24.	Lucrari provizorii si cerintele privind terenul	147
12.25.	Problema apei	148
12.26.	Masuratori si pichetare	148
12.27.	Laboratorul de pe santier	149
12.28.	Cai de acces afectate de Contract	149
12.29.	Adoptarea de catre municipalitatea locala	150
12.30.	Inspectie si Testare	150
12.31.	Materiale	151
12.32.	Asigurarea Calitatii	152
12.33.	Securitate si sanatate in munca	153
12.34.	Documente conforme cu executia	153
12.35.	Investigatii arheologice	154
12.36.	Identificarea si curatarea terenului de munitii neexplodate	157
12.37.	Cerinte legate de mediul inconjurator	158
12.38.	Planul de management de mediu	159
12.39.	Puncte de referinta	159
12.40.	Penalitati de intarziere	162
12.41.	Receptia Finala	163
13.	Personalul si Utilajele Antreprenorului	163
14.	RISCURI EXCEPȚIONALE	165
15.	OBLIGAȚIILE AGENȚIEI NAȚIONALE PENTRU RESTAURARE ȘI DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII DIN UCRAINA	165
	Anexa Nr. 1: DEFINITII	168
	Anexa Nr. 2: LISTA STANDARDELOR SI NORMATIVELOR	170
	Anexa Nr. 3: SUPRAFETE DE TEREN SUPLIMENTARE NECESARE EXECUTIEI LUCRARILOR	
	186	
	Anexa Nr. 4 - SISTEME ITS	192
	ANEXA Nr. 5: SCHITA DE PROIECT	243
	Anexa Nr. 6: SECURITATEA SI SANATATEA IN MUNCA	246
	Anexa Nr.7 DOCUMENTELE CONFORME CU EXECUTIA	252
	ANEXA Nr. 8 PLANUL DE MANAGEMENT DE MEDIU	254
	ANEXA Nr. 9: CAIETE DE SARCINI	259
	ANEXA 10 - MASURI DE PROTECTIE SI APARARE IMPOTRIVA INCENDIILOR SI SITUATIILOR DE URGENTA	265



1. INFORMATII GENERALE

Prezentul document este întocmit în conformitate cu dispozițiile legale în materie, cuprinse în prevederile Legii nr. 98/2016 *privind achizițiile publice*, cu modificările și completările ulterioare, și HG nr. 395/2016 *pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice*, cu modificările și completările ulterioare.

1.1. Tara beneficiara: Romania.

1.2. Autoritatea Contractanta

C.N.A.I.R. S.A. ("CNAIR" sau „Beneficiarul” sau "Autoritatea Contractanta") este persoana juridică română de interes strategic național la care statul este acționar majoritar, entitate care funcționează sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (M.T.I.) pe baza de gestiune economică și autonomie financiară, potrivit art. 2 din O.U.G nr. 84/2003 pentru înființarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale SA prin reorganizarea Regiei Autonome Administrația Națională a Drumurilor din România aprobată prin Legea nr. 47/2004, completată prin OUG nr. 55 din 14 septembrie 2016 privind reorganizarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. și înființarea Companiei Naționale de Investiții Rutiere - S.A., precum și modificarea și completarea unor acte normative.

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (C.N.A.I.R. S.A.) este Beneficiarul final al acestui Proiect, având sediul în Bd. Dinicu Golescu nr. 38, sector 1, București, România cod postal 0101873, email: office@andnet.ro.

C.N.A.I.R. are ca obiect principal de activitate: întreținerea, repararea, administrarea și exploatarea autostrăzilor, drumurilor expres, drumurilor naționale, variantelor ocolitoare, precum și a altor elemente de infrastructură rutieră definite conform legii, în scopul desfășurării traficului rutier în condiții de siguranță a circulației.

1.3. Cadrul National Relevant

Din punct de vedere al politicii de transporturi, obiectivul general al strategiei în domeniul transporturilor îl reprezintă asigurarea infrastructurii și serviciilor capabile să fie suportul activității economice și sociale, pentru îmbunătățirea calității vieții. Strategia privind infrastructura rutieră din România are în vedere preluarea eficientă a traficului, dezvoltarea regională echilibrată, eliminarea decalajelor și aplicarea unui sistem eficient de gestionare și întreținere a tuturor drumurilor naționale.

1.4. Stadiul actual in Sectorul de Referinta

Infrastructura majoră de transport din România se află în administrarea CNAIR S.A și este reprezentată de: autostrăzi, drumuri expres, drumuri europene, drumuri naționale principale și secundare.

În cadrul infrastructurii majore de transport se disting ca fiind de maxim interes și importanță drumurile care la ora actuală se află pe coridoarele de tranzit europene și internaționale, respectiv drumurile care sunt integrate în Reteaua Trans-Europeana de Transport (TEN-T).

Prioritatea de investiții pentru obiectivul *Drum Expres Suceava-Siret* a fost identificată și cuantificată la nivel general prin MPGT, care se referă la mobilitatea îmbunătățită pentru populație și bunuri în cadrul rețelei de bază și cuprinzătoare TEN-T, prin construirea unui drum, având ca principal scop fluidizarea traficului spre nordul țării, care să reducă timpul de călătorie, riscurile de accidente și să implementeze proiecte economice și de mediu durabile.

Traseul Drumului Expres Suceava-Siret se desfășoară pe teritoriul județului Suceava, traversând următoarele UAT-uri: Suceava, Siret, Milisauti, Mitocu Dragomirnei, Patrauti, Darmanesti, Granicesti, Calafindesti, Balcauti, Musenita.

1.4.1. Intretinerea Retelei de Drumuri

Responsabilitatea pentru întreținerea și administrarea rețelei de drumuri de interes național aparține CNAIR SA prin subunitățile sale.

1.5. Sursa de Finantare



Finantarea obiectivului de investitii se realizeaza din fonduri externe rambursabile (prin instrumentul SAFE - „Acțiunea pentru securitatea Europei”) și de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în limita sumelor aprobate anual cu aceasta destinație, precum și din alte surse legal constituite, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.

2. OBIECTIV GENERAL

Viziunea strategica, definita in MPGT, este cresterea mobilitatii pe rețeaua rutiera TEN-T prin reducerea timpilor de deplasare prin dezvoltarea de proiecte sustenabile, cu impact pozitiv asupra dezvoltarii regionale, care, in acelasi timp, respecta reglementarile de mediu.

Proiectul de constructie a drumului expres Suceava - Siret imbunatateste major eficienta rețelei de transport din Romania prin reducerea timpului de deplasare avand ca principal scop fluidizarea traficului spre nordul țării, implicit, are loc o imbunatatirea a conectivității la nivel regional. Proiectul de drum expres este oportun deoarece:

- Asigura un parcurs mai rapid pentru traficul pe distante lungi de pasageri si marfuri, prin viteza ridicata de deplasare, prin reducerea costurilor operationale si prin imbunatatirea sigurantei circulatiei;
- Un impact limitat asupra mediului care sa ia in considerare riscurile schimbarilor climatice, precum si masurile de adaptare si reducere a impactului asupra mediului

3. DESCRIEREA PROIECTULUI

3.1. Informatii Generale

Studiul de fezabilitate pentru *Drum Expres Suceava - Siret* a fost elaborat de catre Asocierea SEARCH CORPORATION SRL – EGIS ROMANIA SA – EGIS INTERNATIONAL SAS, iar aprobarea documentatiei – tehnico economice, a obiectivului de investitie a fost avizata in CTE– CNAIR avizul nr. 6006/ 27.11.2025.

3.2. Necesitatea și oportunitatea investiției

Prioritatea de investitii pentru obiectivul Drum Expres Suceava - Siret a fost identificata si cuantificata la nivel general prin MPGT, care se refera la mobilitatea îmbunătățită pentru populație și bunuri în cadrul rețelei de bază și cuprinzătoare TEN-T, prin construirea unui drum, avand ca principal scop fluidizarea traficului spre nordul Regiunii Moldova, care să reducă timpul de călătorie, riscurile de accidentări și să implementeze proiecte economice și de mediu durabile.

De asemenea MPGT consideră că identificarea și analiza coridoarelor de conectivitate în România sunt de o mare importanță pentru stabilirea și justificarea intervențiilor și proiectelor. Coridoare de conectivitate au fost definite atât ca *”legaturi între principalele regiuni de dezvoltare din România”* si ca *”legatura între polii de crestere economica cu centrele industriale (existente sau potentiali)”*.

O atentie speciala privind identificarea si analiza a coridoarelor de conectivitate a fost acordata de catre MPGT la legatura cu celelalte coridoare de transport din țările vecine, precum si cu cele continentale.

Proiectul are un impact socio-economic pozitiv prin:

- cresterea gradului de accesibilitate;
- reducerea costurilor de exploatare a vehiculelor;
- reducerea timpului de parcurs si obtinerea de beneficii din valoarea timpului;
- grad sporit de siguranta si deci o reducere a numarului din accidente;
- reducerea poluarii mediului la traversarea localitatilor, prin diminuarea traficului pe rutele existente

De asemenea, beneficiile acestui proiect se extind si asupra țării vecine Ucraina, obiectul general de lucrari incluzand si modernizarea unui sector din Drumul National M19 (lucrare care se va executa in cadrul contractului de proiectare si executie lucrari pentru lotul 3 al Drumului Expres Suceava – Siret).

3.3. Descrierea lucrărilor prevazute in cadrul Studiului de Fezabilitate

Stabilirea categoriei de importanta a constructiei s-a facut in baza prevederilor art. 22, sec.2, intitulata *“Obligatii si raspunderi ale proiectantilor”* din Legea nr. 10/1995, *“Legea privind calitatea in*



construcții” și în baza “Regulamentului privind stabilirea categoriei de importanță a construcțiilor – Metodologie de stabilire a categoriei de importanță a construcțiilor” aprobat cu Ord. MLPAT nr. 31/N/1995.

Prin compararea punctajului total acordat factorilor determinanți [P(n)= 19 pct.] cu grupele de valori corespunzătoare categoriei de importanță (tab. 3 – Metodologie), rezulta că lucrarea se încadrează în: “Categoriei de importanță deosebită (B)”.

Conform “Ordinului nr. 1296/2017 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor” și a “Ordinului nr. 1295/2017 pentru aprobarea Normelor tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice” categoria drumului, din punct de vedere funcțional, administrativ și al traficului, drumul expres Suceava - Siret se încadrează în clasa tehnică II.

Drumul expres Suceava – Siret are o lungime totală de 55,70 km și a fost împărțit în 3 loturi, astfel:

- Lot 1 - km 0+000 – 18+600
- **Lot 2 - km 18+600 – 43+050**
- Lot 3 - km 43+050 – 55+700.

Aceste cerințe ale beneficiarului sunt întocmite pentru lotul 2 (km 18+600 – 43+050), iar descrierea lucrărilor va avea în vedere acest lot.

Descărcările acestui lot se realizează după cum urmează:

- **Lotul 2: Dărmănești - Bălcăuți km 18+600 – km 43+050 (L = 24,45km)**
 - o În zona de început a Lotului 2 - descărcarea acestui lot se va realiza la km 19+800 printr-o bretea provizorie cu două benzi (cate una pe fiecare sens) care descarcă traficul de pe drumul expres într-o intersecție giratorie cu DN2 (plansa 20047-SF-DRU-PS-033 – Lot2). În cazul în care finalizarea loturilor 1 și 2 aferente Drumului Expres Suceava – Siret se va realiza simultan, executia descărcării provizorii la DN2 nu va mai fi necesară, Antreprenorul nefiind îndreptățit la plata prevăzută pentru această descărcare provizorie.
 - o În zona de final a Lotului 2 - descărcarea se va realiza la km 43+000, prin bretea 1 (realizată integral în Lotul 2) și bretea 2 (realizată parțial în Lotul 2) aparținând Nodului Rutier 4 - Siret Sud – Lot 2. Pe prima parte a bretelei 1 (curba la dreapta față de ieșirea din flux – calea 1) se va realiza în faza provizorie parte carosabilă cu două benzi (cate o bandă pe fiecare sens). Descărcarea traficului de pe drumul expres se realizează prin intersecția giratorie cu DN2 care aparține Nodului Rutier 4 – Siret Sud – Lot2. Tot în Lotul 2 se realizează restul din bretea 3 și amenajarea intrării în drumul expres (bandă de accelerare și patrundere în flux în calea 2 a drumului expres).

3.3.1. Traseul în plan

Lotul 2 al Drumului Expres Suceava–Siret își începe traseul la km 18+600, pe o curbă la stânga situată în zona km 19+419,95. Acesta ocolește în totalitate localitatea Dărmănești și redirecționează traseul către nord-vest, menținând paralelismul cu DN2 până în zona nodului rutier cu DN2–DN2H, evitând astfel intravilanul localității Dănila.

În apropierea km 25+000, printr-o curbă la dreapta, traseul traversează DN2 prin intermediul unui pasaj și se îndreaptă către nord, până la limita UAT-urilor Calafindești–Bălcăuți. În zona intersecției DN2–DN2H geometria existentă se păstrează, fără intervenții. Ulterior, la km 26+357,65, se realizează conexiunea cu DN2H printr-un nod rutier (Nod Rădăuți) și un drum de legătură cu lungimea de 2,3 km.

Printr-o succesiune de curbe stânga–dreapta, traseul rămâne aproximativ paralel cu DN2, străbătând UAT Grănicești și UAT Calafindești și ocolind intravilanul localităților Iacobești, Românești, Dumbrava și Calafindești (pe partea de vest), precum și localitatea Grănicești (pe partea de est). Doar intravilanul localității Grănicești este traversat perpendicular, pe o lungime de aproximativ 290 m, începând din zona km 29+700.

În această zonă, traseul traversează șase cursuri de apă prin intermediul unor poduri (Sacari, Văduvul, Pârâul cel Adânc, Fântânilor, Calina, Horaș – de două ori), este supratraversat de un drum local (zona km 29+650) și de un drum județean (DJ 178B – zona km 31+520), precum și subtraversat de



drumul comunal DC39 (km 36+063). La km 38+840 și km 39+790, varianta traversează două văi prin intermediul a două viaducte, viaductul din urmă fiind amplasat pe teritoriul UAT Bălcăuți, prin prima deschidere a acestuia se realizează relocarea drumului județean DJ209D (km 39+650). Lotul 2 se finalizează la km 43+050.

Proiectarea Drumului Expres Lot 2 km 18+600 – km 43+050, va tine cont de studiul de vizibilitate anexat la documentatia de atribuire.

Viteza de proiectare pe lotul 2 este de 120 km/h cu exceptia curbei dintre km 23+980 - 25+973 unde este de 100km/h pentru asigurarea vizibilitatii minime.

Bretelele nodurilor rutiere sunt proiectate cu elemente geometrice corespunzatoare unei viteze de proiectare 60 km/h.

3.3.2. Profilul longitudinal

Traseul în profil longitudinal al drumului expres prezintă elemente geometrice conforme cu prevederile normativului PD162 – Normativ privind proiectarea autostrăzilor extraurbane, după cum urmează:

- Razele de racordare verticale concave sunt cuprinse între 16 180 m și 178 000 m;
- Razele de racordare verticale convexe sunt cuprinse între 19 000 m și 36 300 m.

Elementele geometrice in profil longitudinal:

- Declivitatea minima este de 0,5%;
- Declivitatea maxima 3%;
- Asigurarea unui gabarit de 7,5m pentru traversarea cailor ferate;
- Asigurarea gabaritului de 5,0m la supratraversarea drumurilor nationale, judetene, comunale;
- Asigurarea unui rambleu de minim 1,5m (incluzand si structura rutiera), in vederea asigurarii unui drenaj corespunzator a structurii rutiere la nivelului patului de fundare.

3.3.3. Profiluri transversale tip

Profilul transversal al drumului expres are lățimea platformei de 21,50 m din care:

- parte carosabilă (2 benzi pe sens): $4 \times 3,50 \text{ m} = 14,00 \text{ m}$;
- bandă mediană (impermeabilizată): 3,00 m;
- acostamente: $2 \times 1,50 \text{ m} = 3,00 \text{ m}$;
- benzi de ghidare: $2 \times 0,75 \text{ m} = 1,50 \text{ m}$;
- spațiu pentru parapete (în afara platformei): $2 \times 1,00 \text{ m} = 2,00 \text{ m}$.

Pe zonele in curbe converite si suprainaltate banda mediana se majoreaza cu 0.50m pentru a permite introducerea unei rigole care sa preia apele pluviale.

Pe curbele care nu asigura distanta minima de vizibilitate au fost introduse supralargiri astfel:

- pe drum, in exteriorul curbelor, intre banda mediana si banda a 2a de circulatie, cu aceeasi structura rutiera cu cea a partii carosabile

- pe structuri pe drum expres, in exteriorul curbelor, intre coronamentul dinspre zona mediana si banda a 2a de circulatie si in interiorul curbelor intre coronamentul lateral si primabanda de circulatie

Nr.	Tip Element	Pozitie KM		Raza curba (ml)	Viteza (km/h)	Supralargire pentru vizibilitate drum (m)	Supralargire pentru vizibilitate structura (m)
		Start	Final				
26	Curba	17+974.21	20+865.68	-1960	120	Nu	0.30
27	Aliniament	20+865.68	21+064.80		120		
28	Curba	21+064.80	22+803.11	2100	120	Nu	0.15
29	Aliniament	22+803.11	22+806.00		120		



30	Curba	22+806.00	23+894.44	-2300	120	Nu	Nu
31	Aliniament	23+894.44	23+980.62		120		
32	Curba	23+980.62	25+973.10	1480	100	Nu	Nu
33	Aliniament	25+973.10	25+974.14		120		
34	Curba	25+974.14	26+976.38	-1800	120	0.30	0.55
35	Aliniament	26+976.38	26+983.39		120		
36	Curba	26+983.39	28+442.69	2500	120	Nu	Nu
37	Aliniament	28+442.69	28+443.19		120		
38	Curba	28+443.19	31+063.00	-5070	120	Nu	Nu
39	Aliniament	31+063.00	31+425.12		120		
40	Curba	31+425.12	33+370.26	2995	120	Nu	Nu
41	Aliniament	33+370.26	33+427.08		120		
42	Curba	33+427.08	35+386.41	-2900	120	Nu	Nu
43	Aliniament	35+386.41	35+396.23		120		
44	Curba	35+396.23	36+988.03	1900	120	Nu	0.40
45	Aliniament	36+988.03	38+050.10		120		
46	Curba	38+050.10	42+879.90	-2425	120	Nu	Nu
47	Aliniament	42+879.90	43+801.25		120		

Profilul transversal al buclelor și bretelelor are următoarele caracteristici:

- **pentru buclele și bretelele unidirecționale:** platforma de 6,00 m, incluzând 4,00 + supralargiri m parte carosabilă și câte două acostamente de câte 1,00 m, din care 0,25 m banda de încadrare. La platformă se mai adaugă câte două zone a câte 1,00 m, zone în care se amplasează parapetele de protecție;
- **pentru buclele și bretelele bidirecționale:** platforma de 9,0 alcătuită din: 7,00m parte carosabilă (cu supralargiri în curbe unde este cazul) și câte două acostamente de câte 1,00 m, din care 0,25 m banda de încadrare. Pe zonele buclelor bidirecționale se adaugă o zonă de 0.50m pentru separarea sensurilor de circulație. Platforma este marginită câte două zone a câte 1,00 m, zone în care se amplasează parapetele de protecție.

Latimile părții carosabile/platformei pentru drumurile de întreținere este de 3,50m, drumuri naționale parte carosabilă de 7,00m și platforma de 10,00m, drumuri județene parte carosabilă de 6,00m și platforma de 8,00m, drumuri comunale și locale parte carosabilă de 5,50 m și platforma de 7,00m.

Ținând cont de caracteristicile locale ale proiectului, marginile platformei au fost amenajate în diferite soluții care să permită amplasarea dispozitivelor de colectare și evacuare a apelor, a dispozitivelor de siguranță.

3.3.4. Structura rutieră proiectată:

Dimensionarea structurii rutiere s-a realizat și verificat în concordanță cu prevederile „Normativului pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide” – indicativ PD 177 – 2001. Astfel a fost propusă structura rutieră semirigidă cu următoarea alcatuire:

Structură rutieră considerată pe drumul expres, pe zona km 18+600 – 26+900, inclusiv pe bretelele nodurilor rutiere aferente acestui interval:

- strat de uzură MAS16 rul. PMB 45/80 4 cm
- strat de legătură BAD22.4 leg. PMB 45/80 6 cm
- strat de bază AB31.5 bază 50/70 10 cm
- balast stabilizat cu lianți hidraulici, în strat superior de fundație 20 cm
- balast, în strat inferior de fundație 35 cm
- strat de formă pamant stabilizat cu liant hidraulic 20 cm

**Structura rutieră considerată pe drumul expres, pe zona mediana aferentă zonei km 18+600 – 26+900:**

- strat de uzura MAS16 rul. PMB 45/80 4 cm
- balast stabilizat cu lianti hidraulici 16 cm
- balast, în strat inferior de fundație 55 cm
- strat de formă pamant stabilizat cu liant hidraulic 20 cm

Structură rutieră propusă pe zona km 26+900 – 43+050, inclusiv pe bretelele nodurilor rutiere aferente acestui interval:

- strat de uzura MAS16 rul. PMB 45/80 4 cm
- strat de legatura BAD22.4 leg PMB 45/80 6 cm
- strat de baza AB31.5 baza 50/70 8 cm
- balast stabilizat cu lianti hidraulici, în strat superior de fundație 20 cm
- balast, în strat inferior de fundație 35 cm
- strat de formă pamant stabilizat cu liant hidraulic 20 cm

Structura rutiera pe zona mediana aferentă zonei km 26+900 – 43+050 este:

- strat de uzura MAS16 rul. PMB 45/80 4 cm
- balast stabilizat cu lianti hidraulici 14 cm
- balast, în strat inferior de fundație 55 cm
- strat de formă pamant stabilizat cu liant hidraulic 20 cm

Structura rutiera pe drumuri naționale:

- strat de uzura MAS16 rul. PMB 45/80 4 cm
- strat de legatura BAD22.4 leg. PMB 45/80 6 cm
- strat de baza AB31.5 baza 50/70 10 cm
- balast stabilizat cu lianti hidraulici 20 cm
- strat de balast 35 cm
- strat de forma din pamant stabilizat cu liant hidraulic 20 cm

Structura rutiera pe drumuri județene:

- strat de uzura BA16 rul. 50/70 4 cm
- strat de legatura BAD22.4 leg. 50/70 6 cm
- strat de baza AB31.5 baza 50/70 8 cm
- balast stabilizat cu lianti hidraulici 18 cm
- strat de balast 25 cm
- strat din nisip 10 cm
- strat de forma din pamant stabilizat cu lianti hidraulici 20 cm

Structura rutiera pe drumuri comunale și locale:

- strat de uzura de uzura BA16 rul.50/70 4 cm
- strat de legatura BAD22.4 leg. 50/70 6 cm
- geocompozit antifisura
- balast stabilizat cu lianti hidraulici 16 cm
- strat din balast 25 cm
- strat din nisip 10 cm
- strat de forma din pamant stabilizat cu lianti hidraulici 20 cm

Structura rutiera pe drumuri de intretinere și drumuri locale pentru acces la parcele:

- piatra sparta 15 cm
- balast 15 cm

Structura rutiera pentru Dotari:

- dala din beton de ciment BcR 4.5 22 cm
- balast stabilizat cu lianti hidraulici 21 cm
- balast 25 cm
- strat de forma (50% balast și 50% pamant) 20 cm

Structura rutiera pentru calea pe poduri, pasaje și viaducte:



- | | |
|-------------------------------|-------|
| – MAS 16 rul PMB 45/80 | 4 cm |
| – BAP 16 | 4 cm |
| – BA8 protectie hidroizolatie | 3 cm |
| – Hidroizolatie | 1 cm |
| – beton C35/45 min. | 23 cm |

Antreprenorul va proiecta si executa structura rutiera in conformitate cu ultima forma actualizata, publicata si oficiala a normativului AND 605-2016.

Atat pentru stratul de uzura cat si pentru stratul de legatura se va folosi bitum modificat.

3.3.5. Zone de trecere peste zona mediană

Pentru zonele de trecere peste zona mediană se va dispune parapet median demontabil.

Aplicabilitatea zonelor de trecere peste zona mediană:

Tabel Zone de trecere peste zona mediana – LOT 2

Nr.crt	Km inceput	Kilometru sfarsit	L (m)
1	22+550.00	22+711.00	161
2	27+600.00	27+761.00	161
3	32+650.00	32+811.00	161
4	38+300.00	38+461.00	161

3.3.6. Drumuri de intretinere

În lungul drumului expres, pe ambele parti ale acestuia, în afara amprizei lucrarilor si în interiorul gardului permanent de siguranță au fost prevazute drumuri special destinate lucrarilor de intretinere ale drumului expres cu o latime de 3.50 m, care au fost conectate la rețeaua rutiera locala.

Accesul pe aceste drumuri, din rețeaua rutiera locala, va fi restrictionat prin prevederea unor porti speciale, care vor putea fi accesate doar de personalul de intretinere.

Acolo unde nu se poate realiza o conexiune/ continuitate cu o alta cale de comunicatie, se vor prevedea platforme de intoarcere.

3.3.7. Lucrari de consolidare

Lucrarile de consolidare trebuie sa corespunda cerintelor necesare scopului pentru care se utilizeaza si anume:

- sa asigure elementele geometrice ale platformei drumului;
- sa sustina si sa consolideze platforma si taluzurile drumului;
- sa imbunatateasca capacitatea portanta a terenului slab de fundare;
- sa dreneze apa subterana;
- sa protejeze taluzurile impotriva eroziunii si ravinarii apei de suprafata.

Nivelurile apelor subterane folosite în calcule vor fi preluate din Studiul Geotehnic, parte a documentatiei tehnice.

Antreprenorul isi va asuma riscul geotehnic al amplasamentului si va fi responsabil de realizarea lucrarilor necesare asigurarii rezistentei, stabilitatii si sigurantei în exploatare a sectorului de drum expres. Orice lucrare necesara asigurarii acestor cerinte este inclusa în Pretul contractului.

Descrierea lucrarilor de consolidare prevazute:

3.3.7.1 Lucrari de terasamente

Lucrarile de terasamente se vor desfasura în rambleu (umpluturi) cu înaltimi de max. 12 m si debleu (sapaturi) cu adancimea max. 30 m, masurate în axul proiectat.

Materialele ce se vor utiliza la realizarea umpluturilor de rambleu trebuie sa corespunda specificatiilor STAS 2914-84, astfel se pot utiliza materiale ce se încadreaza în categoriile „foarte bune”, „bune” și „mediocre”.



Umpluturile de rambleu ce vor fi executate pe teren cu inclinare mai mare de 10 % se vor executa trepte de infratire dupa decaparea solului vegetal.

Treptele de infratire se vor executa cu latime de min. 3 m si inaltime min. 50 cm. Baza fiecărei trepte de infratire se va executa cu panta de 2%- 4% în sensul de inclinare al terenului natural.

Pantele taluzurilor de rambelu s-au adoptat 1:2 si banchete intermediare. La intervale de 6 m pe verticala taluzurile de rambleu sunt prevazute cu banchete intermediare cu latime de 5 m. Banchetele intermediare sunt prevazute cu rigole din beton pentru colectarea și dirijarea apelor din precipitații. Pantele taluzurilor s-au stabilit în urma calculelor de stabilitate generala, considerandu-se material coeziv de umplutura în corpul rambleului cu urmatoarele valori caracteristice pentru parametri fizico – mecanici:

- unghi de frecare interna al materialului $\phi = 15^\circ$;
- coeziune $c=30$ Kpa;
- greutate volumica $\gamma = 19$ KN/mc.

Caracteristicile terenului de fundare s-au adoptat conform recomandarilor Studiului Geotehnic pentru fiecare orizont identificat in forajele geotehnice corelate cu sarcina geologica corespunzatoare adancimii la care este situat fiecare orizont.

Pentru zonele de rambleu unde stabilitatea generală nu este satisfacuta s-au prevazut urmatoarele solutii de consolidare individuale sau combinatii între aceste solutii:

- ranforsare baza rambleuri cu geosintetice de ranforsare (geogrilă și / sau geotextile tesute de inalta rezistenta unidirectionale);
- imbunatirea terenului de fundare cu piloti de indesare din material granular;
- structuri de sprijin din beton armat cu fundare indirectă pe piloti forati de diametrul mare.

In conformitate cu specificatiile din AND 515/93 umpluturile adiacente podurilor, pasajelor si podetelor din beton armat se vor realiza din material granular de tip 1a, 1b, 2a (foarte bune) sau 2b (bune) conform STAS 2914/84. Lungimea de terasament ce se va realiza din material granular va fi de min. 30 m pentru poduri si pasaje si min. 5 m pentru podete din beton armat. Trecerea de la umplutura granulara la umplutura din material coeziv se va face cu trepte de 1 m lățime și 1 m inaltime.

Pantele taluzurilor adiacente podurilor si pasajelor s-au stabilit in urma calculelor de stabilitate generala, considerandu-se material necoeziv de umplutura in corpul rambleului cu urmatoarele valori caracteristice pentru parametri fizico – mecanici:

- unghi de frecare interna al materialului $\phi = 33^\circ$;
- coeziune $c=2$ Kpa;
- greutate volumica $\gamma = 19$ KN/mc.

Pantele taluzurilor de debleu s-au adoptat in functie de stratificatia identificata prin investigatiile geotehnice, astfel incat sa se asigure stabilitatea locala si generala a acestora. Pantele taluzurilor de debleu s-au adoptat astfel:

- pante de 1:2 – 1:5 si banchete de 5 m latime la intervale de 6 m pe verticala;
- Pante de 1:6 – 1:10 fără banchete intermediare pe zonele unde stratificatia terenului indica material corespunzator pentru executia umpluturilor de terasamente si configuratia terenului permite executia excavatiilor cu pante reduse.

Caracteristicile stratificatiei s-au adoptat conform recomandarilor Studiului Geotehnic pentru fiecare orizont identificat in forajele geotehnice corelate cu sarcina geologica corespunzatoare adancimii la care este situat fiecare orizont.

Pentru zonele de debleu unde reducerea pantelor pentru asigurarea stabilității generale nu a fost permisa, datorita constrangerilor locale din amplasament (inclinari ale terenului natural in profil transversal accentuate, limitari ale culoarului de expropriere, etc.), s-au prevazut structuri de sprijin din coloane forate de diametrul mare.

Banchetele de la nivelul coronamentelor zidurilor de sprijin de debleu si rambleu s-au prevazut cu lățime de min. 3 m si rigole din beton pentru colectarea și dirijarea apelor de suprafata in lungul structurilor de sprijin. Descarcarea rigolelor se va face prin casiuri din elemente prefabricate prevazute la punctul de minim al acestora de la unul din capetele zidurilor de sprijin.



3.3.7.2 Protecția taluzurilor

Protecția taluzurilor de rambleu

Protecția taluzurilor de rambleu se va adopta în funcție de natura terenului din care s-a realizat umplutura de rambleu și panta taluzurilor de rambleu astfel:

Pentru material de umplutura de tip necoeziv cu pante ale taluzurilor de 1:2 protecția taluzurilor se va realiza cu pamant vegetal înierbat și georețele biodegradabile pentru menținerea umidității în urma stropirii taluzurilor cu apă în perioada de dezvoltare a vegetației (cca. 30 – 60 zile) după însămânțare.

Pentru material de umplutura de tip coeziv (prafuri argiloase, argile prafoase, argile nisipoase) cu pante ale taluzurilor de 1:2 protecția taluzurilor se va realiza cu pamant vegetal înierbat.

Protecția taluzurilor de debleu

Protecția taluzurilor de debleu se va adopta în funcție de stratificatia și panta taluzurilor astfel:

Pentru stratificație de tip necoeziva și pante ale taluzurilor 1: 2 până la 1:5 protecția taluzurilor se va realiza cu masca drenanta din piatra brută în grosime de 50 cm.

Pentru stratificație de tip necoeziva și pante ale taluzurilor 1:6 sau 1:8 protecția taluzurilor se va realiza cu masca drenanta din piatra brută în grosime de 35 cm.

Pentru stratificație de tip coeziva (prafuri argiloase, argile prafoase, argile nisipoase) și pante ale taluzurilor 1:2 sau 1:4 protecția taluzurilor se va realiza cu pamant vegetal înierbat și georețele biodegradabile pentru menținerea umidității în urma stropirii taluzurilor cu apă în perioada de dezvoltare a vegetației (cca. 30 – 60 zile) după însămânțare.

Pentru stratificație de tip coeziva (prafuri argiloase, argile prafoase, argile nisipoase) sau necoeziva și pante ale taluzurilor mai line de 1:4 protecția taluzurilor se va realiza cu pamant vegetal înierbat.

3.3.7.3 Îmbunătățirea de suprafață a terenului de fundare

Compactarea terenului de fundare cu cilindrul compactor

Prin compactare se înțelege indusarea pe cale mecanică, având ca rezultat micșorarea volumului de goluri al pamantului. În pamanturi necoezive aceasta indusare se realizează prin reorientarea particulelor, care se produce prin învingerea frecării între ele și în mai mică măsură prin striviri locale la punctele de contact.

În pamanturile coezive, indusarea se produce prin ruperea legăturilor dintre particule, urmată de reorientarea precum și de încovoierea și distorsiunea particulelor și a stratelor de apă legată care le înconjoară.

Volumul de goluri se reduce pe seama porilor neocupați de apă. Dacă pamantul este saturat și lucrează ca un sistem închis, fără posibilitatea de îndepărtare a apei, compactarea nu este posibilă. Starea de saturare reprezintă limita teoretică pentru compactarea unui pamant, indiferent de umiditatea lui naturală.

Perna din material coeziv compactat și stabilizat cu lianți hidraulici

Prin acest tip de lucrare se urmărește îndepărtarea pe o grosime limitată de cel mult 1 – 2 m a stratului foarte compresibil sau a pamanturilor dificile (sensibile la umezire, cu umflări și contractii mari, pamanturi coezive cu capacitate portantă redusă ($I_c < 0.5$) sau pamanturi necoezive afanate ($ID < 0.33$) și înlocuirea acestora cu o pernă de pământ corespunzător (3a- 4b, conform STAS 2914-84) compactat sau stabilizat cu lianți hidraulici.

Procentul de liant hidraulic și tipul liantului hidraulic se stabilește pe baza unui sector de probă în funcție de umiditatea terenului de fundare și natura materialului coeziv utilizat la executia pernei.

Saltea din material granular ranforsată și protejată cu geotextil

Salteaua din material granular ranforsată cu geosintetice și protejată cu geotextil (dacă e cazul) are un dublu rol de a împiedica ascensiunea capilară și de asigurare a stabilității generale ale umpluturilor de terasamente.

Grosimea saltelei este de cuprinsă între 50 cm – 1.20 m în funcție de caracteristicile terenului de fundare și numărul elementelor de ranforsare.



Ranforsarea se realizeaza cu geosintetice unidirectionale avand rezistenta de calcul de lunga durata cuprinse intre 100 KN/m – 600 KN/m.

Daca sub cota saltelei din material granular terenul de fundare este foarte compresibil si cu umiditate crescuta inainte de executia saltelei ranforsate la baza excavatiei se realizeaza un blocaj din piatra spartă sort 90 – 200 mm prin impanare in terenul natural pana la atingerea refuzului peste care se aterne în strat de max. 20 cm de balast ce se compacteaza cu cilindrul compactor.

Verificarea terenului de fundare imbunatatit

Dupa realizarea imbunatatirii de suprafață a terenului de fundare se fac verificari de deformabilitate cu parghia Benkelman și verificari de capacitate portanta cu placa Lucas si placa dinamica conform specificatiilor din AND 530/2012.

3.3.7.4 Imbunatatirea de adancime a terenului de fundare

Se aplica in zonele de rambleuri inalte, rampe de poduri si pasaje, zone adiacente podetelor.

Imbunatatirea in adancime a terenurilor slabe se realizeaza prin executia pilotilor drenanti din piatra sau a drenurilor fitil din material geosintetic.

Imbunatatirea de adancime cu piloti din piatra

Imbunatatirea de adancime a terenului de fundare cu piloti de indesare din piatra sort 8 – 32 mm se aplica pe zonele de racordare ale terasamentelor cu lucrările de arta și au dublu rol: un rol de eliminare a presiunii în exces a apei din porii stratului compresibil și grabirea procesului de consolidare a terenului de fundare și al doilea rol de imbunatatire a parametrilor fizico mecanici ai stratului compresibil prin indesarea laterala.

Lungimea pilotilor de indesare variaza intre 4.00 m – 16.00 m, interdistanta dintre piloti este cuprinsa intre 1.50m – 2.50 m, diametrul pilotilor este de 0.60 m

Indesarea pilotilor se face de jos in sus la intervale de 50 cm, forta de inpingere este de min. 150 KN. Verificarea de indesare a pilotilor se realizeaza prin penetrari dinamice pe piloti si intermediar acestora (daca este cazul).

Solutia de imbunatatire de adancime cu piloti de indesare din piatra se recomanda în zonele unde terenul de fundare este compresibil și stabilitatea generală a rambleului nu este asigurata.

3.3.7.5 Structuri de sprijin

Structuri de sprijin din beton armat

Structurile de sprijin din beton armat se folosesc pentru asigurarea stabilității locale ale umpluturilor de rambleu sau taluzurilor de debleu. Înălțimea acestor structuri este cuprinsa între 1.00m - 6.00m.

Sistemul constructiv este:

- Fundatie și elevatie din beton armat;
- Cuneta dren și barbacane pentru evacuarea apelor din spatele structurii de sprijin;
- Dren din geocompozit drenant la intradosul lucrarii de sprijinire;
- Hidroizolatie cu emulsie de bitum a betonului ce intra în contact cu pamantul;
- Structura de sprijin se executa pe tronsoane 4.00 – 20.00 m, rosturile dintre tronsoane realizandu-se din carton bitumat în gorime de 5 – 10 mm.

Față vazuta a zidurilor de sprijin se va proteja cu protectie anticoroziva pentru beton.

Structuri de sprijin cu fundare indirecta

Structurile de sprijin cu fundare indirecta pe piloti forati de diametrul mare (600 mm – 1200 m) sunt prevăzute pentru asigurarea stabilității generale ale umpluturilor de rambleu, înălțimea elevatiei este cuprinsa între 2 – 8 m. In functie de inaltimea zidurilor de sprijin, caracteristicile terenului de fundare si inclinarea in profil transversal a terenului natural structurile de sprijin cu fundare indirecta sunt prevăzute pe un rand de piloti sau două randuri de piloti. Interdistanta, diametrul și lungimea pilotilor s-a stabilit in urma calculelor de stabilitatea locala si generala.

Sistemul constructiv este:

- Piloti forati $d = 1200$ mm;
- Radier și elevatie din beton armat;
- Cuneta dren și barbacane pentru evacuarea apelor din spatele structurii de sprijin;



- Dren din geocompozit drenant la intradosul lucrării de sprijinire;
- Hidroizolație cu emulsie de bitum a betonului ce intra în contact cu pamantul;
- Structura de sprijin se executa pe tronsoane 4.00 – 20.00 m, rosturile dintre tronsoane realizandu-se din carton bitumat în gorime de 5 – 10 mm.

Față vazuta a zidurilor de sprijin se va proteja cu protectie anticoroziva pentru beton.

Structuri de sprijin din piloti forati (barete)

Structurile de sprijin din piloti forati de diametrul mare (1200 mm – 1500 mm) sau barete 1.00m x 2.50m sunt prevăzute în debleu pentru asigurarea stabilității generale a taluzurilor rezultate în urma excavatiilor.

Solutia de sprijinire din piloti forati sau barete conduce la volum al excavatiilor minim și modificari reduse ale stării de eforturi în versantul excavat.

Structurile din piloti forati sau barete la partea superioara vor fi ancorati (daca este cazul) cu ancore tip bara sau ancoraje alcatuite din toroane T15.7.

Sistemul constructiv este alcatuit din:

- Platforma de forare a pilotilor la cota coronamentului zidului de sprijin;
- Piloti forati (barete);
- Grinda de solidarizare a pilotilor la partea superioară a acestora;
- Ancoraje la partea superioară a zidului de sprijin (daca este cazul);
- Excavatie în față lucrării de sprijinire și executie ancoraje intermediare pe adâncimea excavatiei (daca este cazul);
- Executie față vazuta zid de sprijin din beton de captusire, beton torcretat sau elemente prefabricate din beton armat.
- Monitorizare deplasari prim masuratori topografice la fiecare etapa de excavatiei a pamantului din fata zidului de sprijin.

Față vazuta a zidurilor de sprijin se va proteja cu protectie anticoroziva pentru beton.

Pentru eliminarea apelor de infiltratii , daca este cazul, sunt prevăzute drenuri forate orizontal între pilotii forati.

Monitorizarea lucrarilor de consolidare

Pentru monitorizarea comportării în timp a lucrarilor de sprijinire, acestea se vor instrumenta cu dispozitive care să permita efectuarea ulterioara a masuratorilor de deformatii si / sau de eforturi în conformitate cu SR EN 1997-2004 în perioada de executie cat si în perioada post executie.

Pentru monitorizarea versantilor cu risc de instabilitate sunt prevazute inclinometre pentru masurarea deplasarilor orizontale, adancimea planurilor de alunecare si viteza de deplasare si piezometre pentru masurarea fluctuatiilor nivelului panzei freatice.

3.3.7.6 Drenarea apelor

Drenuri în sapatura deschisa

Pentru interceptia, colectarea si evacuarea dirijata a apelor subterane sunt prevazute drenuri în sapatura deschisa pentru reducerea umidității terenului natural si imbunatatirea caracteristicilor fizico-mecanice ale acestuia.

Drenurile în sapatura deschisa sunt prevazute în urmatoarele situatii:

- longitudinal la baza taluzurilor de debleu
- transversal drumului pe suprafata taluzurilor de debleu
- longitudinal pe partea de amonte în cazul profilelor transversale mixte (rambleu / debleu)
- transversal drumului în ampriza acestuia când inclinarea terenului natural este accentuata si prezinta exfiltratii de apa.

Drenurile în sapatura deschisa au înaltime cuprinsa între 1.0m ÷ 3.00 m si lățimea 0.60m ÷ 1.20 m.

Umplutura drenanta se poate realiza din balast sortul 0÷63 mm sau piatra sparta sortul 0÷71. Indiferent de tipul materialului drenant utilizat, acesta se va proteja cu geotextil netesut cu rol anticontaminant, iar la partea superioara capacul drenului este realizat prin sistemul impermeabil de scurgere al apelor de suprafată (rigola, santuri, casiu) sau dop de argila în grosime de 30 cm.



La baza drenului pentru captarea și dirijarea apelor către emisari sau punctele de colectare este amplasat tubul riflat perforat, SN8, cu diametrul cuprins între 110 mm - 160 mm.

Pentru revizia și întreținerea drenurilor în sapatura deschisă sunt prevăzute camine de vizitare dispuse la interdistanța de aprox. 50 m pe toată lungimea drenului și în punctele obligate (intersecții de drenuri).

Excavatiile pentru execuția drenurilor cu adâncime mai mare de 1.50 m se vor realiza cu sprijiniri din dulapi verticali de lemn, rigle orizontale și spraturi.

Drenuri forate orizontale

Pentru drenarea de profunzime a taluzurilor de debleu sunt prevăzute drenuri forate orizontale. Procedul constă în realizarea unor foraje orizontale care au o pantă spre gura de evacuare de 5 – 10%, pe lungime de 10.00 – 20.00m cu ajutorul instalațiilor speciale. Aceste foraje sunt tubate cu tuburi riflate / lise perforate cu diametrul de 90 – 120 mm (nu sunt prevăzute perforări pe treimea inferioară a tuburilor pentru asigurarea evacuării apei colectate). Tuburile sunt protejate cu geotextil cu rol de filtru invers pe toată suprafața talurea a tubului.

În funcție de situație, capatul de evacuare a drenului se amenajează cu pereu din beton și casii prefabricat pentru dirijarea apelor către elementele colectoare ale apelor de suprafață de la baza taluzului.

3.3.7.7 Aplicabilități lucrări de consolidare

Dren longitudinal (secțiune tip D01)

Drum Expres				
Nr. Crt.	Km început	Km Sfârșit	Lungime (m)	Poziție ax
1	18+600	21+450	2850	dr.
2	23+050	23+550	500	stg/dr
3	26+150	27+100	950	stg/dr
4	31+750	32+250	500	stg.
5	32+250	32+550	300	stg/dr
6	32+650	32+950	300	stg/dr
7	33+000	33+450	450	stg/dr
8	33+600	34+950	1350	stg/dr
9	35+200	35+900	700	stg/dr
10	36+100	36+400	300	stg/dr
11	36+800	37+550	750	dr.
12	37+700	38+550	850	stg/dr
13	39+050	39+600	550	stg/dr
14	40+050	40+650	600	stg/dr
15	40+850	41+400	550	stg/dr
TOTAL			11500	

Pasaj Km 24+200 (DC40B)				
Nr. Crt.	Km început	Km Sfârșit	Lungime (m)	Poziție ax
1	0+050	0+210	160	stg/dr
TOTAL			160	



Nod 3 Km 26+357 (DN2H)				
Nr. Bretea	Km inceput	Km Sfarsit	Lungime (m)	Pozitie ax
Bretea 2	2+050	2+700	650	stg/dr
	3+100	3+350	250	stg/dr
TOTAL			900	

Scarificare si stabilizare cu lianti hidraulici min. 2% grosime 30cm (sectiune tip D02)

Drum Expres			
Nr. Crt.	Km inceput	Km Sfarsit	Lungime (m)
1	18+600	20+300	1700
2	23+050	23+540	490
3	31+700	32+200	500
4	32+300	32+475	175
5	32+700	32+925	225
6	33+000	33+425	425
7	33+600	34+950	1350
8	35+225	35+900	675
9	36+100	36+350	250
10	36+800	37+550	750
11	37+750	38+500	750
12	39+075	39+575	500
13	40+075	40+650	575
14	40+825	41+400	575
TOTAL			8940

Nod 3 Km 26+357 (DN2H)			
Nr. Bretea	Km inceput	Km Sfarsit	Lungime (m)
Bretea 2	2+050	2+650	600
	3+125	3+350	225
TOTAL			825

Masca drenanta din piatra bruta sort 90÷250 mm, grosime 50 cm si Dren forat orizontal Ø90mm, L=3x20m, interistanta 15m (sectiune tip D05a)

Drum Expres									
Nr. Crt.	Poz fata de ax	Poz Km		Lungime (m)	Panta taluze	Inaltimi taluze (m)			
		Km inceput	Km Sfarsit			H 1	H 2	H 3	H 4
1	Stg.	31+850	32+200	350	1:4	5	-	-	-
2	Stg.	32+325	32+450	125	1:4	5	-	-	-
3	Dr.	32+325	32+450	125	1:4	5	-	-	-
4	Stg.	32+700	32+900	200	1:4	4	-	-	-
5	Dr.	32+700	32+900	200	1:4	4	-	-	-



6	Stg.	33+050	33+400	350	1:4	6	-	-	-
7	Stg.	33+600	34+900	1300	1:4	6	-	-	-
8	Dr.	33+625	34+350	725	1:4	6	-	-	-
9	Stg.	35+300	35+850	550	1:4	6	-	-	-
10	Dr.	35+300	35+850	550	1:4	6	-	-	-
11	Stg.	36+150	36+350	200	1:4	6	-	-	-
12	Dr.	36+850	37+500	650	1:4	6	-	-	-
13	Dr.	37+800	38+050	250	1:4	6	-	-	-
14	Dr.	38+050	38+300	250	1:4	6	6	6	-
15	Dr.	38+300	38+450	150	1:4	6	6	-	-
16	Dr.	39+100	39+225	125	1:4	6	-	-	-
17	Dr.	39+225	39+425	200	1:4	6	6	6	-
18	Dr.	39+425	39+500	75	1:4	6	-	-	-
19	Stg.	39+250	39+350	100	1:4	6	6	-	-
20	Stg.	39+350	39+475	125	1:4	6	6	6	-
21	Stg.	39+475	39+550	75	1:4	6	6	-	-
22	Dr.	40+150	40+525	375	1:4	6	-	-	-
TOTAL				7050					

Pasaj Km 24+200 (DC 40B)									
Nr. Crt.	Poz fata de ax	Poz Km		Lungime (m)	Panta taluze	Inaltimi taluze (m)			
		Km inceput	Km Sfarsit			H1	H2	H3	H4
1	Stg.	0+100	0+200	100	1:4	6	-	-	-
2	Dr.	0+100	0+200	100	1:4	6	-	-	-
TOTAL				200					

Nod 3 Km 26+357 (DN2H)									
Nr. Bretea	Poz fata de ax	Poz Km		Lungime (m)	Panta taluze	Inaltimi taluze (m)			
		Km inceput	Km Sfarsit			H1	H2	H3	H4
Bretea 2	Dr.	2+075	2+625	550	1:4	6	-	-	-
	Stg.	2+075	2+625	550	1:4	6	-	-	-
	Dr.	3+025	3+325	300	1:4	6	-	-	-
	Stg.	3+050	3+300	250	1:4	3	-	-	-
TOTAL				1650					

Piloti forati din beton armat, radier din beton armat (sectiune tip D08a)

Drum Expres									
Nr. Crt.	Km inceput	Km Sfarsit	Lungime (m)	Poz. Ax	Lp (m)	Hr (m)	Br (m)	dL (m)	d (m)
1	33+700	34+050	350	Stg.	20.00	1.50	2.50	2.00	1.50
2	35+380	35+782	402	Stg.	20.00	1.50	2.50	2.00	1.50
3	36+175	36+297	122	Stg.	20.00	1.50	2.50	2.00	1.50



4	38+075	38+271	196	Dr.	20.00	1.50	2.50	2.00	1.50
5	39+280	39+400	120	Dr.	20.00	1.50	2.50	2.00	1.50
6	39+388	39+470	82	Stg.	20.00	1.50	2.50	2.00	1.50
TOTAL			1272						

Nod 3 Km 26+357 (DN2H)									
Nr. Bretea	Km inceput	Km Sfarsit	Lungime (m)	Poz. Ax	Lp (m)	Hr (m)	Br (m)	dL (m)	d (m)
Bretea 2	2+175	2+450	275	Stg	20.00	1.50	2.50	2.00	1.50
	2+467	2+550	83	Stg	20.00	1.50	2.50	2.00	1.50
	2+175	2+458	283	Dr	20.00	1.50	2.50	2.00	1.50
	2+473	2+550	77	Dr	20.00	1.50	2.50	2.00	1.50
TOTAL			718						

Barete din beton armat, radier din beton armat, ancoraje active tip bara (sectiune tip D010a)

Drum Expres													
Nr. Crt.	Poz fata de ax	Poz Km		Lungime (m)	Lb (m)	Hr (m)	Br (m)	Dimensiune bareta		dL (m)	Ancoraje		
		Km inceput	Km Sfarsit					b (m)	h (m)		La (m)	d (m)	Fcap (kN)
1	Dr.	38+050	38+444	394	25.00	2.00	3.00	1.00	2.50	2.50	35.00	2.50	600
2	Dr.	39+200	39+450	250	20.00	2.00	3.00	1.00	2.50	2.50	35.00	2.50	600
3	Stg.	39+261	39+538	277	20.00	2.00	3.00	1.00	2.50	2.50	35.00	2.50	600
4	Dr.	40+207	40+325	118	20.00	2.00	3.00	1.00	2.50	2.50	25.00	2.50	600
5	Stg.	40+150	40+506	356	20.00	2.00	3.00	1.00	2.50	2.50	25.00	2.50	600
TOTAL				1395									

Barete din beton armat, radier din beton armat, ancoraje active tip bara (sectiune tip D010b)

Drum Expres													
Nr. Crt.	Poz fata de ax	Poz Km		Lungime (m)	Lb (m)	Hr (m)	Br (m)	Dimensiune bareta		dL (m)	Ancoraje		
		Km inceput	Km Sfarsit					b (m)	h (m)		La (m)	d (m)	Fcap (kN)
1	Dr.	40+325	40+497	172	20.00	2.00	1.50	2.50	1.00	2.50	-	-	-
TOTAL				172									

Piloti de indesare din piatra, saltea din balast ranforsata, protectie taluz cu sol vegetal inierbat si georetele biodegradabile (sectiune tip R01)

Drum Expres									
Nr. Crt.	Km inceput	Km Sfarsit	Lungime (m)	Piloti din piatra			Saltea ranforsata		
				B (m)	L (m)	d (m)	H (m)	Nr. ranf (buc)	Rez (kN/m)
1	21+250	21+500	250	2.5	7	0.6	0.9	2	400



2	21+850	21+945	95	2.5	10	0.6	0.9	2	200
3	21+955	22+175	220	2.5	10	0.6	0.9	2	400
4	22+220	22+500	280	2	12	0.6	0.9	2	400
5	22+700	22+770	70	2.5	10	0.6	0.9	2	400
6	22+780	22+850	70	2.5	10	0.6	0.9	2	400
7	22+850	22+990	140	2.5	8	0.6	0.9	2	400
8	23+000	23+050	50	2.5	8	0.6	0.9	2	200
9	23+560	23+900	340	2.5	8	0.6	0.6	2	200
10	23+900	24+190	290	2.5	10	0.6	0.9	2	400
11	24+210	24+350	140	2.5	8	0.6	0.6	2	200
12	25+050	25+200	150	2	12	0.6	0.9	3	600
13	25+230	25+520	290	2	12	0.6	0.9	3	600
14	25+580	25+800	220	2	12	0.6	0.9	3	400
15	27+800	27+895	95	2.5	8	0.6	0.9	2	400
16	27+925	27+975	50	2.5	8	0.6	0.9	2	400
17	28+525	28+575	50	2.5	6	0.6	0.9	2	200
18	28+605	28+650	45	2.5	6	0.6	0.9	2	200
19	30+275	30+365	90	2.5	6	0.6	0.6	1	200
20	30+390	30+450	60	2.5	6	0.6	0.6	1	200
21	30+875	30+965	90	2.5	6	0.6	0.9	2	400
22	30+985	31+075	90	2.5	6	0.6	0.9	2	400
23	32+475	32+525	50	2.5	8	0.6	0.9	2	200
24	32+540	32+625	85	2.5	8	0.6	0.9	2	200
25	33+425	33+500	75	2.5	8	0.6	0.9	2	400
26	33+540	33+600	60	2.5	8	0.6	0.9	2	400
27	34+950	35+100	150	2.5	8	0.6	0.9	2	400
28	35+135	35+225	90	2.5	8	0.6	0.9	2	400
29	35+950	36+010	60	2.5	9	0.6	0.9	2	400
30	36+035	36+100	65	2.5	9	0.6	0.9	2	400
31	36+450	36+560	110	2.5	8	0.6	0.9	2	200
32	36+600	36+700	100	2.5	8	0.6	0.9	2	200
33	38+650	38+780	130	2.5	14	0.6	0.9	2	400
34	38+900	39+000	100	2.5	14	0.6	0.9	2	400
35	39+575	39+630	55	2.5	12	0.6	0.9	2	400
36	39+950	40+025	75	2.5	12	0.6	0.9	2	400
37	40+650	40+825	175	2.5	9	0.6	0.9	1	400
38	41+550	41+850	300	2.5	8	0.6	0.9	1	200
39	41+975	42+075	100	2.5	6	0.6	0.9	2	400
40	42+110	42+200	90	2.5	8	0.6	0.9	2	400
TOTAL			4795						

Pasaj Km 19+790 (DL)									
Nr. Crt.	Km inceput	Km Sfarsit	Lungime (m)	Piloti din piatra			Saltea ranforsata		
				B (m)	L (m)	d (m)	H (m)	Nr. ranf (buc)	Rez (kN/m)
1	0+150	0+215	65	2	12	0.6	0.9	2	400



2	0+255	0+370	115	2	12	0.6	0.9	2	400
TOTAL			180						

Nod 3 Km 26+357 (DN2H)									
Nr. Bretea	Km inceput	Km Sfarsit	Lungime (m)	Piloti din piatra			Saltea ranforsata		
				B (m)	L (m)	d (m)	H (m)	Nr. ranf (buc)	Rez (kN/m)
Bretea 1	0+300	0+425	125	2.5	12	0.6	0.9	3	400
Bretea 2	0+450	0+580	130	2	12	0.6	0.9	3	400
	0+640	0+750	110	2	12	0.6	0.9	3	400
	1+850	1+940	90	2.5	12	0.6	0.9	2	400
	1+980	2+050	70	2.5	12	0.6	0.9	2	400
	2+725	2+800	75	2	12	0.6	0.9	3	400
	2+840	3+050	210	2	12	0.6	0.9	4	600
	3+400	3+550	150	2.5	12	0.6	0.9	3	400
TOTAL			960						

Pasaj Km 29+650 (DC40C)									
Nr. Crt.	Km inceput	Km Sfarsit	Lungime (m)	Piloti din piatra			Saltea ranforsata		
				B (m)	L (m)	d (m)	H (m)	Nr. ranf (buc)	Rez (kN/m)
1	0+350	0+440	90	2.5	8	0.6	0.9	3	200
2	0+490	0+600	110	2.5	8	0.6	0.9	3	200
TOTAL			200						

Pasaj Km 31+520 (DJ 178B)									
Nr. Crt.	Km inceput	Km Sfarsit	Lungime (m)	Piloti din piatra			Saltea ranforsata		
				B (m)	L (m)	d (m)	H (m)	Nr. ranf (buc)	Rez (kN/m)
1	0+300	0+380	80	2.5	7	0.6	0.9	3	600
2	0+410	0+550	140	2.5	7	0.6	0.9	3	600
TOTAL			220						

Pasaj Km 41+250 (DJ 209D)									
Nr. Crt.	Km inceput	Km Sfarsit	Lungime (m)	Piloti din piatra			Saltea ranforsata		
				B (m)	L (m)	d (m)	H (m)	Nr. ranf (buc)	Rez (kN/m)
1	0+400	0+550	150	2.5	11	0.6	0.9	2	200
2	0+600	0+700	100	2.5	11	0.6	0.9	2	200
TOTAL			250						

Blocaj din piatra, saltea din balast ranforsata, protectie taluz cu sol vegetal inierbat si georetele biodegradabile (sectiune tip R02)

Drum Expres							
Nr. Crt.	Km inceput	Km Sfarsit	Lungime (m)	H1 (m)	H2 (m)	Nr. Ranf. (buc)	Rez.. (kN/m)



1	29+100	29+200	100	0.5	0.6	1	200
2	29+450	29+550	100	0.5	0.6	1	200
3	29+800	29+950	150	0.5	0.6	1	200
4	31+275	31+350	75	0.5	0.6	1	400
5	32+200	32+300	100	0.5	0.6	1	200
6	32+925	33+000	75	0.5	0.6	1	200
TOTAL			600				

Perna din pamant stabilizat cu lianti hidraulici, ranforsare terasament cu geosintetice, protectie taluz cu sol vegetal inierbat si georetele biodegradabile (sectiune tip R03)

Drum Expres						
Nr. Crt.	Km inceput	Km Sfarsit	Lungime (m)	H (m)	Nr. Ranf. (buc)	Rez.. (kN/m)
1	21+300	21+600	300	0.6	2	400
2	21+750	21+850	100	0.6	2	400
3	22+500	22+600	100	0.6	1	400
4	24+350	24+800	450	0.6	2	200
5	24+800	25+050	250	0.6	3	400
6	25+800	26+000	200	0.6	2	200
7	27+975	28+050	75	0.6	1	200
8	28+650	28+800	150	0.6	1	200
9	28+900	29+100	200	0.6	1	200
10	29+200	29+450	250	0.6	1	200
11	31+350	31+700	350	0.6	1	200
12	32+625	32+700	75	0.6	1	200
13	38+500	38+650	150	0.6	1	400
14	41+400	41+550	150	0.6	1	200
15	41+850	41+975	125	0.6	1	200
16	42+200	42+650	450	0.6	1	400
17	42+650	42+800	150	0.6	2	400
18	42+800	42+900	100	0.6	1	400
TOTAL			3625			

Nod 3 Km 26+357 (DN2H)						
Nr. Bretea	Km inceput	Km Sfarsit	Lungime (m)	H (m)	Nr. Ranf. (buc)	Rez.. (kN/m)
Bretea 1	0+050	0+300	250	0.6	1	200
Bretea 2	0+325	0+450	125	0.6	1	200
	0+750	0+825	75	0.6	1	400
	1+750	1+850	100	0.6	1	400
	2+650	2+725	75	0.6	1	400
	3+050	3+125	75	0.6	2	400
	3+350	3+400	50	0.6	1	400
	3+550	3+750	200	0.6	1	400
TOTAL			950			

Scarificare si stabilizare teren fundare, ranforsare terasament cu geosintetice, protectie taluz cu sol vegetal inierbat si georetele biodegradabile (sectiune tip R04)



Drum Expres					
Nr. Crt.	Km inceput	Km Sfarsit	Lungime (m)	Nr. (buc)	Rez.. (kN/m)
1	21+600	21+750	150	1	200
2	27+000	27+200	200	1	200
3	28+800	28+900	100	1	200
4	29+550	29+800	250	1	200
5	31+075	31+275	200	1	400
6	35+900	35+950	50	1	400
7	36+350	36+450	100	1	200
8	36+700	36+800	100	1	200
9	40+025	40+075	50	1	400
TOTAL			1200		

Pasaj Km 29+650 (DC40C)					
Nr. Crt.	Km inceput	Km Sfarsit	Lungime (m)	Nr. (buc)	Rez.. (kN/m)
1	0+250	0+350	100	1	200
2	0+600	0+700	100	1	200
TOTAL			200		

Pasaj Km 31+520 (DJ 178B)					
Nr. Crt.	Km inceput	Km Sfarsit	Lungime (m)	Nr. (buc)	Rez.. (kN/m)
1	0+200	0+300	100	2	400
2	0+550	0+700	150	3	400
TOTAL			250		

Pasaj Km 40+473 (DC 35)					
Nr. Crt.	Km inceput	Km Sfarsit	Lungime (m)	Nr. (buc)	Rez.. (kN/m)
1	0+000	0+080	80	2	400
2	0+125	0+200	75	2	400
TOTAL			155		

Pasaj Km 41+250 (DJ 209D)					
Nr. Crt.	Km inceput	Km Sfarsit	Lungime (m)	Nr. (buc)	Rez.. (kN/m)
1	0+300	0+400	100	1	200
2	0+700	0+800	100	1	200
TOTAL			200		

Scarificare si stabilizare teren fundare, protectie taluz cu sol vegetal inierbat si georetele biodegradabile (sectiune tip R05)



Drum Expres			
Nr. Crt.	Km inceput	Km Sfarsit	Lungime (m)
1	20+330	21+300	970
2	26+000	27+800	1800
3	28+050	28+525	475
4	29+950	30+275	325
5	30+450	30+875	425
6	37+550	37+750	200
7	39+000	39+075	75
8	42+900	43+050	150
TOTAL			4420

Pasaj Km 19+790 (DL)			
Nr. Crt.	Km inceput	Km Sfarsit	Lungime (m)
1	0+000	0+150	150
2	0+370	0+600	230
TOTAL			380

Parcare Km 21+000	50000 mp
----------------------	-------------

Pasaj Km 24+200 (DC40B)			
Nr. Crt.	Km inceput	Km Sfarsit	Lungime (m)
1	0+000	0+500	500
TOTAL			500

Nod 3 Km 26+357 (DN2H)			
Nr. Bretea	Km inceput	Km Sfarsit	Lungime (m)
Bretea 1	0+425	0+500	75
Bretea 2	0+000	0+325	325
	0+825	1+750	925
TOTAL			1325

Pasaj Km 29+650 (DC40C)			
Nr. Crt.	Km inceput	Km Sfarsit	Lungime (m)
1	0+200	0+250	50
1	0+700	0+900	200



TOTAL	250
-------	-----

Pasaj Km 31+520 (DJ 178B)			
Nr. Crt.	Km inceput	Km Sfarsit	Lungime (m)
1	0+000	0+200	200
1	0+700	0+900	200
TOTAL			400

Parcare Km 37+300	30000 mp
-------------------	----------

Relocare DJ 209D Km 39+400			
Nr. Crt.	Km inceput	Km Sfarsit	Lungime (m)
1	0+000	1+125	1125
TOTAL			1125

Pasaj Km 41+250 (DJ 209D)			
Nr. Crt.	Km inceput	Km Sfarsit	Lungime (m)
1	0+000	0+300	300
1	0+800	1+000	200
TOTAL			500

Nod 4 Km 43+050 (DN2)			
Nr. Bretea	Km inceput	Km Sfarsit	Lungime (m)
Bretea 1	0+000	0+300	300
	0+300	0+800	500
Bretea 2	0+050	0+325	275
Bretea 3	0+000	0+400	400
	0+400	0+650	250
Bretea 4	0+050	0+300	250
DN 2	472+880	474+220	1340
TOTAL			3315

3.3.8. Colectarea si evacuarea apelor

3.3.8.1 Lucrări care asigură scurgerea apelor meteorice către emisar

- șanțuri cu secțiune pereată la marginea amprizei;
- podețe (cu deschidere de 2 m și 5 m);
- rigole de acostament din elemente prefabricate;



- casiuri de descărcare a apelor de pe suprafața drumului expres în cazul rambleelor înalte, a rampelor; podurilor și pasajelor;
- rigole pereate în zona mediană a drumului expres în cazul curbelor amenajate.

Inceput	Sfarsit	Lungime
Start	End	Length
(km)	(km)	(m)
18+600	20+300	1700
20+330	21+944	1614
21+956	22+173	217
22+213	22+764	551
22+776	22+989	213
23+001	23+544	543
23+564	24+194	630
24+206	25+197	991
25+227	25+525	298
25+585	26+900	1315
26+900	27+895	995
27+925	28+480	555
31+388	32+525	1137
32+545	33+500	955
33+540	35+057	1517
35+069	35+105	36
35+135	36+010	875
36+030	36+560	530
36+590	37+026	436
38+013	38+780	767
38+900	39+630	730
39+950	42+085	2135
42+115	42+917	802

3.3.8.2 Lucrări pentru depoluarea apei înaintea descărcării în emisar sau pe talveguri naturale - LOT2:

- camere decantoare/separatoare de hidrocarburi, ca dispozitive amplasate înaintea descărcării șanțurilor la podețe sau în cursuri de apă naturale și camere decantoare/separatoare de hidrocarburi asociate cu bazine de dispersie a apei prevăzute în zonele unde apa colectată în șanțuri se va descărca pe terenul natural, în zone depresionare și are ca scop scurgerea laminară a apei pentru a se evita erodarea terenului – drum expres și noduri rutiere – 142 buc;
- bazine de retenție – drum expres – 3 buc.

Nr. crt.	Denumire	KM	Pozitionare
3	BSH24053s	24+053	stanga
4	BSH28945d	28+945	dreapta
5	BSH43040s	43+040	stanga

În vederea drenării și evacuării apelor din sistemul rutier, s-a prevăzut prelungirea stratului granular până la marginea platformei pentru a permite apelor infiltrate în fundație descărcarea pe taluzuri sau în dispozitivele de scurgere din lungul drumului expres.



La baza taluzelor de rambleu se vor executa șanțuri trapezoidale, din beton, pentru colectarea apelor pluviale din zona drumului expres, pe întreaga lungime a drumului expres (stânga și dreapta).

Apele de pe platforma drumului expres vor fi colectate prin rigole de acostament din beton și descarcate pe taluz, în șanțuri, prin casii amplasate conform calculului de capacitate hidraulică a rigolei.

3.3.8.3 Podete

Pe lotul 2 al Drumului Expres Suceava – Siret sunt proiectate 21 podete de traversare. Astfel, sunt proiectate 7 buc. Podete tip D5, 1 buc. podete tip D4, 7 buc. podete tip D3 și 6 buc. podete tip C2.

În continuarea podetelor de la drumul expres pe emisar (albie existentă sau relocată), numai în situațiile în care și drumurile de întreținere traversează emisarul, sunt proiectate podete cu aceeași structură (deschidere, alcatuire) ca la drumul expres în secțiunea respectivă. În acest caz, aceste podete sunt evaluate ca parte integrantă din podetele de la drumul expres.

La nodurile rutiere și la relocări au fost proiectate 14 podete de traversare tip C2.

Aplicabilitatea podetelor este prezentată în Planșele de Detaliu Podete.

3.3.9. Noduri rutiere

Nodurile rutiere sunt intersecții denivelate între două artere, prevăzute cu drumuri de legătură care permit trecerea fără conflicte a curenților de trafic de pe o arteră pe cealaltă. Nodurile rutiere pot fi complete asigurând relații între toate sensurile din intersecție, sau pot fi parțiale asigurând relații numai pe anumite sensuri.

Pe lotul 2 al Drumului Expres Suceava – Siret sunt prevăzute 2 amenajări de nod rutier, respectiv:

Noduri Rutiere			
Nr. crt.	Denumire	Drum intersectat	Pk
1	Nod rutier DN2-DN2H (Rădăuți)	DN2-DN2H	26+357
2	Nod rutier DN2 (Siret Sud) - km 43+320	DN2	43+320

Totodată, la începutul lotului 2, km 19+800 este prevăzută o descarcare provizorie (drum cu o singură bandă pe sens inclusiv intersecție giratorie la DN2) care va face legătura dintre drumul expres și DN2. În cazul în care finalizarea lotului 1 și a lotului 2 ale Drumului Expres Suceava-Siret se va realiza simultan, executia descărcării provizorii la DN2 nu va mai fi necesară, Antreprenorul nefiind îndepțatit la plata prevăzută pentru această descarcare provizorie.

3.3.9.1 Nod rutier DN2-DN2H (Rădăuți) - km 26+357

Acest nod rutier este propus în apropierea localității Românești la vest de aceasta și la aprox. 12 km de mun. Rădăuți, care printr-un drum de legătură în lungime de aprox. 2.3 km intersectează DN2H.

Acest nod rutier, de tip T "trompeta" cu buclă de intrare în flux, asigură toate relațiile de legătură cu rețeaua de drumuri locale și implicit cu localitățile din zonă.

Drumul de legătură propus are elementele geometrice pentru viteza de proiectare de 80km/h. Acesta supratraversează drumul expres prin intermediul unui pasaj (km 26+357,65), și subtraversează DN2, traversează un pârâu local, apoi continuă paralel cu acesta, urmând să supratraverseze Magistrala CFR500. În capătul acestui drum de legătură este prevăzută o giratie (R_{int}=15m) la nivel în intersecția cu DN2H. Pentru evitarea giratiei este propusă înainte de aceasta o bretea directă (pe direcția Drumul Expres-DN2H Rădăuți) cu viteza de proiectare de 30km/h.

Prin realizarea acestei legături, traversarea Magistralei CFR500 pentru fluxul de trafic important se va face denivelat (în faza actuală, DN2H traversează la nivel Magistrala).

În zona pasajului pe DN2 drumul de legătură este propus a se realiza pentru 4 benzi de circulație în vederea asigurării și conexiunii cu drumul de legătură "de perspectivă" între Drumul Expres și Centura Rădăuți.

Accesul se va realiza prin intermediul a două bretele unidirecționale, o buclă, respectiv o succesiune de buclă-bretea aferente fiecărei căi pentru care viteza de proiectare este de 60km/h.



Nod - DN2-DN2H (Rădăuți) - km 26+357

3.3.9.2 Nod - DN2 (Siret Sud) - km 43+320

Acest nod rutier este propus în intersecția Drumului Expres (km 43+320) cu DN2 la aprox. 3 km orașul Siret, respectiv la o distanță de aprox. 12 km față de mun. Rădăuți (prin intermediul drumului național DN2 și DN17A).

Nodul rutier Siret Sud (DN2) este de tip "romb". Asigură toate relațiile de legătură cu DN2. Profilul longitudinal al drumului expres în zona nodului se regăsește într-o racordare concavă formată din două declivități de -1.2% respectiv 2%, totodată linia roșie regăsindu-se într-un debleu cu Hmax aprox. 10 m, lucru ce duce la posibilitatea coborârii liniei roșii a drumului național (în momentul de față drumul național DN2 se regăsește într-o racordare convexă). Cele patru bretele ale nodului rutier, prin intermediul a două drumuri de legătură, debrușează în DN2, la intersecțiile cu acesta sunt propuse două girații ($R_{int}=20m$) la nivel. Pentru relațiile dreapta, înainte de girații (atât dinspre drumul expres, cât și dinspre DN2) sunt propuse patru bretele ($V=40km/h$, $R=90m$, $i=5\%$ pentru $k=1.79$) racordate cu pana ieșire, respectiv pătrundere în flux în vederea sporirii capacității de trafic și evitarea pătrunderii în girație a fluxurilor de dreapta.

În spațiul dintre DN2 și bretelele de la nord de drumul expres este propusă amplasarea unui centru de întreținere și coordonare (CIC), cu acces de pe aliniamentul DN2. Acesta, prin intermediul a celor două girații își va putea asigura serviciul către ambele căi ale drumului expres, dar și către ambele direcții ale drumului național DN2.

Accesul spre și dinspre drumul expres se va realiza prin intermediul a patru bretele.

Amplasarea nodului rutier la sud de orașul Siret permite utilizatorilor de pe DN2 să ocolească localitatea prin vestul acesteia asigurându-se acces direct în vama Siret-Porubne, către nordul orașului respectiv către DN29C.

Intrucat Nodul Rutier 4 – Siret Sud asigura si descarcarea independenta provizorie in DN2 a Lotului 2 si a Lotului 3, realizarea lui se va face o parte în Lotul 2, iar cealaltă parte în Lotul 3.

Pasajul peste drumul expres km 43+320, amenajarea DN2 (rampe pasaj, cale curenta, etc.) între cele două intersecții giratorii pe DN2 ale nodului rutier precum și CIC-ul se vor realiza în Lotul 3. Din punctul de vedere al realizării descărcărilor provizorii ale Lotului 2 și Lotului 3, lucrările se vor împarti astfel:

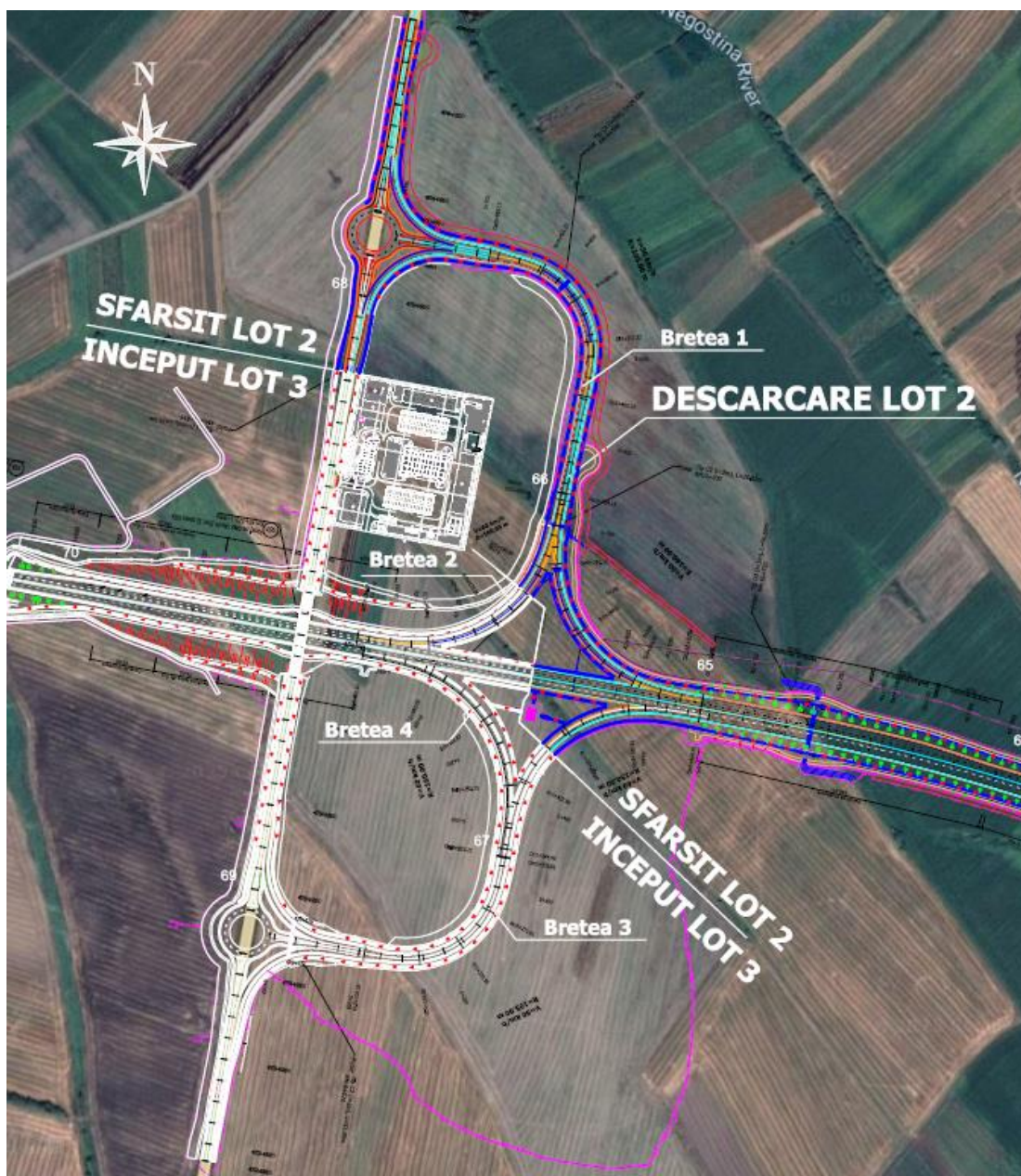
Lucrari realizate in cadrul contractului de proiectare si executie pentru Lotul 2:



- In zona de final a Lotului 2, la km 43+000, prin breteaua 1 (realizata integral in Lotul 2) si breteaua 2 (realizata partial in Lotul 2) apartinand Nodului Rutier 4 - Siret Sud – Lot2. Pe prima parte a bretelei 1 (curba la dreapta fata de iesirea din flux – calea 1) se va realiza in faza provizorie parte carosabila cu doua benzi (cate o banda pe fiecare sens). Descarcarea traficului de pe drumul expres se realizeaza prin intersectia giratorie cu DN2 care apartine Nodului Rutier 4 – Siret Sud – Lot2. Tot in Lotul 2 se realizeaza restul din breteaua 3 si amenajarea intrarii in drumul expres (banda de accelerare si patrundere in flux in calea 2 a drumului expres).

Lucrari realizate in cadrul contractului de proiectare si executie pentru Lotul 3:

- In zona de inceput a Lotului 3, la km 43+100, prin breteaua 4 (realizata integral in Lotul 3) si breteaua 3 (realizata partial in Lotul 3) apartinand Nodului Rutier 4 - Siret Sud – Lot3. Pe prima parte a bretelei 4 (curba la dreapta fata de iesirea din flux – calea 2) se va realiza in faza provizorie parte carosabila cu doua benzi (cate o banda pe fiecare sens). Descarcarea traficului de pe drumul expres se realizeaza prin intersectia giratorie cu DN2 care apartine Nodului Rutier 4 – Siret Sud – Lot3. Tot in Lotul 3 se realizeaza restul din breteaua 2 si amenajarea intrarii in drumul expres (banda de accelerare si patrundere in flux in calea 1 a drumului expres).

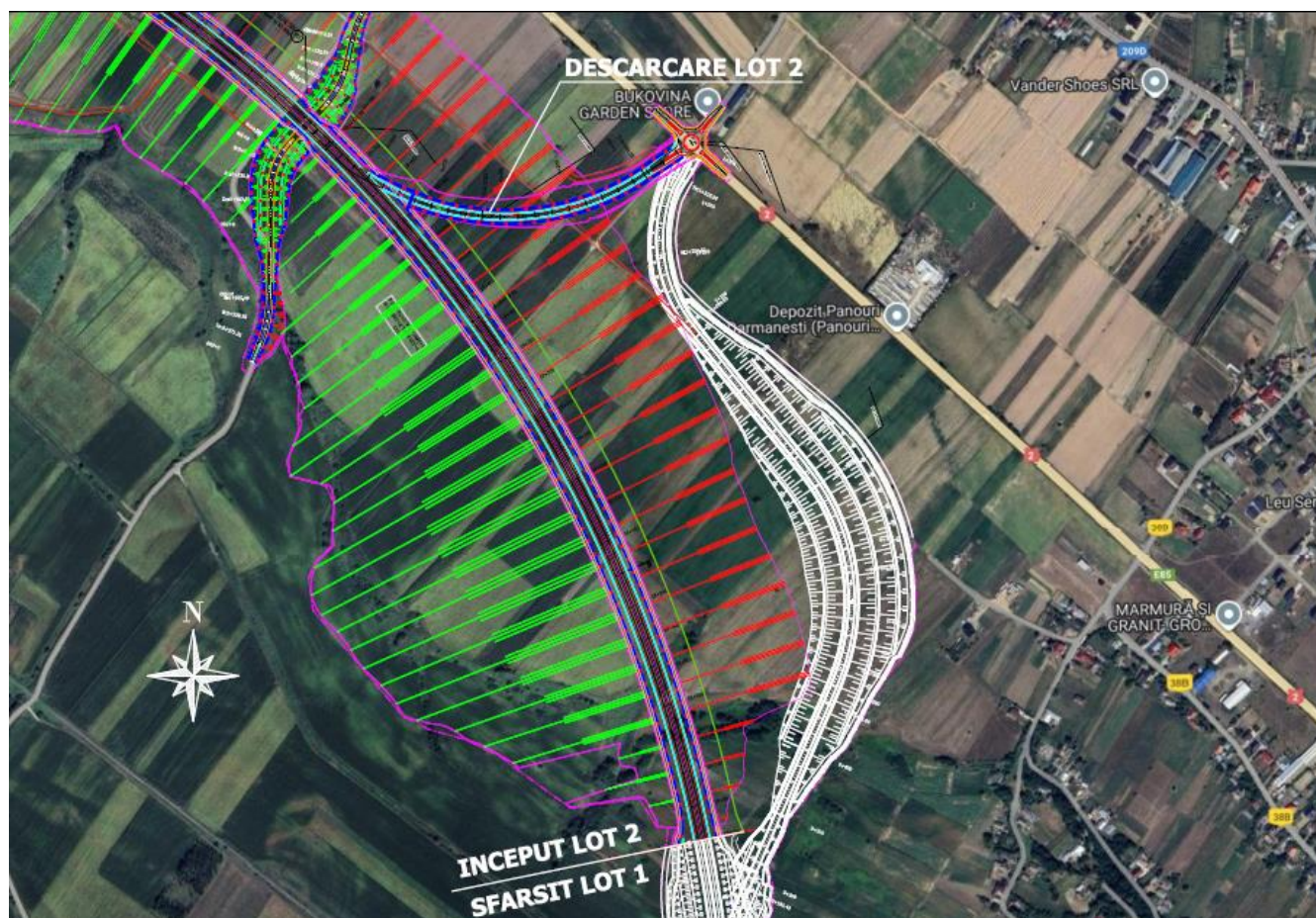


Nod rutier - DN2 (Siret Sud) - km 42+320



3.3.9.3 Descarcare provizorie lot 2 km 19+800

La începutul lotului 2, km 19+800, este prevăzută o descarcare provizorie (drum cu o singură bandă pe sens inclusiv intersecție giratorie la DN2) care va face legătura dintre drumul expres și DN2. **In cazul în care finalizarea lotului 1 și a lotului 2 ale Drumului Expres Suceava-Siret se va realiza simultan, executia descarcarii provizorii la DN2 nu va mai fi necesara, Antreprenorul nefiind indeptatit la plata prevazuta pentru aceasta descarcare provizorie.**



3.3.10. Restabiliri legături rutiere

În tabelul de mai jos se prezintă restabilirile legăturilor rutiere întrerupte de drumul expres:

Tabel Restabiliri legături rutiere – LOT 2

Aplicabilitati drumuri relocate			
Nr. Crt.	Denumire	Pozitie Km	Lungime drum relocat (m)
13	Drum local	19+790	600
14	Drum local	21+590	620
15	Drum local	22+770	235
16	Drum local	24+200	470
17	DC40C	29+650	900
18	DJ 178B	31+520	900
19	DC39 (DN2-Calafindești)	35+063	200
20	DJ 209D	39+650	1250
21	DC35 (Bălcăuți-Gropeni)	40+473	300
22	DJ 209D	41+250	1000



3.3.11. Siguranța circulației

3.3.11.1 Semnalizarea rutiera

Semnalizarea verticala si orizontala se prevede respectand specificatiile normelor tehnice in vigoare, in principal STAS-urile 1848/1 – 7 si Ghid pentru planificarea si proiectarea semnalizarii rutiere de orientare si informare pentru asigurarea continuitatii, uniformitatii si cognoscibilitatii acesteia, AND 604-2012.

Sistemul de semnalizare si marcaj a fost proiectat atat pe drumul expres cat si pe drumurile de categorie inferioara care vor intersecta drumul expres precum si pe rețeaua rutiera din culoarul drumului, unde sa proiectat semnalizarea rutiera pentru orientarea catre drumul expres.

Materializarea sistemului de organizare si desfasurare a circulatiei prin indicatoare si marcaje a urmarit marirea gradului de siguranta si fluenta pe intreaga rețea de drumuri care intra in sistem si sa permita tuturor celor care circula pe aceste drumuri sa se orienteze pentru a se inscrie din timp pe directia dorita, eliminandu-se astfel confuziile, manevrele gresite, parcursuri suplimentare si chiar blocaje.

Avand in vedere modul cum se desfasoara circulatia pe drumul expres (viteza de deplasare, intensitatea traficului), este necesar sa se transmita conducatorilor auto o serie de informatii legate de conditiile rutiere, evenimente produse pe drumul expres, avertismente, etc.

Acest lucru se face prin mesaje variabile, transmise de la centrul de coordonare si care vor fi afisate pe panourile cu mesaje variabile.

Drumul expres fiind alcatuit din doua cai distincte unidirectionale, s-a prevazut instalarea bornelor kilometrice pe fiecare parte.

Sistemul de dirijare si orientare a circulatiei pe drumul expres si drumurile adiacente a fost completat, coordonat si armonizat cu semnalizarea verticala (indicatoare de circulatie de avertizare, de obligativitate, de informare si orientare, aditionale la indicatoare, etc.).

3.3.11.2 Marcaje, semnalizare si indicatoare rutiere

3.3.11.2.1 Semnalizare verticala – Indicatoare

Semnalizarea rutiera verticala pe drumul expres, contine urmatoarele elemente:

- indicatoare de avertizare
- indicatoare de reglementare
- indicatoare de orientare si informare
- indicatoare de interzicere
- indicatoare aditionale

Formatele indicatoarelor rutiere sunt reglementate prin Standardul roman SR 1848-2-2011 „Semnalizare Rutiera. Indicatoare si mijloace de semnalizare rutiera. Partea 2: Conditii tehnice”, functie de categoria drumului, dupa cum urmeaza:

Indicatoare foarte mari – pe drumul expres si unele trasee de drumuri „E”, stabilite de catre administratorul drumului

Indicatoare mari – pe restul drumurilor nationale;

Indicatoare normale – pe drumuri judetene, comunale, strazi, pe drumuri private deschise circulatiei publice si pe unele drumuri vicinale cu trafic mai important.

Pe traseul drumului expres cat si pe drumurile destinate traficului international si pe bretelele nodului de circulatie s-au prevazut indicatoare de dimensiuni foarte mari iar pe drumurile curente s-au prevazut indicatoare de dimensiuni normale.

S-a prevazut ca indicatoarele sa fie amplasate la distanta suficienta de obiectivul care este semnalat pentru a permite conducatorului auto sa efectueze in conditii de securitate manevrele necesare.

Se vor semnaliza corespunzator zonelor care nu permit o viteza de circulatie de 120 km/h.

Indicatoarele de circulatie sunt sustinute de stalpi metalici, de portale sau console.

A) Tip folie reflectorizanta

Folia reflectorizanta folosita in proiect va fi de clasa III (tip Diamond Grade Prismatic) pentru semnalizarea de pe drumul expres, precum si pe bretelele iar cele de clasa II (tip High Intensity Prismatic) pentru drumurile nationale.

B) Tip de panouri suport pentru indicatoare



Panourile suport pentru indicatoare se executa din tabla de aluminiu de 2 mm, executate cu dubla bordurare pe intregul contur si colturi rotunjite, in conformitate cu prevederile SR 1848-2011 sectiunile 1 si 2 si SR EN 12899.

C) Stalpi cu diferite profiluri pentru indicatoare rutiere

Suportul indicatoarelor rutiere care se vor monta in consola, se va realiza din tabla de aluminiu deoarece asigura o durata de viata de minimum 10ani, iar indicatoarele care vor fi montate pe stalpi vor fi executate din tabla de otel zincata.

Acolo unde sunt prevazute console sau portaluri/semi-portaluri, trebuie sa se asigure un gabarit de 5.50m, masurat de la cota din axul drumului la limita inferioara a indicatorului.

Pentru asigurarea unei rezistente mecanice superioare a structurii metalice, stalpii indicatoarelor si consolelor se vor realiza dintr-o singura bucata, fara inadiri ale sectiunii.

Indicatoarele rutiere vor cuprinde doar informatii esentiale si clare astfel incat conducatorul auto sa le perceapa dintr-o privire pentru a evita abaterea acestuia de la trafic.

D) Structuri metalice complexe- -console si portaluri/semi-portaluri

Acolo unde proiectul o prevede, indicatoarele rutiere vor fi suspendate deasupra caii de rulare, prin montajul pe console sau portaluri/semi-portaluri. Un semi-portal este o structura tip portal care subintinde doar un sens de deplasare al drumului expres (are un picior de sprijin in zona mediana, celalalt in acostament/taluz lateral) si este folosita doar pentru semnalizarea verticala a aceluasi sens de deplasare. Prin comparatie, un portal are o deschidere ce cuprinde ambele sensuri de deplasare pe drumul expres si va putea fi folosit pentru sustinerea de indicatoare rutiere pentru ambele directii de mers.

Se monteaza portale si console atat pe drumul expres, in zona nodurilor rutiere, pe bretelele nodurilor rutiere precum si drumurile nationale.

3.3.11.2.2 Semnalizare orizontala – Marcajele

Marcajele rutiere se vor realiza in conformitate cu Acordul european privind marcajele rutiere pentru completarea „Conventiei asupra semnalizarii rutiere” (1 mai 1971) si Standardul roman SR 1848-7/2015 „Semnalizare rutiera. Marcaje rutiere”. Sistemul de semnalizare si marcaje va fi proiectat atat pe drumul expres cat si pe drumurile de categorie inferioara care vor intersecta drumul expres, precum si reseaua rutiera din culoarul unde s-a proiectat semnalizarea rutiera pentru orientarea catre drumul expres, in conformitate cu AND 604-2012- *Ghidul pentru planificarea si proiectarea semnalizarii rutiere si informare pentru asigurarea continuitatii, uniformitatii si cogniscibilitatii acesteia.*

In functie de locatia unde acestea se aplica si de rolul marcajului in ghidarea traficului, vor fi prevazute cateva tipuri de marcaj:

- marcaje longitudinale
- marcaje de delimitare a partii carosabile
- marcaje transversale
- marcaje diverse
- marcaje laterale

Marcajele rutiere pe drumul expres se vor realiza utilizand materiale cu durata lunga de viata, respectiv doi componenti sau termoplastic.

Marcajul lateral de delimitarea benzii de circulatie de banda de urgenta se realizeaza profilat pentru asigurarea efectului rezonator, fiind aplicat intr-o singura trecere, cu o inaltime a stratului de baza de 3mm si o inaltime a elementelor rezonatoare de 6mm.

Marcajul lateral se va intrerupe din 10,00m in 10,00m, pe cate 5,00cm, pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale, evitandu-se astfel aparitia acvaplanarii.

Distanta dintre doua elemente rezonatoare succesive va fi de circa 150mm iar lungimea elementului rezonator va fi de circa 50mm.

3.3.11.2.3 Butoni reflectorizanti

Se vor amplasa butoni reflectorizanti pe bordurile insulelor de dirijare. Distanta intre butonii montati este de 1.00m, iar la capetele insulelor de dirijare, pe racordare, acestia sunt distribuiti la 50cm.



3.3.11.3 Parapete

Se vor prevedea parapete de siguranță pe toată lungimea drumului expres, pe toată lungimea bretelelor nodurilor rutiere, pe toate structurile și rampele structurilor ce supratraversează drumul expres, în conformitate cu standardele și bunele practici în materie de siguranță traficului conform AND593/2012.

Tipul parapetelor va fi în conformitate cu Normativul pentru sisteme de protecție pentru siguranța circulației pe drumuri, poduri și autostrăzi ind. AND 593 și SR EN 1317 Dispozitive de protecție la drumuri. Nivelul de protecție este H2 și H3 în funcție de locul unde este amplasat parapetul. Pe pasaje/poduri și adiacent acestora pe câte 25m se va prevedea parapet tip H4b.

Zona mediană va fi delimitată de parapet metalic cu nivel de protecție H2.

Pe parapetele de siguranță se montează elemente retro-reflectorizante (catadioptrii, fluturași reflectorizanți sau alte elemente reflectorizante).

În unghiurile generate între bretele și partea carosabilă se vor amplasa atenuatori de soc conform prevederilor SR EN 1317-3/2011, care vor asigura amortizarea eventualelor socuri provocate de impactul vehiculului cu parapetele de protecție aflate în zona de separare a fluxurilor de circulație. Atenuatorul trebuie să aibă nivelul de protecție pentru viteza de 110 km/h pe drumul expres și 80 km/h pe bretele.

Se vor monta panouri/balize anti-iorbire pe toată lungimea zonei mediane, cu prindere din material plastic pentru a evita în acest fel furturile, iar prinderea de parapet să nu permită balansarea acestora.

În conformitate cu prevederile SR - EN 12676-1 și condițiile de trafic de pe drumurile pe care se montează balizele anti-iorbire, în vederea asigurării protecției conducătorilor vehiculelor grele și ușoare de razele incidente ale oricărui vehicul care circulă din sens opus, sistemele anti-iorbire (incluzând parapetul de siguranță și elementele/balizele anti-iorbire) trebuie să aibă o înălțime minimă măsurată de la sol de 1,67 m;

Parapete demontabil pe zona mediană

Pentru situațiile de urgență și intervenție s-au prevăzut treceri peste banda mediană în care este amplasat parapete demontabil. Pozițiile acestora sunt date în tabelul de mai jos.

Nr.crt	început	Km sfârșit	L (m)
1	22+550.00	22+711.00	161
2	27+600.00	27+761.00	161
3	32+650.00	32+811.00	161
4	38+300.00	38+461.00	161
5	41+750.00	41+911.00	161

Latimea de lucru propusă pentru parapetele metalice este w3, conform AND 593/2012.

LOT 2 - Parapete marginal	Lungime stanga (m)	Lungime dreapta (m)
Lungime H1	14820	13753
Lungime H2	3117	5385
Lungime H3	4426	3246
Lungime H4b	2087	2066

Pentru siguranța circulației se prevăd parapete la marginea platformei, cu lățimea de lucru w3 = 1,00m.

Tipul parapetelor va fi în conformitate cu Normativul pentru sisteme de protecție pentru siguranța circulației pe drumuri, poduri și autostrăzi ind. AND 593 și SR EN 1317 Dispozitive de protecție la drumuri. Nivelul de protecție este H2 și H3 în funcție de locul unde este amplasat parapetul. Pe pasaje/poduri și adiacent acestora pe câte 25m se va prevedea parapet tip H4b.

Zona mediană va fi delimitată de parapet metalic cu nivel de protecție H2.

În zona obstacolelor nedeformabile (console, portaluri, pile/culei structuri) atât pentru zona mediană cât și marginală se va prevedea parapet tip H4.



De asemenea se prevăd parapete la bretele și la rampele pasajelor peste drumul expres.

3.3.11.4 Lucrari de imprejmuire

Pentru a evita accesul animalelor pe partea carosabila a drumului expres, pe toata lungimea acestuia a fost prevazuta imprejmuire de doua tipuri:

- $h = 1,50$ m pentru zonele curente ale drumului expres;
- $h = 2,60$ m pentru zonele in care sunt traversate paduri.

Portile trebuie sa aiba aceeasi inaltime ca si gardurile de care se ataseaza.

3.3.12. Lucrari de viaducte, poduri si pasaje

Lucrarile din categoria Poduri, Viaducte si Pasaje vor fi denumite in continuare, in cadrul acestui capitol, Lucrari de arta sau Structuri.

Proiectarea Structurilor a fost facuta aplicand, in totalitate, legislatia in vigoare si standardele/normativele nationale si europene. Proiectarea a fost efectuata luand in considerare incarcările prevazute in EUROCOD.

Durata de viata a Structurilor este de 120 de ani.

Alcatuirea Structurilor a fost stabilita punand in balanta costul de investitie si cel de intretinere. In acest sens, s-a urmarit reducerea numarului de dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatatie, prin continuizarea suprastructurilor fie la nivelul elementelor de rezistenta ale acestora (grinzilor), fie la nivelul placii din beton armat.

Gabaritele verticale minime considerate in proiectarea Structurilor sunt:

- Drum expres – 5.50m;
- Drumuri clasificate (DN, DJ si DC) si neclasificate – 5.00m;
- CF – 7.80m;
- Cursuri de apa – 1.00m fata de nivelul apelor la debitul de calcul.

Pantele longitudinale si transversale sunt in conformitate cu elementele geometrice ale axului si liniei rosii, stabilite in proiectul cu specialitatea Drum, cu respectarea variantei de traseu avizata in faza AMC2. Rampele Structurilor se vor realiza din materiale granulare pe lungimi de minim 30.0m. Racordarea Structurilor cu terasamentul rampelor se va face cu sferturi de con pereate / aripi din beton armat / pamant armat si cu placi racordare cu lungimea de 6m. Alcatuirea zonei de tranzitie pod – rampa se va face cu respectarea prevederilor AND 615 si a celor mai bune practici curente. La toate Structurile, se vor prevedea, in zona racordarii cu terasamentul, casiuri si scari de acces.

Pe fetele vazute ale elementelor de rezistenta ale infrastructurii si suprastructurii se vor aplica straturi de protectie.

Tubulatura care va gazdui toate retelele de utilitati va fi pozitionata pe trasee usor accesibile pe lungimea suprastructurii, prin ancorarea pachetului de tuburi in zona consolelor marginale ale acesteia.

Pentru fiecare Structura, lungimea si numarul deschiderilor au fost stabilite tinand cont de obstacolele traversate si de configuratia fiecarui amplasament in parte.

In functie de deschiderile identificate, au fost stabilite tipurile de suprastructuri utilizate si elementele de rezistenta necesare.

Latimea sectiunilor tip aplicate pentru Structuri amplasate pe alte axe ale Proiectului a fost stabilita in functie de drumul pe care este amplasata fiecare dintre acestea.

Pentru structuri cu deschideri nominale mici s-au folosit casete din beton armat, executate monolit, cu lumina de 12.0m.

Pentru deschideri nominale cuprinse intre 12.0m si 40.0m au fost folosite suprastructuri pe grinzi prefabricate din beton armat precomprimat. Pentru deschideri nominale care depasesc 40.0m au fost utilizate, ca prima optiune, suprastructurile mixte otel-beton, cu grinzi metalice in conlucrare cu dale din beton armat fie structuri din beton armat precomprimat cu armatura pretensionata preintinsa si postintinsa (solutie grinzi juxta pus epentru deschideri de max. 50 m sau executie in consola).

La pasajele peste calea ferata, liniile ferate alaturate pilelor vor fi prevazute cu contrasine de ghidare. Daca nu se prevad contrasine, pilele vor fi protejate impotriva izbirii de catre vehiculele deraiate, prin blocuri de aparare de 0,85m inaltime deasupra nivelului traverselor. Aceste blocuri vor fi comune pentru toate elementele unei pile, lungimea lor depasind cu 0,75m fetele laterale ale elementelor marginale ale



pilei iar latimea lor cu 0,40m pe cea a elementelor pilei, in fiecare parte a acestora, conform Normativ privind proiectarea infrastructurilor de beton si beton armat pentru poduri NP 115 -04.

3.3.12.1 Structuri amplasate pe Drumul Expres

- Structuri casetate

Pentru amplasamentele unde este aplicata solutia de caseta monolita, structura casetei este continua din punct de vedere geometric si permite executia platformei si a sistemului rutier, conform profilului transversal tip de drum expres. Pentru preluarea deplasarii din variatiile de temperatura aceste structuri „tubulare” vor fi sectionate in segmente a caror lungime exacta va fi stabilita in fazele ulterioare de proiectare. Rosturile dintre aceste segmente se vor etansa cu solutii moderne, care vor asigura prevenirea infiltratiilor. Dispozitive de acoperire a rosturilor necarosabile ar trebui sa aiba o durata de viata previzionata egala cu cea a Structurii. Segmentele pentru casete cu lumina de 12.0m vor fi masive, cu elemente de grosimi intre 0.8m-1.0m si se vor executa cu turnare in situ.

- Structuri cu calea amenajata pe suprastructuri gemene pentru cele doua sensuri de circulatie

In conformitate cu STAS 2924-91, pentru tipurile de poduri duble pe drumul expres, latimea minima a carosabilului intre borduri va fi de 12.00/8.00 m + largiri necesare din conditii de asigurare a vizibilitatii, astfel:

Tabel Latimi de structuri pe drum expres

Descriere	Dimensiuni (m)	Latime (m)
2 Benzi de trafic	2 x 3.50	7.00
2 Benzi laterale	2 x 0.50	1.00
Latimea intre borduri =		8.00
2 latime grinda parapet =	2 x 0.75	1.50
Latime totala 1 fir drum expres =		9.50
Distanta intre bordurile interioare ale celor 2 suprastructuri =		2.00
Latime totala 2 suprastructuri =	2 x 8.00 + 4 x 0.75+ 2.00	21.00

- Suprastructura

Suprastructura lucrarilor de arta de pe drumul expres este formata din doua suprastructuri (cate una pe fiecare sens de circulatie), executate pe grinzi prefabricate precomprimate din beton pentru deschideri maxime de 40.00m si pe grinzi metalice sau beton armat precomprimat cu armatura pretensionata postintinsa pentru deschideri intre 50.00 – 100.00m.

Grinzile de beton utilizate au inaltimea de 1.10m - 2.10m, iar lungimea acestora variaza functie de obstacolele traversate, iar cele metalice 2.10m – 3.50m.

Adoptarea sistemului de continuizare la nivelul placii de suprabetonare la suprastructurile structurilor de pe drumul expres va conduce la realizarea unui numar redus de dispozitive etanse de acoperire a rosturilor de dilatatie (si, deci, la costuri de intretinere post-executie mai mici).

Grinzile sunt solidarizate la partea superioara cu o placa de suprabetonare din beton armat C35/45, turnata monolit si cu ajutorul unor predale prefabricate. Sistemul placa de suprabetonare + predale prefabricate are o grosime minima de 23cm. Dimensiunile placii de suprabetonare in partea sa superioara (permit executia unei parti carosabile de 12.00m / 8.00m latime, si montarea parapetelor de siguranta, de tip H4b, la marginile partii carosabile, pe grinzile de parapet.

Principalele avantaje ale solutiilor cu suprastructuri pe grinzi prefabricate / grinzi metalize sunt:

- Un numar redus de grinzi in sectiunea transversala;
- Utilizarea de elemente prefabricate / preasamblate permite o viteză de construcție mai mare;
- Un control mai mare asupra performanței elementului;

Pentru podurile din grinzi prefabricate, liftarea cu una sau două macarale mobile este cea mai ușoară și economică metodă de ridicare. Grinzile sunt elemente prefabricate monobloc, executate pe șantier sau în fabrică (ulterior transportate în șantier).



Rezemarea tablierului pe infrastructuri se face cu aparate de reazem elastomerice din neopren armat. Pentru un răspuns eficient al suprastructurii la acțiunile seismice, pe banchetele infrastructurilor se execută dispozitive antiseismice.

- Infrastructura

Culeele podurilor și pasajelor de pe drumul expres, sunt culee masive, flexibile sau inecate, din beton armat, cu ziduri întoarse și zid de gardă / noduri de cadru.

Dimensiunile zidului de gardă și a banchetei de rezemare ale culeelor a fost aleasa astfel încât să permită liftarea ulterioară a tablierului în vederea înlocuirii aparatelor de reazem. În zona banchetei de rezemare, cu excepția structurilor de tip cadru, se va asigura un spațiu de minim 50cm între capetele grinzilor și zidurile de gardă.

Pilele structurilor au elevații lamelare sau stalpi de cadru, prevăzute la partea superioară cu o rigla din beton armat.

Culeele și pilele sunt fundate indirect prin intermediul piloților forți de diametru mare, executați monolit din beton armat cu diametrul de 1.20m – 1.50m, iar lungimea acestora diferă funcție de încărcările din suprastructura și structura litologică a solului în care sunt executați. Piloții forți sunt solidarizați la partea superioară cu radieri de beton armat executate monolit.

- Racordări cu terasamentele

Racordarea structurii cu terasamentul drumului se face cu ajutorul plăcilor de racordare, pentru evitarea tasărilor diferite între sistemul rutier de pe terasament și sistemul rutier de pe suprastructura lucrărilor de artă. Acestea vor avea lungimea de 6,00m.

Geometric, racordarea cu terasamentul drumului ale lucrărilor de artă se face, în funcție de situație, cu sferturi de con pereate, aripi din beton armat, pamant armat, etc.

La capetele structurilor se vor executa cascări pentru scurgerea apelor și scări de acces.

În această fază a proiectării, poziția kilometrică indicată pentru Lucrările de artă este una aproximativă, având ca reper axe de rezemare ale suprastructurii pe infrastructuri, urmând ca aceasta să fie definitivată în faza PTE, după stabilirea pozițiilor exacte ale capetelor zidurilor întoarse (care depinde de alcatuirea precisă a modului în care se va realiza racordarea Lucrărilor de artă cu terasamentele).

Au fost prevăzute plase de protecție la toate pasajele pe și peste Drumul Expres, pe întreaga lungime a structurii.

Hidroizolațiile vor avea caracteristici fizico-mecanice care vor permite asternerea mecanizată a straturilor caii pe pod fără a se deteriora și fără a-și pierde proprietățile hidroizolante.

Calea pe suprastructuri, executată pe betonul de rezistență al plăcii rutiere, va fi în conformitate cu AND 546/2013, cu următoarea stratificare (stratul de uzură este primul din listă):

- MAS16 - SMA16 rul PMB 45/80 – 4cm;
- BAP16 – 4cm;
- BA8 – AC8 baza 50/70 – 3cm (cu rol de protecție hidroizolație);
- Hidroizolație.

Suprastructura și banchetele infrastructurilor adiacente liniilor CF se vor proteja prin aplicarea unor tratamente de suprafață / panouri cu proprietăți electroizolante. Tipul și/sau alcatuirea acestora vor fi detaliate în următoarele faze de proiectare.

Pentru evitarea problemelor cauzate de fenomenele de îngheț pe timp de iarnă, tubulatura pentru dirijarea apelor pluviale va fi prevăzută cu sisteme de dejivrare.

Structurile cu lungimea mai mare de 100m se vor ilumina și vor fi echipate cu senzori de detecție a poleiului.

Pentru prevenirea caderilor accidentale în golul tehnologic dintre suprastructurile gemene ale Lucrărilor de artă amplasate pe drumul expres, acestea vor fi prevăzute cu plase de protecție pe toată lungimea lor. Plasele vor fi amplasate în plan orizontal, la cota superioară a grinzilor de parapet din zona mediană a drumului expres.

Structurile cu deschideri mai mari de 50.0m, sau pe deschiderile unde înălțimea liberă este mai mare de 8.0m, se vor amplasa schele mobile pentru inspecție și lucrări de întreținere curentă.

Soluția alternativă ar fi cea cu suprastructura mixtă, pe grinzi metalice simplu rezeimate în conlucrare cu placă din beton. Din estimările efectuate, această soluție care nu aduce îmbunătățiri ale alcatuirilor



generale, presupune costuri de constructie si intretinere cu aproximativ 50% mai mari decat solutia de suprastructura pe grinzi prefabricate din beton.

3.3.12.2 Descrierea solutiilor de poduri

Drumul Expres traverseaza de-a lungul traseului diferite obstacole. In tabelul de mai jos sunt caracteristicile principale ale lucrarilor de arta prevazute in cadrul proiectului ca solutii propuse:

Tabel Lucrari de arta – solutii propuse – LOT2

Cod	Denumire	Tip	Poz Km.	Tip structura	Deschideri
S24	Pasaj pe DL peste DEx Km 19+790	Pasaj	19+790	Grinzi prefabricate	1x40
S25	Pod pe DEx Km 20+315 peste vale FN	Pod	20+315	Grinzi prefabricate	1x30
S26	Pasaj pe DEx Km 21+950 peste DL	Pasaj	21+950	Caseta monolita	1x8
S27	Pod pe DEx Km 22+193 peste raul Sarghiesti	Pod	22+193	Grinzi prefabricate	1x40
S28	Pasaj pe DEx Km 22+770 peste DC38C	Pasaj	22+770	Caseta monolita	1x12
S29	Pod pe DEx Km 22+995 peste parul Danila	Pod	22+995	Caseta monolita	1x12
S30	Pod pe DEx Km 23+554 peste raul Danila	Pod	23+554	Grinzi prefabricate	1x20
S31	Pasaj pe DEx Km 24+200 peste DC40B	Pasaj	24+200	Caseta monolita	1x12
S32	Pod pe DEx Km 25+212 peste raul Horait (Granicesti)	Pod	25+212	Grinzi prefabricate	1x30
S33	Pasaj pe DEx Km 25+555 peste DN2H si DN2	Pasaj	25+555	Grinzi prefabricate	16+22+16
S34	Pasaj pe Br.2 peste DEx Km 26+357.65 (Nod3-DN2-DN2H)	Pasaj	26+357.65	Grinzi prefabricate	1x40
S35	Pasaj pe Br.2 Km 0+612 peste CF 500, (Nod3-DN2-DN2H)	Pasaj	0+612	Grinzi prefabricate	1x40
S36	Pod pe Br.2 Km 1+960 peste canal si DL relocat (Nod3-DN2-DN2H)	Pod	1+960	Grinzi prefabricate	1x24
S37	Pasaj pe DN2 peste Br.2 Km 2+463 (Nod3-DN2-DN2H)	Pasaj	2+463	Grinzi prefabricate	1x40
S38	Pod pe Br.2 Km 2+985 peste raul Horoit (Nod3-DN2-DN2H)	Pod	2+985	Caseta monolita	1x12



Cod	Denumire	Tip	Poz Km.	Tip structura	Deschideri
S39	Pod pe Br.2 Km 3+466 peste raul Horoit (Nod3-DN2-DN2H)	Pod	3+466	Caseta monolita	1x12
S40	Pod pe DEx Km 27+910 peste raul Sacari	Pod	27+910	Grinzi prefabricate	1x30
S41	Pod pe DEx Km 28+590 peste vale FN	Pod	28+590	Grinzi prefabricate	1x30
S42	Pasaj pe DC 40C peste DEx Km 29+650	Pasaj	29+650	Grinzi prefabricate	1x40
S43	Pod pe DEx Km 30+375 peste raul Vaduvul	Pod	30+375	Grinzi prefabricate	1x20
S44	Pod pe DEx Km 30+975 peste paraul cel Adanc	Pod	30+975	Grinzi prefabricate	1x20
S45	Pasaj pe DJ178B peste DEx Km 31+520	Pasaj	31+520	Grinzi prefabricate	1x40
S46	Pod pe DEx Km 32+535 peste paraul Fantanilor	Pod	32+535	Grinzi prefabricate	1x20
S47	Pod pe DEx Km 33+520 peste paraul Calina	Pod	33+520	Grinzi prefabricate	1x40
S48	Pasaj pe DEx Km 35+063 peste DC39	Pasaj	35+063	Caseta monolita	1x12
S49	Pod pe DEx Km 35+120 peste raul Horait	Pod	35+120	Grinzi prefabricate	1x30
S50	Pod pe DEx Km 36+020 peste afluent raul Horait	Pod	36+020	Grinzi prefabricate	1x20
S51	Pod pe DEx Km 36+575 peste raul Horait	Pod	36+575	Grinzi prefabricate	1x30
S52	Viaduct pe DEx Km 38+840 peste vale FN	Viaduct	38+840	Grinzi prefabricate	3x40
S53	Viaduct pe DEx Km 39+790 peste vale FN si relocare DJ209D	Viaduct	39+790	Grinzi prefabricate	8x40
S54	Pasaj pe DC35 peste DEx Km 40+473.10	Pasaj	40+473.10	Grinzi prefabricate	1x40
S55	Pasaj pe DJ209D peste DEx Km 41+250.35	Pasaj	41+250.35	Grinzi prefabricate	1x40
S56	Pod pe DEx Km 42+100 peste paraul	Pod	42+100	Grinzi	1x30



Cod	Denumire	Tip	Poz Km.	Tip structura	Deschideri
	Rudești			prefabricate	

S24 - Pasaj pe DL peste DEx Km 19+790

Structura nr. S24 este prevazuta cu 1 deschidere cu lungime de 40 m, schema statica este tip cadru.

Calea pe pod este pentru drum cu doua benzi de circulatie, latime parte carosabila 7.80m, si trotuare cu latimea totala (inclusiv spatiul pentru parapetul directional si parapet pietonal) de 2x1.85m.

Infrastructurile sunt de tip lamelare, fundate indirect pe piloti de diametrul 1.20 m, lungime cca. 35 m dispusi pe un rand, 5 piloti pe infrastructura. Dimensiunile radierului sunt 2 m latime, 16 m lungime si 1.50 m inaltime.

Pilotii forati se vor executa cu tubaj metalic recuperabil pe toata lungimea de forare.

Suprastructura este alcatuita din 4 grinzi prefabricate precomprimate in sectiune transversala cu inaltime de 2.10 m, conlucrarea grinzilor pe directie transversala podului se realizeaza prin nodurile de cadru si placa de la partea superioara a grinzilor prefabricate in gorime de min. 15 cm.

Intre grinzile prefabricate pentru turnarea placii s-au prevazut predale prefabricate din beton armat in grosime de 8 cm.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul aripilor din beton armat sau a structurilor de sprijin din material granular ranforsat cu elemente geosintetice si parament vertical alcatuit din placi prefabricate din beton armat.

S25 - Pod pe DEx Km 20+315 peste vale FN

Structura nr. S25 este prevazuta cu 1 deschidere cu lungime de 30 m. Lungimea totala a podului intre axele de rezemar epe culee este de 30 m, schema statica este grinzi simplu rezemate.

Calea pe pod este pentru platforma de DEx cu latimea partii carosabila de 12,00 m/cale 2, respectiv 8.30 m / cale 1 si doua lise de 0,75 m pentru fixarea parapetului unidirectional tip H4b, latimea totala a suprastructurii pentru o cale este de 13.50 m (cale 2), respectiv 9.80 m (cale 1).

Culee C1 si C2 sunt de tip casetate si bancheta la partea superioara, radier latime 9.10m (5.40m), lungime 13.25m (cale 2), respectiv 9.45 (cale 1), inaltime de 2m si piloti forati de diametrul 1.20 m, lungime cca. 25 m dispusi pe trei (doua) randuri, 12 bucati (8 bucati) / cale 2, respectiv 9 bucati (6 bucati) / cale 1.

Suprastructura este alcatuita din 5 grinzi (cale 1) respectiv 4 grinzi cale 2, grinzi prefabricate precomprimate in sectiune transversala cu inaltime de 1.80 m la interdistanta de 2.70 m (2.30 m), conlucrarea grinzilor pe directie transversala podului se realizeaza prin antretoazele de pe culee si placa de la partea superioara grinzilor prefabricate in gorime de min. 15 cm.

Intre grinzile prefabricate pentru turnarea placii s-au prevazut predale prefabricate din beton armat in grosime de 8 cm.

Caracteristicile tehnice ale aparatelor de reazem si rosturilor de dilatare sunt specificate in planse.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul zidurilor intorase si sferturi de con pereate cu beton.

Cota NAE (Q2%) este de 330.83, cota intrados suprastructura este 337.06.

S26 - Pasaj pe DEx Km 21+950 peste DL

Structura nr. S26 este prevazuta cu 1 deschidere cu lungime de 8 m, schema statica este de tip cadru cu radier general.

Structura este monolita din beton armat tip caseta cu radier general pereti laterali lamelari si dala monolita la partea superioara.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul camerei de cadere in amonte si aripi din beton armat.

S27 - Pod pe DEx Km 22+193 peste raul Sarghiesti

Structura nr. S27 este prevazuta cu 1 deschidere cu lungime de 40 m. Lungimea totala a podului intre axele de rezemare pe culee este de 40 m, schema statica este grinzi simplu rezemate.

Calea pe pod este pentru platforma de DEx cu latimea partii carosabila de 8.15 m/sens (don conditia de vizibilitate) si doua lise de 0,75 m pentru fixarea parapetului unidirectional tip H4b, latimea totala a suprastructurii pentru o cale este de 9.65 m.



Culee C1 si C2 sunt de tip casetate si bancheta la partea superioara, radier latime 9.10m (5.40m), lungime 9.65m, inaltime de 2m si piloti forati de diametrul 1.20 m, lungime cca. 25 m dispusi pe trei (doua) randuri, 9 bucati (6 bucati) aferente fiecarui radier.

Suprastructura este alcatuita din 4 grinzi prefabricate precomprimate in sectiune transversala cu inaltime de 2.10 m la interdistanta de 2.35 m, conlucrarea grinzilor pe directie transversala podului se realizeaza prin antretoazele de pe culee si placa de la partea superioara grinzilor prefabricate in gorime de min. 15 cm.

Intre grinzile prefabricate pentru turnarea placii s-au prevazut predale prefabricate din beton armat in grosime de 8 cm.

Caracteristicile tehnice ale aparatelor de reazem si rosturilor de dilatare sunt specificate in planse.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul zidurilor intorase si sferturi de con pereate cu beton.

Cota NAE (Q2%) este de 310.75, cota intrados suprastructura este 315.44.

Conform plansei nr. 20047-SF-POD-S27-001 prezentata in documentatia tehnica, pentru realizarea fundatiilor se vor utiliza palplanse metalice $H = \min. 4$ m pentru sprijinirea excavatiilor pe durata executiei lucrarilor, pentru restul infrastructurilor se vor realiza excavatii cu taluz 1:1. Dupa finalizarea lucrarilor se extrag palplansele metalice si albia raului va fi readusa la starea initiala.

In zona podului, albia se va curate de depuneri aluvionare si de vegetatie pe doua lungimi de pod in amonte si o lungime de pod in aval.

S28 - Pasaj pe DEx Km 22+770 peste DC38C

Structura nr. S28 este prevazuta cu 1 deschidere cu lungime de 12 m, schema statica este de tip cadru cu radier general.

Structura este monolita din beton armat tip caseta cu radier general pereti laterali lamelari si dala monolita la partea superioara.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul camerei de cadere in amonte si aripi din beton armat.

S29 - Pod pe DEx Km 22+995 peste parul Danila

Structura nr. S29 este prevazuta cu 1 deschidere cu lungime de 12 m, schema statica este de tip cadru cu radier general.

Structura este monolita din beton armat tip caseta cu radier general pereti laterali lamelari si dala monolita la partea superioara.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul camerei de cadere in amonte si aripi din beton armat.

Cota NAE (Q2%) este de 320.49, cota intrados suprastructura este 323.96.

Conform plansei nr. 20047-SF-POD-S29-001 prezentata in documentatia tehnica, pentru realizarea radierului se vor utiliza palplanse metalice $H = \min. 4$ m pentru sprijinirea excavatiilor pe durata executiei lucrarilor. Dupa finalizarea lucrarilor se extrag palplansele metalice si albia raului va fi readusa la starea initiala.

In zona podului, albia se va curate de depuneri aluvionare si de vegetatie pe doua lungimi de pod in amonte si o lungime de pod in aval.

S30 - Pod pe DEx Km 23+554 peste raul Danila

Structura nr. S30 este prevazuta cu 1 deschidere cu lungime de 20 m. Lungimea totala a podului intre axele de rezemare pe culee este de 20 m, schema statica este grinzi simplu rezemate.

Calea pe pod este pentru platforma de DEx cu latimea partii carosabila de 8,00 m/sens si doua lise de 0,75 m pentru fixarea parapetului unidirectional tip H4b, latimea totala a suprastructurii pentru o cale este de 9.50 m.

Culee C1 si C2 sunt de tip casetate si bancheta la partea superioara, radier latime 5.40m, lungime 8.50m, inaltime de 2m si piloti forati de diametrul 1.20 m, lungime cca. 25 m dispusi pe doua randuri, 6 bucati aferente fiecarui radier.

Suprastructura este alcatuita din 7 grinzi prefabricate precomprimate in sectiune transversala cu inaltime de 0.95 m la interdistanta de 1.25 m, conlucrarea grinzilor pe directie transversala podului se realizeaza prin placa de suprabetonare in grosime de min. 15 cm.

Caracteristicile tehnice ale aparatelor de reazem si rosturilor de dilatare sunt specificate in planse.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul zidurilor intorase si sferturi de con pereate



Cota NAE (Q2%) este de 326.13, cota intrados suprastructura este 329.42.

Conform plansei nr. 20047-SF-POD-S30-001 prezentata in documentatia tehnica, pentru realizarea fundatiilor se vor utiliza palplanse metalice $H = \min. 4$ m pentru sprijinirea excavatiilor pe durata executiei lucrarilor. Dupa finalizarea lucrarilor se extrag palplansele metalice si albia raului va fi readusa la starea initiala.

In zona podului, albia se va curate de depuneri aluvionare si de vegetatie pe doua lungimi de pod in amonte si o lungime de pod in aval.

S31 - Pasaj pe DEx Km 24+200 peste DC40B

Structura nr. S31 este prevazuta cu 1 deschidere cu lungime de 12 m, schema statica este de tip cadru cu radier general.

Structura este monolita din beton armat tip caseta cu radier general pereti laterali lamelari si dala monolita la partea superioara.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul camerei de cadere in amonte si aripi din beton armat.

S32 - Pod pe DEx Km 25+212 peste raul Horait (Granicesti)

Structura nr. S32 este prevazuta cu 1 deschidere cu lungime de 30 m. Lungimea totala a podului intre axele de rezemare pe culee este de 30 m, schema statica este grinzi simplu rezemate.

Calea pe pod este pentru platforma de DEx cu latimea partii carosabila de 8.00 m si doua lise de 0,75 m pentru fixarea parapetului unidirectional tip H4b, latimea totala a suprastructurii pentru o cale este de 9.50 m.

Culee C1 si C2 sunt de tip casetate si bancheta la partea superioara, radier latime 9.10m si respectiv 5.40m, lungime 9.30m, inaltime de 2m si piloti forati de diametrul 1.20 m, lungime cca. 25 m dispusi pe trei randuri si respectiv doua randuri, 9 si respectiv 6 bucati aferente fiecarui radier.

Suprastructura este alcatuita din 4 grinzi prefabricate precomprimate in sectiune transversala cu inaltime de 1.80 m la interdistanta de 2.30 m, conlucrarea grinzilor pe directie transversala podului se realizeaza prin antretoazele de pe culee si placa de la partea superioara grinzilor prefabricate in gorime de min. 15 cm.

Intre grinzile prefabricate pentru turnarea placii s-au prevazut predale prefabricate din beton armat in grosime de 8 cm.

Caracteristicile tehnice ale aparatelor de reazem si rosturilor de dilatare sunt specificate in planse.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul aripilor din elemente prefabricate din beton la fata vazuta ranforsate cu elemente geosintetice in umplutura de terasament.

Cota NAE (Q2%) este de 320.55, cota intrados suprastructura este 331.32.

Conform plansei nr. 20047-SF-POD-S32-001 prezentata in documentatia tehnica, pentru realizarea fundatiilor se vor utiliza palplanse metalice $H = \min. 4$ m pentru sprijinirea excavatiilor pe durata executiei lucrarilor. Dupa finalizarea lucrarilor se extrag palplansele metalice si albia raului va fi readusa la starea initiala.

In zona podului, albia se va curate de depuneri aluvionare si de vegetatie pe doua lungimi de pod in amonte si o lungime de pod in aval.

S33 - Pasaj pe DEx Km 25+555 peste DN2H si DN2

Structura nr. S33 este prevazuta cu structuri decalate pe cele doua cai de circulatie cu 16m. Deschiderile pe fiecare cale sunt alcatuite dupa cum urmeaza: 3 deschideri cu lungime de 16m + 22m+16m cale 1 si trei deschideri pe cale 2 cu lungime 22m+16m+22m, schema statica cadru decalat in lungul drumului expres cu patru deschideri, structura comuna pentru cele doua cai de circulatie.

Calea pe pod este pentru platforma cu latimea partii carosabila de 12,00 m/sens (pentru a asigura spatiul pentru benzile de accelerare si decelerare) si doua lise de 1.00 m pentru fixarea parapetului unidirectional tip H4b, latimea totala a suprastructurii pentru cele doua cai de circulatie este de 29.00 m.

Infrastructurile de la capetele structurii sunt de tip lamelare cu grosime de 0.60m si bulbi la capete de 0.9x0.9 m. La partea superioara este prevazuta rigla superioara cu latime de 1.90m si inaltime 0.80m. Fundatiile infrastructurilor de capat sunt alcatuite din radiere cu latimea de 5.70m, lungime 14.00 m, inaltime 2.00m, numar piloti pe radier 8 buc.

Infrastructurile intermediare sunt alcatuite din stalpi de 0.9 x 0.9m, 3 bucati in sectiune transversala, radier latime 2.20m, lungime 5.70m, inaltime de 2m si piloti forati de diametrul 1.20 m, lungime cca. 25



m dispusi pe un rand, 2 bucati aferente fiecarui radier. Radierul stalpului central este alcatuit cu patru piloti pe un rand, dimesniuni radier latime 2.20m, lungime 10.50m si inaltime 3.00m

Suprastructura este alcatuita din 23 grinzi prefabricate precomprimate juxtapuse in sectiune transversala cu inaltime de 0.95 m, conlucrarea grinzilor pe directie transversala podului se realizeaza prin antretoazele de pe culee si reazemele intermediare cat si prin placa de la partea superioara grinzilor prefabricate in gorime de min. 20 cm.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul aripilor din beton armat sau a structurilor de sprijin din material granular ranforsat cu elemente geosintetice si parament vertical alcatuit din placi prefabricate din beton armat.

S34 - Pasaj pe Br.2 peste DEx Km 26+357.65 (Nod3-DN2-DN2H)

Structura nr. S34 este prevazuta cu 1 deschidere cu lungime de 40 m, schema statica este tip cadru.

Calea pe pod este pentru bretea nod cu doua benzi de circulatie cu latime parte carosabila de 9 m si doua lise de 0,75 m pentru fixarea parapetului unidirectional tip H4b, latimea totala a suprastructurii este de 10.50 m.

Infrastructurile sunt de tip lamelare, fundate indirect pe piloti de diametrul 1.20 m, lungime cca. 35 m dispusi pe un rand, 5 piloti pe infrastructura. Dimensiunile radierului sunt 2 m latime, 16 m lungime si 1.50 m inaltime.

Pilotii forati se vor executa cu tubaj metalic recuperabil pe toata lungimea de forare.

Suprastructura este alcatuita din 4 grinzi prefabricate precomprimate in sectiune transversala cu inaltime de 2.10 m, conlucrarea grinzilor pe directie transversala podului se realizeaza prin nodurile de cadru si placa de la partea superioara a grinzilor prefabricate in gorime de min. 15 cm.

Intre grinzile prefabricate pentru turnarea placii s-au prevazut predale prefabricate din beton armat in grosime de 8 cm.

Caracteristicile tehnice ale rosturilor de dilatare sunt specificate in planse.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul aripilor din beton armat sau a structurilor de sprijin din material granular ranforsat cu elemente geosintetice si parament vertical alcatuit din placi prefabricate din beton armat.

S35 - Pasaj pe Br.2 Km 0+612 peste CF 500, (Nod3-DN2-DN2H)

Structura nr. S35 este prevazuta cu 1 deschidere cu lungime de 40 m, schema statica grinzi simplu rezemate.

Calea pe pod este pentru bretea nod cu doua benzi de circulatie cu latime parte carosabila de 9 m si doua lise de 0,75 m pentru fixarea parapetului unidirectional tip H4b, latimea totala a suprastructurii este de 10.50 m.

Infrastructurile sunt de tip casetate, fundate indirect pe piloti de diametrul 1.20 m, lungime cca. 25 m dispusi pe trei (doua) randuri, 9 piloti (6 piloti) pe infrastructura.

Pilotii forati se vor executa cu tubaj metalic recuperabil pe toata lungimea de forare.

Suprastructura este alcatuita din 4 grinzi prefabricate precomprimate in sectiune transversala cu inaltime de 2.10 m, conlucrarea grinzilor pe directie transversala podului se realizeaza prin nodurile de cadru si placa de la partea superioara a grinzilor prefabricate in gorime de min. 15 cm.

Intre grinzile prefabricate pentru turnarea placii s-au prevazut predale prefabricate din beton armat in grosime de 8 cm.

Caracteristicile tehnice ale aparatelor de reazem si rosturilor de dilatare sunt specificate in planse.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul zidurilor intoarse si sferturi de con pereate.

S36 - Pod pe Br.2 Km 1+960 peste canal si DL relocat (Nod3-DN2-DN2H)

Structura nr. S36 este prevazuta cu 1 deschidere cu lungime de 24 m, schema statica este grinzi simplu rezemate.

Calea pe pod este pentru bretea nod bidirectionala cu latimea partii carosabila de 9.00 m si doua lise de 0,75 m pentru fixarea parapetului unidirectional tip H4b, latimea totala a suprastructurii pentru o cale este de 10.50 m.

Culee C1 si C2 sunt de tip casetate si bancheta la partea superioara, radier latime 5.40m, lungime 9.90m, inaltime de 2m si piloti forati de diametrul 1.20 m, lungime cca. 25 m dispusi pe doua randuri, 6 bucati aferente fiecarui radier.



Suprastructura este alcatuita din 8 grinzi prefabricate precomprimate in sectiune transversala cu inaltime de 0.95 m la interdistanta de 1.25 m, conlucrarea grinzilor pe directie transversala podului se realizeaza prin placa de suprabetonare in grosime de min. 20 cm.

Caracteristicile tehnice ale aparatelor de reazem si rosturilor de dilatare sunt specificate in planse.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul zidurilor intorase si sferturi de con pereate.

S37 - Pasaj pe DN2 peste Br.2 Km 2+463 (Nod3-DN2-DN2H)

Structura nr. S37 este prevazuta cu 1 deschidere cu lungime de 40 m, schema statica este tip cadru.

Calea pe pod este pentru drum cu doua benzi de circulatie cu latime parte carosabila de 7.80 m si doua trotuare de 1.85 m fiecare pentru fixarea parapetului unidirectional tip H4b si a parapetului pietonal, latimea totala a suprastructurii este de 11.50 m.

Infrastructurile sunt de tip lamelare, fundate indirect pe piloti de diametrul 1.20 m, lungime cca. 35 m dispusi pe un rand, 5 piloti pe infrastructura.

Pilotii forati se vor executa cu tubaj metalic recuperabil pe toata lungimea de forare.

Suprastructura este alcatuita din 4 grinzi prefabricate precomprimate in sectiune transversala cu inaltime de 1.80 m, conlucrarea grinzilor pe directie transversala podului se realizeaza prin nodurile de cadru si placa de la partea superioara a grinzilor prefabricate in grosime de min. 15 cm.

Intre grinzile prefabricate pentru turnarea placii s-au prevazut predale prefabricate din beton armat in grosime de 8 cm.

Caracteristicile tehnice ale rosturilor de dilatare sunt specificate in planse.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul aripilor din beton armat sau a structurilor de sprijin din material granular ranforsat cu elemente geosintetice si parament vertical alcatuit din placi prefabricate din beton armat.

S38 - Pod pe Br.2 Km 2+985 peste raul Horait (Nod3-DN2-DN2H)

Structura nr. S38 este prevazuta cu 1 deschidere cu lungime de 12 m, schema statica este de tip cadru cu radier general.

Structura este monolita din beton armat tip caseta cu radier general pereti laterali lamelari si dala monolita la partea superioara.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul aripilor din beton armat.

Cota intrados suprastructura este 328.60m.

Conform plansei nr. 20047-SF-POD-S38-001 prezentata in documentatia tehnica, pentru realizarea radierului se vor utiliza palplanse metalice H=min. 4 m pentru sprijinirea excavatiilor pe durata executiei lucrarilor. Dupa finalizarea lucrarilor se extrag palplansele metalice si albia raului va fi readusa la starea initiala.

In zona podului, albia se va curate de depuneri aluvionare si de vegetatie pe doua lungimi de pod in amonte si o lungime de pod in aval.

S39 - Pod pe Br.2 Km 3+466 peste raul Horait (Nod3-DN2-DN2H)

Structura nr. S39 este prevazuta cu 1 deschidere cu lungime de 12 m, schema statica este de tip cadru cu radier general.

Structura este monolita din beton armat tip caseta cu radier general pereti laterali lamelari si dala monolita la partea superioara.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul aripilor din beton armat.

Cota intrados suprastructura este 326.74m.

Conform plansei nr. 20047-SF-POD-S39-001 prezentata in documentatia tehnica, pentru realizarea radierului se vor utiliza palplanse metalice H=min. 4 m pentru sprijinirea excavatiilor pe durata executiei lucrarilor. Dupa finalizarea lucrarilor se extrag palplansele metalice si albia raului va fi readusa la starea initiala.

In zona podului, albia se va curate de depuneri aluvionare si de vegetatie pe doua lungimi de pod in amonte si o lungime de pod in aval.

S40 - Pod pe DEx Km 27+910 peste raul Sacari

Structura nr. S40 este prevazuta cu 1 deschidere cu lungime de 30 m. Lungimea totala a podului intre axele de reazemare pe culee este de 30 m, schema statica este grinzi simplu rezemate.



Calea pe pod este pentru platforma de drum expres cu latimea partii carosabila de 8,00 m/sens si doua lise de 0,75 m pentru fixarea parapetului unidirectional tip H4b, latimea totala a suprastructurii pentru o cale este de 9.50 m.

Culee C1 si C2 sunt de tip casetate si bancheta la partea superioara, radier latime 9.10m (5.40m), lungime 8.50m, inaltime de 2m si piloti forati de diametrul 1.20 m, lungime cca. 25 m dispusi pe trei (doua) randuri, 9 bucati (6 bucati) aferente fiecarui radier.

Suprastructura este alcatuita din 4 grinzi prefabricate precomprimate in sectiune transversala cu inaltime de 1.80 m la interdistanta de 2.30 m, conlucrarea grinzilor pe directie transversala podului se realizeaza prin antretoazele de pe culee si placa de la partea superioara grinzilor prefabricate in gorime de min. 15 cm.

Intre grinzile prefabricate pentru turnarea placii s-au prevazut predale prefabricate din beton armat in grosime de 8 cm.

Caracteristicile tehnice ale aparatelor de reazem si rosturilor de dilatare sunt specificate in planse.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul zidurilor intoarse si sferturi de con pereate cu beton. Cota NAE (Q2%) este de 342.07, cota intrados suprastructura este 352.59.

Conform plansei nr. 20047-SF-POD-S40-001 prezentata in documentatia tehnica, pentru realizarea fundatiilor se vor utiliza palplanse metalice $H = \min. 4$ m pentru sprijinirea excavatiilor pe durata executiei lucrarilor. Dupa finalizarea lucrarilor se extrag palplansele metalice si albia raului va fi readusa la starea initiala.

In zona podului, albia se va curate de depuneri aluvionare si de vegetatie pe doua lungimi de pod in amonte si o lungime de pod in aval.

S41 - Pod pe DEx Km 28+590 peste vale FN

Structura nr. S41 este prevazuta cu 1 deschidere cu lungime de 30 m. Lungimea totala a podului intre axele de rezemare pe culee este de 30 m, schema statica este grinzi simplu rezemate.

Calea pe pod este pentru platforma de drum expres cu latimea partii carosabila de 8,00 m/sens si doua lise de 0,75 m pentru fixarea parapetului unidirectional tip H4b, latimea totala a suprastructurii pentru o cale este de 9.50 m.

Culee C1 si C2 sunt de tip casetate si bancheta la partea superioara, radier latime 5.40m, lungime 8.50m, inaltime de 2m si piloti forati de diametrul 1.20 m, lungime cca. 25 m dispusi pe doua randuri, 6 bucati aferente fiecarui radier.

Suprastructura este alcatuita din 4 grinzi prefabricate precomprimate in sectiune transversala cu inaltime de 1.80 m la interdistanta de 2.30 m, conlucrarea grinzilor pe directie transversala podului se realizeaza prin antretoazele de pe culee si placa de la partea superioara grinzilor prefabricate in gorime de min. 15 cm.

Intre grinzile prefabricate pentru turnarea placii s-au prevazut predale prefabricate din beton armat in grosime de 8 cm.

Caracteristicile tehnice ale aparatelor de reazem si rosturilor de dilatare sunt specificate in planse.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul zidurilor intoarse si sferturi de con pereate cu beton. Cota NAE (Q2%) este de 347.06, cota intrados suprastructura este 351.19.

Conform plansei nr. 20047-SF-POD-S41-001 prezentata in documentatia tehnica, pentru realizarea fundatiilor se vor utiliza palplanse metalice $H = \min. 4$ m pentru sprijinirea excavatiilor pe durata executiei lucrarilor. Dupa finalizarea lucrarilor se extrag palplansele metalice si albia raului va fi readusa la starea initiala.

In zona podului, albia se va curate de depuneri aluvionare si de vegetatie pe doua lungimi de pod in amonte si o lungime de pod in aval.

S42 - Pasaj pe DC 40C peste DEx Km 29+650

Structura nr. S42 este prevazuta cu 1 deschidere cu lungime de 40 m, schema statica este tip cadru.

Calea pe pod este pentru drum cu doua benzi de circulatie, latime parte carosabila 7.80m, si trotuare cu latimea totala (inclusiv spatiul pentru parapetul directional si parapet pietonal) de 2x1.85m.

Infrastructurile sunt de tip lamelare fundate indirect pe piloti de diametrul 1.20 m, lungime cca. 35 m dispusi pe un rand, 5 piloti pe infrastructura. Dimensiunile radierului sunt 2 m latime, 16 m lungime si 1.50 m inaltime.

Pilotii forati se vor executa cu tubaj metalic recuperabil pe toata lungimea de forare.



Suprastructura este alcatuita din 4 grinzi prefabricate precomprimate in sectiune transversala cu inaltime de 2.10 m, conlucrarea grinzilor pe directie transversala podului se realizeaza prin nodurile de cadru si placa de la partea superioara a grinzilor prefabricate in gorime de min. 15 cm.

Intre grinzile prefabricate pentru turnarea placii s-au prevazut predale prefabricate din beton armat in grosime de 8 cm.

Caracteristicile tehnice ale rosturilor de dilatare sunt specificate in planse.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul aripilor din beton armat sau a structurilor de sprijin din material granular ranforsat cu elemente geosintetice si parament vertical alcatuit din placi prefabricate din beton armat.

S43 - Pod pe DEx Km 30+375 peste raul Vaduvul

Structura nr. S43 este prevazuta cu 1 deschidere cu lungime de 20 m. Lungimea totala a podului intre axele de rezemare pe culee este de 20 m, schema statica este grinzi simplu rezemate.

Calea pe pod este pentru platforma de drum expres cu latimea partii carosabila de 8.00 m/sens si doua lise de 0,75 m pentru fixarea parapetului unidirectional tip H4b, latimea totala a suprastructurii pentru o cale este de 9.50 m.

Culee C1 si C2 sunt de tip casetate si bancheta la partea superioara, radier latime 5.40m, lungime 8.50m, inaltime de 2m si piloti forati de diametrul 1.20 m, lungime cca. 25 m dispusi pe doua randuri, 6 bucati aferente fiecarui radier.

Suprastructura este alcatuita din 7 grinzi prefabricate precomprimate in sectiune transversala cu inaltime de 0.95 m la interdistanta de 1.25 m, conlucrarea grinzilor pe directie transversala podului se realizeaza prin placa de suprabetonare in grosime de min. 20 cm.

Caracteristicile tehnice ale aparatelor de reazem si rosturilor de dilatare sunt specificate in planse.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul zidurilor intorase si sferturi de con pereate

Cota NAE (Q2%) este de 348.78, cota intrados suprastructura este 351.65.

Conform plansei nr. 20047-SF-POD-S43-001 prezentata in documentatia tehnica, pentru realizarea fundatiilor se vor utiliza palplanse metalice $H = \min. 4$ m pentru sprijinirea excavatiilor pe durata executiei lucrarilor. Dupa finalizarea lucrarilor se extrag palplansele metalice si albia raului va fi readusa la starea initiala.

In zona podului, albia se va curate de depuneri aluvionare si de vegetatie pe doua lungimi de pod in amonte si o lungime de pod in aval.

S44 - Pod pe DEx Km 30+975 peste paraul cel Adanc

Structura nr. S44 este prevazuta cu 1 deschidere cu lungime de 20 m. Lungimea totala a podului intre axele de rezemare pe culee este de 20 m, schema statica este grinzi simplu rezemate.

Calea pe pod este pentru platforma de drum expres cu latimea partii carosabila de 8.00 m/sens si doua lise de 0,75 m pentru fixarea parapetului unidirectional tip H4b, latimea totala a suprastructurii pentru o cale este de 9.50 m.

Culee C1 si C2 sunt de tip casetate si bancheta la partea superioara, radier latime 5.40m, lungime 8.50m, inaltime de 2m si piloti forati de diametrul 1.20 m, lungime cca. 25 m dispusi pe doua randuri, 6 bucati aferente fiecarui radier.

Suprastructura este alcatuita din 7 grinzi prefabricate precomprimate in sectiune transversala cu inaltime de 0.95 m la interdistanta de 1.25 m, conlucrarea grinzilor pe directie transversala podului se realizeaza prin placa de suprabetonare in grosime de min. 20 cm.

Caracteristicile tehnice ale aparatelor de reazem si rosturilor de dilatare sunt specificate in planse.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul zidurilor intorase si sferturi de con pereate cu beton.

Cota NAE (Q2%) este de 348.99, cota intrados suprastructura este 355.53.

Conform plansei nr. 20047-SF-POD-S44-001 prezentata in documentatia tehnica, pentru realizarea fundatiilor se vor utiliza palplanse metalice $H = \min. 4$ m pentru sprijinirea excavatiilor pe durata executiei lucrarilor. Dupa finalizarea lucrarilor se extrag palplansele metalice si albia raului va fi readusa la starea initiala.

In zona podului, albia se va curate de depuneri aluvionare si de vegetatie pe doua lungimi de pod in amonte si o lungime de pod in aval.

S45 - Pasaj pe DJ178B peste DEx Km 31+520

Structura nr. S45 este prevazuta cu 1 deschidere cu lungime de 40 m, schema statica este tip cadru.



Calea pe pod este pentru drum cu doua benzi de circulatie, latime parte carosabila 7.80m, si trotuare cu latimea totala (inclusiv spatiul pentru parapetul directional si parapet pietonal) de 2x1.85m.

Infrastructurile sunt de tip lamelare fundate indirect pe piloti de diametrul 1.20 m, lungime cca. 35 m dispusi pe un rand, 5 piloti pe infrastructura. Dimensiunile radierului sunt 2 m latime, 16 m lungime si 1.50 m inaltime.

Pilotii forati se vor executa cu tubaj metalic recuperabil pe toata lungimea de forare.

Suprastructura este alcatuita din 4 grinzi prefabricate precomprimate in sectiune transversala cu inaltime de 2.10 m, conlucrarea grinzilor pe directie transversala podului se realizeaza prin nodurile de cadru si placa de la partea superioara a grinzilor prefabricate in gorime de min. 15 cm.

Intre grinzile prefabricate pentru turnarea placii s-au prevazut predale prefabricate din beton armat in grosime de 8 cm.

Caracteristicile tehnice ale rosturilor de dilatare sunt specificate in planse.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul aripilor din beton armat sau a structurilor de sprijin din material granular ranforsat cu elemente geosintetice si parament vertical alcatuit din placi prefabricate din beton armat.

S46 - Pod pe DEx Km 32+535 peste paraul Fantanilor

Structura nr. S46 este prevazuta cu 1 deschidere cu lungime de 20 m. Lungimea totala a podului intre axele de rezemare pe culee este de 20 m, schema statica este grinzi simplu rezemate.

Calea pe pod este pentru platforma de drum expres cu latimea partii carosabila de 8.00 m/sens si doua lise de 0,75 m pentru fixarea parapetului unidirectional tip H4b, latimea totala a suprastructurii pentru o cale este de 9.50 m.

Culee C1 si C2 sunt de tip casetate si bancheta la partea superioara, radier latime 5.40m, lungime 8.50m, inaltime de 2m si piloti forati de diametrul 1.20 m, lungime cca. 25 m dispusi pe doua randuri, 6 bucati aferente fiecarui radier.

Suprastructura este alcatuita din 7 grinzi prefabricate precomprimate in sectiune transversala cu inaltime de 0.95 m la interdistanta de 1.25 m, conlucrarea grinzilor pe directie transversala podului se realizeaza prin placa de suprabetonare in grosime de min. 20 cm.

Caracteristicile tehnice ale aparatelor de reazem si rosturilor de dilatare sunt specificate in planse.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul zidurilor intorase si sferturi de con pereate

Cota NAE (Q2%) este de 349.70, cota intrados suprastructura este 357.00.

Conform plansei nr. 20047-SF-POD-S46-001 prezentata in documentatia tehnica, pentru realizarea fundatiilor se vor utiliza palplanse metalice H=min. 4 m pentru sprijinirea excavatiilor pe durata executiei lucrarilor. Dupa finalizarea lucrarilor se extrag palplansele metalice si albia raului va fi readusa la starea initiala.

In zona podului, albia se va curate de depuneri aluvionare si de vegetatie pe doua lungimi de pod in amonte si o lungime de pod in aval.

S47 - Pod pe DEx Km 33+520 peste paraul Calina

Structura nr. S47 este prevazuta cu 1 deschidere cu lungime de 40 m. Lungimea totala a podului intre axele de rezemare pe culee este de 40 m, schema statica este grinzi simplu rezemate.

Calea pe pod este pentru platforma de drum expres cu latimea partii carosabila de 8,00 m/sens si doua lise de 0,75 m pentru fixarea parapetului unidirectional tip H4b, latimea totala a suprastructurii pentru o cale este de 9.50 m.

Culee C1 si C2 sunt de tip casetate si bancheta la partea superioara, radier latime 9.10m (5.40m), lungime 8.50m, inaltime de 2.80m (2m) si piloti forati de diametrul 1.20 m, lungime cca. 25 m dispusi pe trei (doua) randuri, 9 bucati (6 bucati) aferente fiecarui radier.

Suprastructura este alcatuita din 4 grinzi prefabricate precomprimate in sectiune transversala cu inaltime de 2.10 m la interdistanta de 2.30 m, conlucrarea grinzilor pe directie transversala podului se realizeaza prin antretoazele de pe culee si placa de la partea superioara grinzilor prefabricate in gorime de min. 15 cm.

Intre grinzile prefabricate pentru turnarea placii s-au prevazut predale prefabricate din beton armat in grosime de 8 cm.

Caracteristicile tehnice ale aparatelor de reazem si rosturilor de dilatare sunt specificate in planse.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul zidurilor intoarse si sferturi de con pereate cu beton.



Cota NAE (Q2%) este de 349.91, cota intrados suprastructura este 357.77.

Conform plansei nr. 20047-SF-POD-S47-001 prezentata in documentatia tehnica, pentru realizarea fundatiilor se vor utiliza palplanse metalice $H = \min. 4$ m pentru sprijinirea excavatiilor pe durata executiei lucrarilor. Dupa finalizarea lucrarilor se extrag palplansele metalice si albia raului va fi readusa la starea initiala.

In zona podului, albia se va curate de depuneri aluvionare si de vegetatie pe doua lungimi de pod in amonte si o lungime de pod in aval.

S48 - Pasaj pe DEx Km 35+063 peste DC39

Structura nr. S48 este prevazuta cu 1 deschidere cu lungime de 12 m, schema statica este de tip cadru cu radier general.

Structura este monolita din beton armat tip caseta cu radier general pereti laterali lamelari si dala monolita la partea superioara.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul aripilor din beton armat.

S49 - Pod pe DEx Km 35+120 peste raul Horait

Structura nr. S49 este prevazuta cu 1 deschidere cu lungime de 30 m. Lungimea totala a podului intre axele de rezemare pe culee este de 30 m, schema statica este grinzi simplu rezemate.

Calea pe pod este pentru platforma de drum expres cu latimea partii carosabila de 8,00 m/sens si doua lise de 0,75 m pentru fixarea parapetului unidirectional tip H4b, latimea totala a suprastructurii pentru o cale este de 9.50 m.

Culee C1 si C2 sunt de tip casetate si bancheta la partea superioara, radier latime (9.10m) 5.40m, lungime 8.50m, inaltime de 2m si piloti forati de diametrul 1.20 m, lungime cca. 25 m dispusi pe trei (doua) randuri, 9 bucati (6 bucati) aferente fiecarui radier.

Suprastructura este alcatuita din 4 grinzi prefabricate precomprimate in sectiune transversala cu inaltime de 1.80 m la interdistanta de 2.30 m, conlucrarea grinzilor pe directie transversala podului se realizeaza prin antretoazele de pe culee si placa de la partea superioara grinzilor prefabricate in gorime de min. 15 cm.

Intre grinzile prefabricate pentru turnarea placii s-au prevazut predale prefabricate din beton armat in grosime de 8 cm.

Caracteristicile tehnice ale aparatelor de reazem si rosturilor de dilatare sunt specificate in planse.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul zidurilor intoarse si sferturi de con pereate cu beton.

Cota NAE (Q2%) este de 348.69, cota intrados suprastructura este 355.14.

Conform plansei nr. 20047-SF-POD-S49-001 prezentata in documentatia tehnica, pentru realizarea fundatiilor se vor utiliza palplanse metalice $H = \min. 4$ m pentru sprijinirea excavatiilor pe durata executiei lucrarilor. Dupa finalizarea lucrarilor se extrag palplansele metalice si albia raului va fi readusa la starea initiala.

In zona podului, albia se va curate de depuneri aluvionare si de vegetatie pe doua lungimi de pod in amonte si o lungime de pod in aval.

S50 - Pod pe DEx Km 36+020 peste afluent raul Horait

Structura nr. S50 este prevazuta cu 1 deschidere cu lungime de 20 m. Lungimea totala a podului intre axele de rezemare pe culee este de 20 m, schema statica este grinzi simplu rezemate.

Calea pe pod este pentru platforma de drum expres cu latimea partii carosabila de 8.40 m/sens (din conditia de vizibilitate) si doua lise de 0,75 m pentru fixarea parapetului unidirectional tip H4b, latimea totala a suprastructurii pentru o cale este de 9.90 m.

Culee C1 si C2 sunt de tip casetate si bancheta la partea superioara, radier latime 5.40m, lungime 8.90m, inaltime de 2m si piloti forati de diametrul 1.20 m, lungime cca. 25 m dispusi pe doua randuri, 6 bucati aferente fiecarui radier.

Suprastructura este alcatuita din 7 grinzi prefabricate precomprimate in sectiune transversala cu inaltime de 0.95 m la interdistanta de 1.25 m, conlucrarea grinzilor pe directie transversala podului se realizeaza prin placa de suprabetonare in grosime de min. 20 cm.

Caracteristicile tehnice ale aparatelor de reazem si rosturilor de dilatare sunt specificate in planse.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul zidurilor intorase si sferturi de con pereate

Cota NAE (Q2%) este de 353.64, cota intrados suprastructura este 358.77.



Conform plansei nr. 20047-SF-POD-S50-001 prezentata in documentatia tehnica, pentru realizarea fundatiilor se vor utiliza palplanse metalice $H = \min. 4$ m pentru sprijinirea excavatiilor pe durata executiei lucrarilor. Dupa finalizarea lucrarilor se extrag palplansele metalice si albia raului va fi readusa la starea initiala.

In zona podului, albia se va curate de depuneri aluvionare si de vegetatie pe doua lungimi de pod in amonte si o lungime de pod in aval.

S51 - Pod pe DEx Km 36+575 peste raul Horait

Structura nr. S51 este prevazuta cu 1 deschidere cu lungime de 30 m. Lungimea totala a podului intre axele de rezemare pe culee este de 30 m, schema statica este grinzi simplu rezemate.

Calea pe pod este pentru platforma de drum expres cu latimea partii carosabila de 8,40 m/sens (din conditia de vizibilitate) si doua lise de 0,75 m pentru fixarea parapetului unidirectional tip H4b, latimea totala a suprastructurii pentru o cale este de 9.90 m.

Culee C1 si C2 sunt de tip casetate si bancheta la partea superioara, radier latime 9.10m (5.40m), lungime 8.90m, inaltime de 2m si piloti forati de diametrul 1.20 m, lungime cca. 25 m dispusi pe trei (doua) randuri, 6 bucati aferente fiecarui radier.

Suprastructura este alcatuita din 4 grinzi prefabricate precomprimate in sectiune transversala cu inaltime de 1.80 m la interdistanta de 2.30 m, conlucrarea grinzilor pe directie transversala podului se realizeaza prin antretoazele de pe culee si placa de la partea superioara grinzilor prefabricate in gorime de min. 15 cm.

Intre grinzile prefabricate pentru turnarea placii s-au prevazut predale prefabricate din beton armat in grosime de 8 cm.

Caracteristicile tehnice ale aparatelor de reazem si rosturilor de dilatare sunt specificate in planse.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul zidurilor intoarse si sferturi de con pereate cu beton. Cota NAE (Q2%) este de 351.10, cota intrados suprastructura este 354.52.

Conform plansei nr. 20047-SF-POD-S51-001 prezentata in documentatia tehnica, pentru realizarea fundatiilor se vor utiliza palplanse metalice $H = \min. 4$ m pentru sprijinirea excavatiilor pe durata executiei lucrarilor. Dupa finalizarea lucrarilor se extrag palplansele metalice si albia raului va fi readusa la starea initiala.

In zona podului, albia se va curate de depuneri aluvionare si de vegetatie pe doua lungimi de pod in amonte si o lungime de pod in aval.

S52 - Viaduct pe DEx Km 38+840 peste vale FN

Structura nr. S52 este prevazuta cu 3 deschideri cu lungime de 40 m, schema statica este grinzi simplu rezemate continuizate la nivelul placii.

Calea pe pod este pentru platforma de drum expres cu latimea partii carosabila de 8,00 m/sens si doua lise de 0,75 m pentru fixarea parapetului unidirectional tip H4b, latimea totala a suprastructurii pentru o cale este de 9.50 m.

Culee C1 si C2 sunt de tip cadru alcatuite din patru stalpi in sectiune transversala podului si rigla la partea superioara, radier latime 5.40m, lungime 8.50m, inaltime de 2m si piloti forati de diametrul 1.20 m, lungime cca. 25 m dispusi pe doua randuri, 6 bucati aferente fiecarui radier.

Pilele P1 si P2 sunt alcatuite din patru stalpi in sectiune transversala podului si rigla la partea superioara, radier latime 9.10 m, lungime 8.50 m, inaltime 2.50m si piloti forati de diametrul 1.20 m, lungime cca. 25 m dispusi pe trei randuri, 9 bucati aferente fiecarui radier.

Pilotii forati se vor executa cu tubaj metalic recuperabil pe toata lungimea de forare.

Suprastructura este alcatuita din 4 grinzi prefabricate precomprimate in sectiune transversala cu inaltime de 2.10 m la interdistanta de 2.30 m, conlucrarea grinzilor pe directie transversala podului se realizeaza prin antretoazele de pe pile si placa de la partea superioara grinzilor prefabricate in gorime de min. 15 cm.

Intre grinzile prefabricate pentru turnarea placii s-au prevazut predale prefabricate din beton armat in grosime de 8 cm.

Caracteristicile tehnice ale aparatelor de reazem si rosturilor de dilatare sunt specificate in planse.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul aripilor din beton armat sau a structurilor de sprijin din material granular ranforsat cu elemente geosintetice si parament vertical alcatuit din placi prefabricate din beton armat.

**S53 - Viaduct pe DEx Km 39+790 peste vale FN si relocare DJ209D**

Structura nr. S53 este prevazuta cu 8 deschideri cu lungime de 40 m, schema statica este grinzi simplu rezemate continuizate la nivelul placii pe cate patru deschideri.

Calea pe pod este pentru platforma de drum expres cu latimea partii carosabila de 8,00 m/sens si doua lise de 0,75 m pentru fixarea parapetului unidirectional tip H4b, latimea totala a suprastructurii pentru o cale este de 9.50 m.

Culee C1 si C2 sunt de tip cadru alcatuite din patru stalpi in sectiune transversala podului si rigla la partea superioara, radier latime 5.40m, lungime 8.50m, inaltime de 2m si piloti forati de diametrul 1.20 m, lungime cca. 25 m dispusi pe doua randuri, 6 bucati aferente fiecarui radier.

Pilele sunt de tip cadru in sectiune transversala podului alcatuite din stalpi si rigla la partea superioara, radier latime 9.10 m, lungime 8.50 m, inaltime 2.50m si piloti forati de diametrul 1.20 m, lungime cca. 25 m dispusi pe trei randuri, 9 bucati aferente fiecarui radier.

Pilotii forati se vor executa cu tubaj metalic recuperabil pe toata lungimea de forare.

Suprastructura este alcatuita din 4 grinzi prefabricate precomprimate in sectiune transversala cu inaltime de 2.10 m la interdistanta de 2.30 m, conlucrarea grinzilor pe directie transversala podului se realizeaza prin antretoazele de pe pile si placa de la partea superioara grinzilor prefabricate in gorime de min. 15 cm.

Intre grinzile prefabricate pentru turnarea placii s-au prevazut predale prefabricate din beton armat in grosime de 8 cm.

Caracteristicile tehnice ale aparatelor de reazem si rosturilor de dilatare sunt specificate in planse.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul aripilor din beton armat sau a structurilor de sprijin din material granular ranforsat cu elemente geosintetice si parament vertical alcatuit din placi prefabricate din beton armat.

S54 - Pasaj pe DC35 peste DEx Km 40+473.10

Structura nr. S54 este prevazuta cu 1 deschidere cu lungime de 40 m, schema statica grinzi simplu rezemate.

Calea pe pod este pentru drum cu doua benzi de circulatie, latime parte carosabila 7.80m, si trotuare cu latimea totala (inclusiv spatiul pentru parapetul directiona si parapet pietonal) de 2x1.85m.

Infrastructurile sunt de tip casetate fundate indirect pe piloti de diametrul 1.20 m, lungime cca. 25 m dispusi pe trei (doua) randuri, 9 piloti (8 piloti) pe infrastructura. Dimensiunile radierului sunt 9.10 m latime (5.40 m), 11 m lungime si 2.80 m (2 m) inaltime.

Pilotii forati se vor executa cu tubaj metalic recuperabil pe toata lungimea de forare.

Suprastructura este alcatuita din 4 grinzi prefabricate precomprimate in sectiune transversala cu inaltime de 2.10 m, conlucrarea grinzilor pe directie transversala podului se realizeaza antretoaze si placa de la partea superioara a grinzilor prefabricate in gorime de min. 15 cm.

Intre grinzile prefabricate pentru turnarea placii s-au prevazut predale prefabricate din beton armat in grosime de 8 cm.

Caracteristicile tehnice ale aparatelor de reazem si rosturilor de dilatare sunt specificate in planse.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul aripilor din beton armat sau a structurilor de sprijin din material granular ranforsat cu elemente geosintetice si parament vertical alcatuit din placi prefabricate din beton armat.

S55 - Pasaj pe DJ209D peste DEx Km 41+250.35

Structura nr. S55 este prevazuta cu 1 deschidere cu lungime de 40 m, schema statica grinzi simplu rezemate.

Calea pe pod este pentru drum cu doua benzi de circulatie, latime parte carosabila 7.80m, si trotuare cu latimea totala (inclusiv spatiul pentru parapetul directiona si parapet pietonal) de 2x1.85m.

Infrastructurile sunt de tip casetate fundate indirect pe piloti de diametrul 1.20 m, lungime cca. 25 m dispusi pe trei (doua) randuri, 12 piloti (8 piloti) pe infrastructura. Dimensiunile radierului sunt 9.1 m (5.4m) latime, 11 m lungime si 2.80m (2 m) inaltime.

Pilotii forati se vor executa cu tubaj metalic recuperabil pe toata lungimea de forare.

Suprastructura este alcatuita din 4 grinzi prefabricate precomprimate in sectiune transversala cu inaltime de 2.10 m, conlucrarea grinzilor pe directie transversala podului se realizeaza prin nodurile de cadru si placa de la partea superioara a grinzilor prefabricate in gorime de min. 15 cm.



Între grinziile prefabricate pentru turnarea plăcii s-au prevăzut predale prefabricate din beton armat în grosime de 8 cm.

Caracteristicile tehnice ale aparatelor de reazem și rosturilor de dilatație sunt specificate în planșe.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul aripilor din beton armat sau a structurilor de sprijin din material granular ranforsat cu elemente geosintetice și parament vertical alcătuit din plăci prefabricate din beton armat.

S56 - Pod pe DEx Km 42+100 peste paraul Rudesti

Structura nr. S56 este prevăzută cu 1 deschidere cu lungime de 30 m. Lungimea totală a podului între axele de rezemare pe culee este de 30 m, schema statică este grinzi simplu rezemate.

Calea pe pod este pentru platforma de drum expres cu lățimea părții carosabile de 8,00 m/sens și două lise de 0,75 m pentru fixarea parapetului unidirecțional tip H4b, lățimea totală a suprastructurii pentru o cale este de 9.50 m.

Culee C1 și C2 sunt de tip casetate și bancheta la partea superioară, radier lățime 9.10 m (5.40m), lungime 8.50m, înălțime de 2m și piloni forati de diametrul 1.20 m, lungime cca. 25 m dispusi pe trei (două) rânduri, 9 bucati (6 bucati) aferente fiecărui radier.

Suprastructura este alcătuită din 4 grinzi prefabricate precomprimate în secțiune transversală cu înălțime de 1.80 m la interdistanță de 2.30 m, conlucrarea grinzilor pe direcție transversală podului se realizează prin antretoazele de pe culee și placa de la partea superioară grinzilor prefabricate în grosime de min. 15 cm.

Între grinziile prefabricate pentru turnarea plăcii s-au prevăzut predale prefabricate din beton armat în grosime de 8 cm.

Caracteristicile tehnice ale aparatelor de reazem și rosturilor de dilatație sunt specificate în planșe.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul zidurilor întoarse și sferturi de con pereate cu beton. Cota NAE (Q2%) este de 396.13, cota intrados suprastructura este 401.60.

Conform planșei nr. 20047-SF-POD-S56-001 prezentată în documentația tehnică, pentru realizarea fundațiilor se vor utiliza palplanse metalice $H = \min. 4$ m pentru sprijinirea excavatiilor pe durata executiei lucrărilor. După finalizarea lucrărilor se extrag palplansele metalice și albia raului va fi readusă la starea inițială.

În zona podului, albia se va curăța de depuneri aluvionare și de vegetație pe două lungimi de pod în amonte și o lungime de pod în aval.

3.3.13. Lucrări hidrotehnice

3.3.13.1 Lucrări de recalibrări cursuri de apă

Recalibrări albiei râului în zona podurilor și protecție cu saltea de gabioane – LOT 2

Nr. Crt.	Tip lucrare	Interval prevăzut pentru realizarea lucrării				Lungime
		Stânga		Dreapta		
		km început	km sfârșit	km început	km sfârșit	(m)
4	Recalibrare albie râu in zona podurilor - saltea de gabioane	22+900	23+025	22+950	23+100	260.44
	Paraul Danila km 22+995					
5	Recalibrare albie râu in zona podurilor - saltea de gabioane	23+450	23+550	23+450	23+550	220.43
	Râu Dănilă km 23+554					
6	Recalibrare albie râu in zona podurilor - saltea de gabioane	25+100	25+250	22+150	25+300	323.52
	Raul Horait km 25+212					
7	Recalibrare albie râu in zona podurilor - saltea de gabioane	27+850	27+950	27+875	27+925	160.06
	Raul Sacari km 27+910					



8	Recalibrare albie râu în zona podurilor - saltea de gabioane	30+375	30+400	30+325	30+375	185.4
	Rau Vadutul km 30+375					
9	Recalibrare albie râu în zona podurilor - saltea de gabioane	30+950	31+000	30+950	31+000	134.82
	Paraul cel Adanc km 30+975					
10	Recalibrare albie râu în zona podurilor - saltea de gabioane	33+450	33+600	33+400	33+550	230.62
	Paraul Calina km 33+520					
11	Recalibrare albie râu în zona podurilor - saltea de gabioane	35+100	35+250	33+050	35+150	215.37
	Afluent Horait km 35+120					
12	Recalibrare albie râu în zona podurilor - saltea de gabioane	36+575	36+700	36+500	36+575	240.46
	Rau Horait km 36+575					
13	Recalibrare albie râu în zona podurilor - saltea de gabioane	41+975	42+150	42+050	42+250	283.5
	Paraul Rudesti (Negostina) km 42+100					

3.3.13.2 Protecție taluz cu pereu din dale de beton

Pentru protejarea rambleului drumului la nivel cu asigurarea de calcul de 2%, atunci când drumul este situat în albia majoră a raului, s-a prevăzut un pereu din dale de beton turnate pe loc armate cu plase de Buzău de 15 cm grosime. Acesta se sprijină la bază pe grinzi din beton.

Nr Crt.	Partea Stanga			Partea Dreapta		
	Pki	Pkf	L (m)	Pki	Pkf	L (m)
15	22+090	22+175	85	22+100	22+175	75
16	22+210	22+290	80	22+215	22+280	65
17	25+025	25+200	175	25+025	25+200	175
18	25+250	25+500	250	25+250	25+500	250
19	30+930	30+970	40	30+930	30+970	40
20	30+950	30+970	20	30+985	31+030	45
21	32+545	32+590	45	-	-	-
22	35+160	35+200	40	-	-	-
23	36+030	36+050	20	-	-	-
24	36+425	36+560	135	36+425	36+560	135
25	36+590	36+850	260	36+590	36+850	260

3.3.13.3 Relocare/ protejare rețele de îmbunătățiri funciare (ANIF)

Au mai fost prevăzute recalibrări de canale ANIF în următoarele zone aferente Lotului 2

- Km 27+500 recalibrare și podet cu deschiderea de 5m,
- Km 29+560 recalibrare și podet cu deschiderea de 3m,
- Km 31+325 recalibrare și podet cu deschiderea de 4m,
- Km 32+240 recalibrare și podet cu deschiderea de 5m.

3.3.14. Dotări ale drumului expres

Drumul expres, pe lotul 2, va fi dotat cu următoarele facilitati:

- 1) Spațiu de Serviciu tip S1
- 2) Parcare de scurtă durată 2

În tabelul de mai jos sunt arătate pozițiile acestor dotări.

**Centralizator privind locatii - Dotari Drum Expres Suceava - Siret, LOT 2**

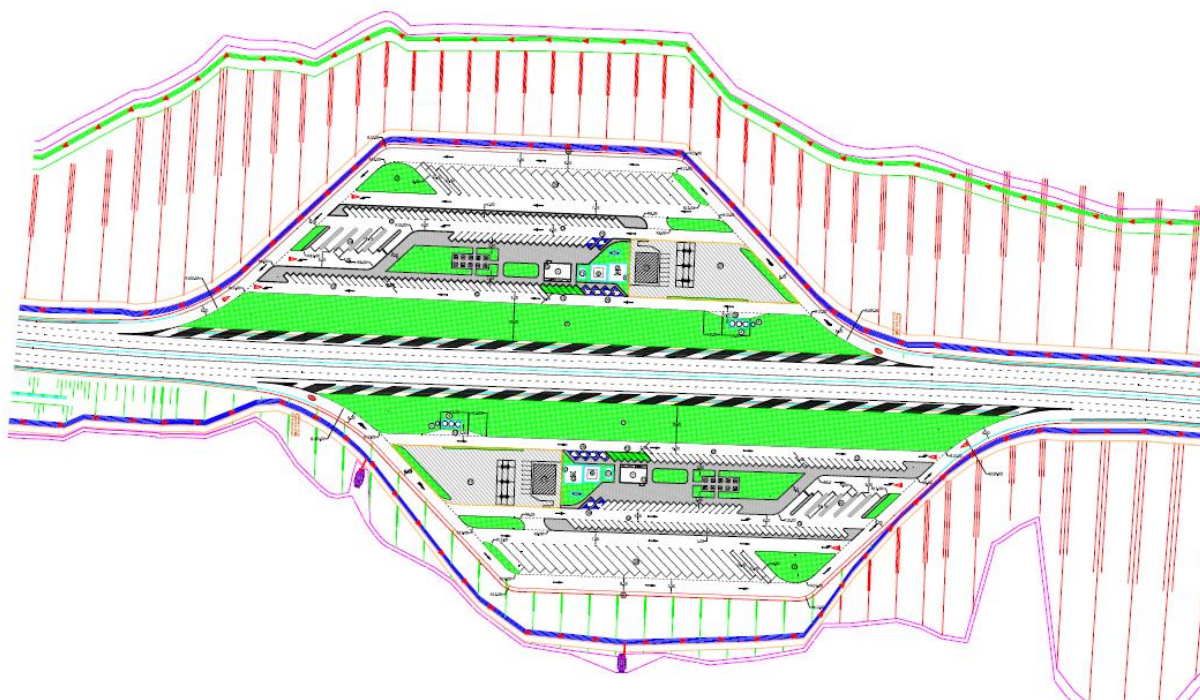
Nr. crt	Tronson	Denumire		Pozitie Tronson
1	Suceava - Siret	Parcare de scurta durata	stanga /dreapta	37+300
2		Spatiu de Serviciu Tip S1	stanga /dreapta	21+000

Aceste facilitati se vor realiza în concordanță cu prevederile din Normativul Privind Proiectarea Autostrăzilor Extraurbane - PD 162-2002, corelat cu documentul TEM 2001 - Standardele TEM și Practici Recomandate, Ediția a III-a, 4-6 decembrie 2001.

S-a urmărit amplasarea optimă față de rețelele existente (rețele de alimentare cu apă și canalizare, rețele electrice, rețele telefonice, rețele de drumuri obișnuite, etc.).

3.3.14.1 Spatiu de Serviciu tip S1 km 21+000 stanga/dreapta

La km 21+000 a fost prevăzut câte un spațiu de serviciu tip S1 pe fiecare cale.



Spațiu de servicii tip S1-km 21+000

Spatiile pentru servicii tip S1 se amplaseaza în lungul drumului expres, atât pe partea dreapta cât și pe partea stânga, simetric fata de axul drumului, conform planurilor de situatie ale drumului expres.

Spatiul pentru servicii tip S1 are ca scop parcare si stationarea de lunga durata având ca dotari în plus fata de parcare de scurta durata o statie de alimentare cu combustibili , unul sau mai multe spatii comerciale, un restaurant, un punct sanitar, un autoservice si spatii pentru cazare (motel sau hotel).

Spatiul de servicii tip S1 este accesibil din drum expres prin intermediul unor bretele de acces. Acesta contine locuri de parcare pentru autoturisme, locuri de parcare pentru autobuze si autovehicule grele, cladire grup sanitar, spatii de agrement, cantar pentru autovehicule grele cu statii de taxare cantar si constructii edilitare precum statie pompare ape pluviale, rezervor vidanjabil, post trafo, bransament apa potabila la rețeaua existenta în zona si platforme pentru containere ecologice. Pe langa cele mentionate anterior au fost rezervate si zone în vederea concesiunii pentru dezvoltarea unor viitoare servicii auxiliare (statie alimentare carburanti autoturisme, statie alimentare autovehicule grele, parcare securizata pentru autovehicule grele, restaurant, magazine, punct sanitar, hotel sau motel)

Parcarile pentru autoturisme vor contine si locuri rezervate pentru persoane cu dizabilitati si statii de incarcare rapida pentru autovehicule electrice. Acestea si parcarile pentru autobuze si autovehicule grele vor fi realizate din beton rutier având pantele astfel încat apele pluviale sa fie dirijate spre puncte de minim în care vor fi amplasate guri de scurgere racordate la colectarea ce vor conduce apele pluviale la separatoare de hidrocarburi.



Cladirea grupului sanitar va fi amplasata in centrul ansamblului si va fi destinata soferilor si pasagerilor. In apropierea acesteia va fi amenajat spatiul de agrement prevazut cu mese si banci acoperite si cosuri de gunoi. Mobilierul va fi realizat din materiale rezistente la intemperii si vandalism. Statia de pompare ape pluviale va fi un echipament prefabricat , in camin din PEID , complet utilat si va include automatizarea. Se va racorda la rezervorul tampon si va transporta apele pluviale in rigolele de beton perimetrale spatiului de servicii, ce au ca punct final separator de hidrocarburi si rezervor de retentie parte a proiectului de drumuri.

Rezervorul etans vidanjabil va fi un rezervor prefabricat , in care se vor stoca apele menajere in vederea vidanjariei ulterioare. Se va monta pe o placa de beton , ingropat.

Se propun zone cu plantatii de protectie constituite dintr-un aliniament de arbori inalti dintr-o specie cu crestere rapida, specifica zonei. Se propune plantatie si in jurul zonei de mese acoperite pentru umbrire suplimentara.

Incinta va fi imprejmuita cu plasa de sarma sustinuta de stalpi metalici cu fundatii izolate din beton.

Platforma parcarii propriu-zise trebuie sa aiba o zona de protectie de min.10m latime de la marginea carosabilului drumui expres. Fiecare platforma de parcare va fi amenajata atat pentru vehicule grele cat si pentru autoturisme.

Accesul inspre si dinspre platforma de parcare se va face numai pe bretele speciale de intrare si iesire, astfel incat vehiculele sa reintre in trafic in deplina siguranta.

Structura rutiera pentru locurile de parcare si pentru benzile de circulatie prin spatiu de servicii de tip 1:

- 22 cm imbracaminte din beton de ciment rutier BCr 4.5
- 2 cm nisip
- 21 cm Balast stabilizat cu lianti hidraulici
- 25 cm Balast in strat inferior de fundatie
- 20 cm Strat de forma pamant stabilizat cu lianti hidraulici

Structura rutiera pentru trotuarele din spatiu de servicii de tip 1:

- 8 cm pavaj pavele prefabricate
- 5cm suport nisip
- 10 cm fundatie de balast

Instalatia de iluminat public pentru spatiul de servicii tip S1 km 21+000 este prevazuta distinct pe fiecare sens de mers (dreapta / stanga). Instalatia de iluminat public cuprinde in principal:

- lumini LED max.150W instalate pe stalpi de 12m inaltime cu brat de 2m pe drum expres
 - lumini LED max.60W instalate pe stalpi de 9m inaltime cu unul sau doua brate de 1.5m in parcare
- Instalatia de iluminat este deservita de tabloul de iluminat T.I5d (dreapta) si T.I5s (stanga).

Puterea instalata/ceruta totala este de circa 11.5kW (dreapta) 10kW (stanga).

Pentru iluminatul public in fiecare spatiu de serviciu dreapta/stanga este prevazuta:

- alimentarea cu energie electrica din cate un sistem de panouri fotovoltaice de 20kW
- alimentarea cu energie electrica prin cate un bransament electric din tabloul electric de distributie prevazut la fiecare post trafo din parcare de scurta durata dreapta/stanga.

In mod normal, alimentarea cu energie electrica este asigurata din sursa de energie regenerabila cu panouri fotovoltaice. Pentru situatiile in care acesta sursa este indisponibila, din diferite motive (mentenanta, cer acoperit, iarna grea, etc), alimentarea cu energie electrica este asigurata prin bransamentele din posturile trafo.

Echipamentele/Statiile de incarcare rapida pentru autoturismele electrice:

Toate spatiile de servicii vor fi dotate cu cate 6 locuri de parcare cu posibilitate de incarcare a autoturismelor electrice de la 3 posturi (minim 400 kW fiecare post), fiecare deservind cate 2 locuri de parcare.

Antreprenorul va asigura atat infrastructura (schema electrica, bransamentele) necesara pentru montarea statiilor de incarcare, cat si echipamentele propriu-zise de incarcare.

Statiile de incarcare vor permite plata atat prin card bancar contactless (fara a fi necesara autentificarea in aplicatia operatorului de mobilitate electrica ales de catre viitorul Antreprenor), cat si prin intermediul aplicatiei operatorului de mobilitate electrica, in conformitate cu art. 5 din *Regulamentul*



1804/13.09.2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE:

„La punctele de reîncărcare accesibile publicului instalate începând cu 13 aprilie 2024, reîncărcarea ad-hoc este posibilă folosind un instrument de plată utilizat pe scară largă în Uniune. În acest scop, operatorii punctelor de reîncărcare acceptă plăți electronice la punctele respective, prin terminale și dispozitive utilizate pentru servicii de plată, inclusiv cel puțin unul dintre următoarele:

(a) cititoare de carduri de plată;

(b) dispozitive cu o funcție contactless care permite cel puțin citirea cardurilor de plată;

[...]

Începând cu 1 ianuarie 2027, operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că toate punctele de reîncărcare accesibile publicului exploatate de ei, cu o putere de ieșire mai mare sau egală cu 50 kW, instalate de-a lungul rețelei rutiere TEN-T sau instalate într-o zonă de parcare sigură și securizată, inclusiv punctele de reîncărcare instalate înainte de 13 aprilie 2024, respectă cerințele prevăzute la litera (a) sau (b).”

Antreprenorul va avea obligația să asigure mentenanța acestor echipamente pe întreaga perioadă de garanție a lucrărilor ofertate, urmând a fi verificată funcționalitatea lor la Receptia Finală a lucrărilor.

De asemenea, ținând cont de prevederile Regulamentului 1804/13.09.2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE se va avea în vedere că racordările parcarilor la rețeaua de distribuție energie electrică să fie realizată pentru asigurarea necesarului de putere, astfel încât să fie sustinute necesitățile curente cât și funcționarea stațiilor de reîncărcare vehicule electrice, precum și a unor dezvoltări ulterioare acestora (cum ar fi suplimentarea numărului stațiilor de încărcare autoturisme electrice sau stații de încărcare pentru vehicule grele).

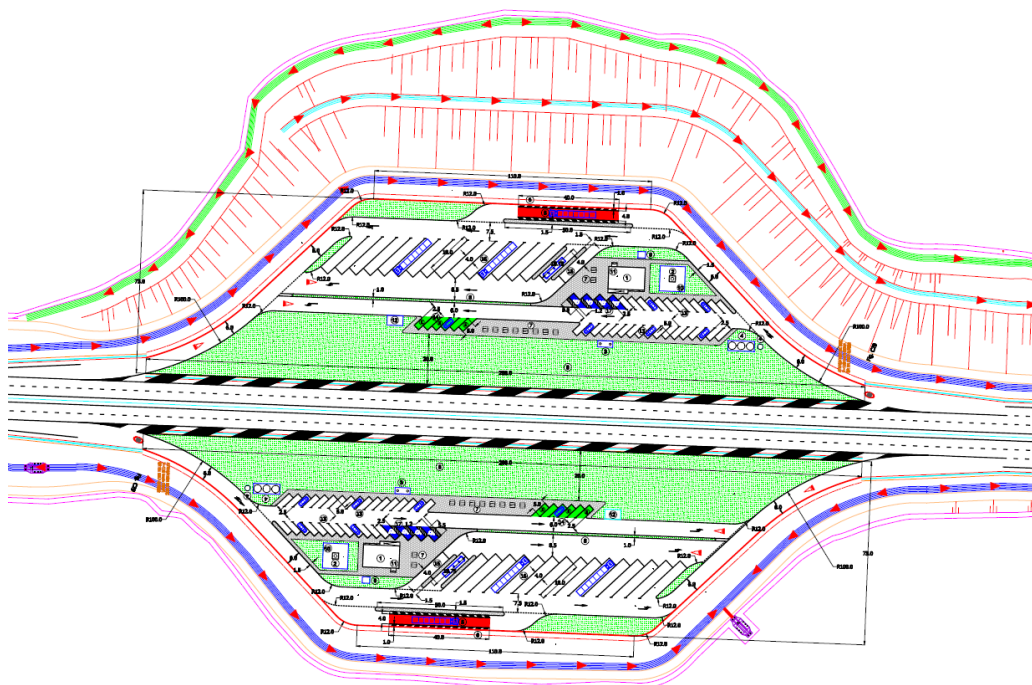
Postul de transformare este de tip prefabricat în anvelopă de beton și are o cameră de medie tensiune pentru celulele de medie tensiune (o celulă de linie și o celulă trafo), o boxă trafo și o cameră de joasă tensiune pentru tabloul general de joasă tensiune, tabloul cu baterie automată de condensatoare, contorul de energie electrică, etc.

Trafo de putere este trifazic 20/0.4kV/50Hz cu puterea de 1600kVA de tip etans cu ulei.

Postul de transformare este instalat în fiecare spațiu de servicii tip S1 (dreapta / stanga) și deserveste obiectivele prevăzute și obiectivele concesionate ulterior (spațiu rezervat pentru comerț și alimentație publică).

3.3.14.2 Parcare de Scurta Durata km 37+300 stanga/dreapta

La km 37+300 a fost prevăzută câte o parcare de scurtă durată pe fiecare cale.



Parcare de scurta durata – km 37+300



Parcarile de scurta durata se amplaseaza în lungul drumului expres, atât pe partea dreapta cât si pe partea stânga, simetric fata de axul drumului, conform planurilor de situatie ale drumului expres.

Parcarea de scurta durata are ca scop parcare si stationarea pe durata scurta a autovehiculelor ce tranziteaza drum expres având ca dotare grup sanitar public pe sexe si spstiu de odihna cu bancute si masute acoperite.

Parcarea de scurta durata este accesibila din drum expres prin intermdeiul unor bretele de acces. Aceasta contine locuri de parcare pentru autoturisme, locuri de parcare pentru autobuze si autovehicule grele, cladire grup sanitar, spatii de odihna si agrement si constructii edilitare precum statie pompare ape pluviale, rezervor vidanjabil, post trafo, put forat de apa potabila si platforme pentru containere ecologice.

Parcarile pentru autoturisme vor contine si locuri rezervate pentru persoane cu dizabilitati si statii de incarcare rapida pentru autovehicule electrice. Acestea si parcarile pentru autobuze si autovehicule grele vor fi realizate din beton rutier avand pantele astfel incat apele pluviale sa fie dirijate spre puncte de minim in care vor fi amplasate guri de scurgere racordate la colectarea ce vor conduce apele pluviale la separatoare de hidrocarburi.

Cladirea grupului sanitar va fi amplasata in centrul ansamblului si va fi destinata soferilor si pasagerilor. In apropierea acesteia va fi amenajat spatiul de odihna si agrement prevazut cu mese si banci acoperite si cosuri de gunoi. Mobilierul va fi realizat din materiale rezistente la intemperii si vandalism. Statia de pompare ape pluviale va fi un echipament prefabricat , in camin din PEID , complet utilat si va include automatizarea. Se va racorda la rezervorul tampon si va transporta apele pluviale in rigolele de beton perimetrale spatiului de servicii, ce au ca punct final separator de hidrocarburi si rezervor de retentie parte a proiectului de drumuri.

Rezervorul etans vidanjabil va fi un rezervor prefabricat, in care se vor stoca apele menajere in vederea vidanjariei ulterioare. Se va monta pe o placa de beton , ingropat.

Se propun zone cu plantatii de protectie constituite dintr-un aliniament de arbori inalti dintr-o specie cu crestere rapida, specifica zonei. Se propune plantatie si in jurul zonei de mese acoperite pentru umbrire suplimentara.

Incinta va fi imprejmuita cu plasa de sarma sustinuta de stalpi metalici cu fundatii izolate din beton.

Platforma parcarii propriu-zise trebuie sa aiba o zona de protectie de min.10m latime de la marginea carosabilului drumui expres. Fiecare platforma de parcare va fi amenajata atât pentru vehicule grele cât si pentru autoturisme.

Accesul înspre si dinspre platforma de parcare se va face numai pe bretele speciale de intrare si iesire, astfel încât vehiculele sa reintre în trafic în deplina siguranta.

Structura rutieră pentru locurile de parcare si pentru benzile de circulație prin parcare de scurta durata:

- 22 cm imbracaminte din beton de ciment rutier BcR 4.5
- 2 cm nisip
- 21 cm Balast stabilizat cu lianti hidraulici
- 25 cm Balast in strat inferior de fundatie
- 20 cm Strat de forma pământ stabilizat cu lianti hidraulici

Structura rutieră pentru trotuarele din parcare de scurta durata:

- 8 cm pavaj pavele prefabricate
- 5cm suport nisip
- 10 cm fundatie de balast

Instalatia de iluminat public pentru parcare de scurta durata de la km 37+360 este prevazuta distinct pe fiecare sens de mers (dreapta / stanga). Instalatia de iluminat public cuprinde in principal:

- lumini LED max.150W instalate pe stalpi de 12m inaltime cu brat de 2m pe drum expres
- lumini LED max.60W instalate pe stalpi de 9m inaltime cu unul sau doua brate de 1.5m in parcare

Instalatia de iluminat este deservita de tabloul de iluminat T.I6d (dreapta) si T.I6s (stanga).

Puterea instalata/ceruta totala este de circa 8kW (dreapta) 8kW (stanga).

Pentru iluminatul public in fiecare parcare de scurta durata dreapta/stanga este prevazuta:

- alimentarea cu energie electrica din cate un sistem de panouri fotovoltaice de 20kW



- alimentarea cu energie electrica prin cate un bransament electric din tabloul electric de distributie prevazut la fiecare post trafo din parcare de scurta durata dreapta/stanga.

In mod normal, alimentarea cu energie electrica este asigurata din sursa de energie regenerabila cu panouri fotovoltaice. Pentru situatiile in care acesta sursa este indisponibila, din diferite motive (mentenanta, cer acoperit, iarna grea, etc), alimentarea cu energie electrica este asigurata prin bransamentele din posturile trafo.

Echipamentele/Statiile de incarcare rapida pentru autoturisme electrice:

Toate parcarile de scurta durata vor fi dotate cu câte 6 locuri de parcare cu posibilitate de încărcare a autoturismelor electrice de la 3 posturi (minim 400 kW fiecare post), fiecare deservind câte 2 locuri de parcare.

Antreprenorul va asigura atat infrastructura (schema electrica, bransamentele) necesara pentru montarea statiilor de incarcare, cat si echipamentele propriu-zise de incarcare.

Statiile de incarcare vor permite plata atat prin card bancar contactless (fara a fi necesara autentificarea in aplicatia operatorului de mobilitate electrica ales de catre viitorul Antreprenor), cat si prin intermediul aplicatiei operatorului de mobilitate electrica, in conformitate cu art. 5 din *Regulamentul 1804/13.09.2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE*:

„La punctele de reîncărcare accesibile publicului instalate începând cu 13 aprilie 2024, reîncărcarea ad-hoc este posibilă folosind un instrument de plată utilizat pe scară largă în Uniune. În acest scop, operatorii punctelor de reîncărcare acceptă plăți electronice la punctele respective, prin terminale și dispozitive utilizate pentru servicii de plată, inclusiv cel puțin unul dintre următoarele:

(a) cititoare de carduri de plată;

(b) dispozitive cu o funcție contactless care permite cel puțin citirea cardurilor de plată;

[...]

Începând cu 1 ianuarie 2027, operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că toate punctele de reîncărcare accesibile publicului exploatate de ei, cu o putere de ieșire mai mare sau egală cu 50 kW, instalate de-a lungul rețelei rutiere TEN-T sau instalate într-o zonă de parcare sigură și securizată, inclusiv punctele de reîncărcare instalate înainte de 13 aprilie 2024, respectă cerințele prevăzute la litera (a) sau (b).”

Antreprenorul va avea obligatia sa asigure mentenanta acestor echipamente pe intreaga perioada de garantie a lucrarilor ofertata, urmand a fi verificata functionalitatea lor la Receptia Finala a lucrarilor.

De asemenea, tinand cont de prevederile *Regulamentului 1804/13.09.2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE* se va avea in vedere ca racordarile parcarilor la rețeaua de distributie energie electrica sa fie realizata pentru asigurarea necesarului de putere, astfel incat sa fie sustinute necesatile curente cat si functionarea statiilor de reincarcare vehicule electrice, precum si a unor dezvoltari ulterioare acestora (cum ar fi suplimentarea numarului statiilor de incarcare autoturisme electrice sau statii de incarcare pentru vehicule grele).

Postul de transformare este de tip prefabricat in anvelopa de beton si are o camera de medie tensiune pentru celulele de medie tensiune (o celula de linie si o celula trafo), o boxa trafo si o camera de joasa tensiune pentru tabloul general de joasa tensiune, tabloul cu bateria automata de condensatoare, contorul de energie electrica, etc.

Trafo de putere este trifazic 20/0.4kV/50Hz cu puterea de 1600kVA de tip etans cu ulei.

Postul de transformare este instalat in fiecare parcare de scurta durata (dreapta / stanga) si deserveste obiectivele prevazute, etc.



3.3.15. Organizarea de santier

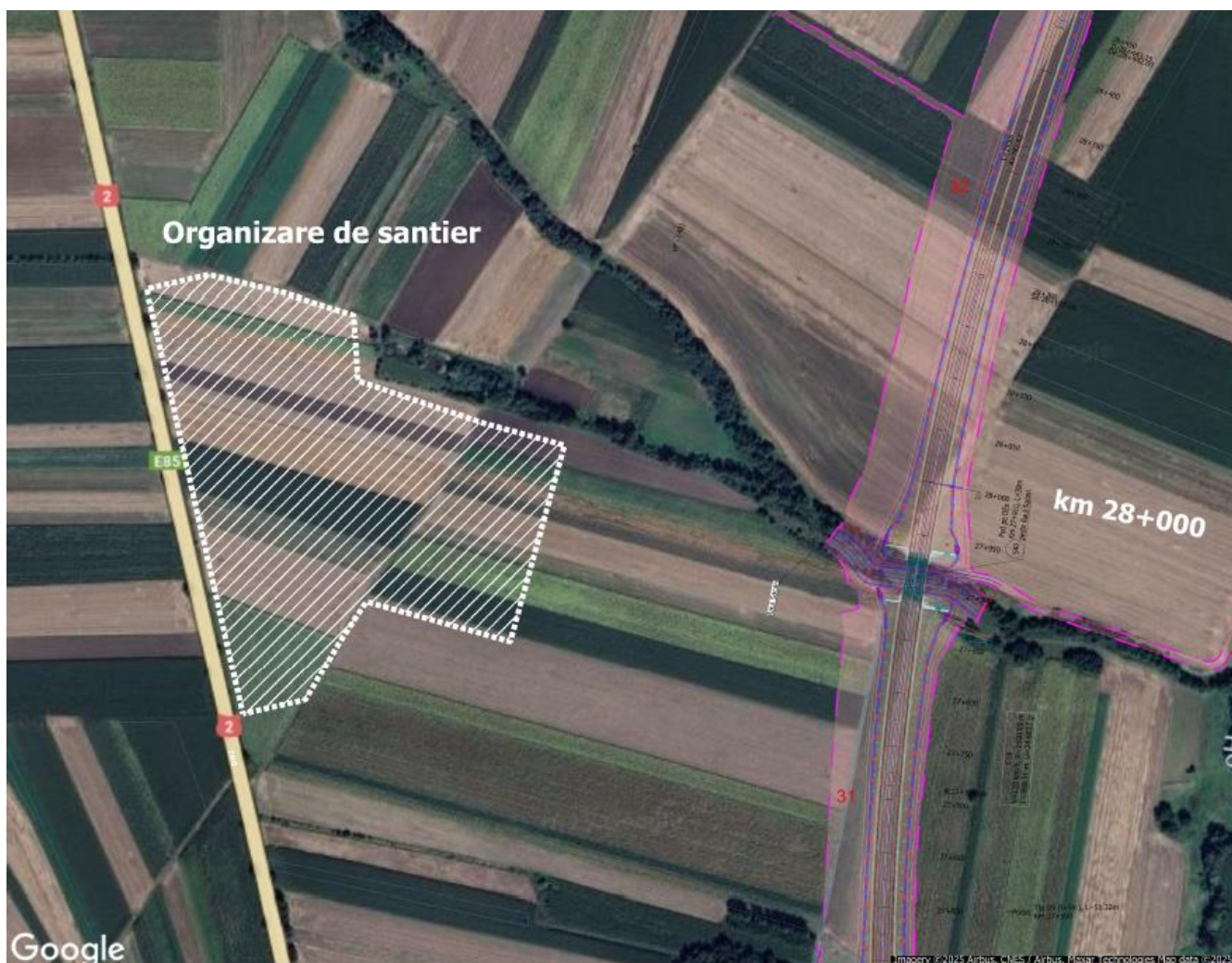
În cadrul documentației de mediu se identifică un posibil amplasament pentru organizarea de santier, pe care ofertantii și ulterior antreprenorul ar putea să o utilizeze, însă locația **NU** este situată în interiorul coridorului de exproprier:

Nr. crt.	Interval km prevăzut pentru realizarea organizării de santier	Partea	Distanța față de cea mai apropiată arie naturală protejată	Distanța față de intravilanul celei mai apropiate localități	Distanța față de cel mai apropiat curs de apă
1.	27+800-28+000	stangă	6,1 km – ROSCI0075 Pădurea Pătrăuți	0,55 km – Slobozia Sucevei	0,7 km - Horaiț

Amplasamentul organizării de santier va respecta toate condițiile și restricțiile care se vor solicita prin acordul de mediu.

Pentru perioada de execuție Antreprenorul are obligația de a realiza toate măsurile de protecție a mediului pentru obiectivele poluatoare sau potențial poluatoare (bazele de producție, depozitele de materiale, organizările de santier, carierele de pamant). Constructorul are de asemenea obligația reconstrucției ecologice a terenurilor ocupate sau afectate.

Modul de amplasare al organizării de santier în raport cu zonele locuite, corpurile de apă și ariile naturale protejate este prezentat în figura următoare:



Localizarea organizării de santier

Pentru organizarea de santier, Beneficiarul nu impune utilizarea locației menționate în Documentația de Mediu, rămânând la latitudinea ofertanților alegerea locației pentru realizarea organizării de santier. În



conditiile in care ofertantii aleg, fie sa utilizeze locatia propusa in Documentatia de Mediu, fie alte locatii, **Antreprenorul este responsabil atat pentru asigurarea/obtinerea avizelor, acordurilor, autorizatiilor necesare pe costurile acestuia, cat si pentru asigurarea/obtinerea suprafetelor de teren necesare realizarii organizarii de santier pe costurile acestuia, altele decat suprafetele de teren care se regasesc in coridorul de expropriere pus la dispozitie prin prezenta documentatie, Beneficiarul neavand nicio obligatie de a deconta aceste costuri.**

Fie ca ofertantii propun utilizarea locatiei din Documentatie, fie alte amplasamente pentru organizarea de santier, **este necesara prezentarea in Propunerea Tehnica de schite, documente si date din care sa rezulte locatia, suprafetele precum si posibilitatea de utilizare a terenului afectat.**

Astfel, chiar daca ofertantii intentioneaza sa utilizeze locatia prevazuta pentru Organizarea de santier din Acordul de mediu, este necesara atat prezentarea de documente care sa ateste posibilitatea de utilizare a terenului afectat, **cat si prezentarea de schite, documente si date din care sa rezulte locatia si suprafetele avute in vedere.**

Totodata, daca ofertantii propun utilizarea altor amplasamente pentru organizarea de santier decat cea indicata prin documentatie, atunci Antreprenorul va fi responsabil de **obtinerea in implementarea contractului a Acordului de Mediu pentru noua locatie,** cat si precizarea in Propunerea Tehnica a posibilitatii de utilizare a terenului afectat, insotita de documente justificative.

Beneficiarul nu pune la dispozitia ofertantilor terenurile prevazute la Organizarea de santier din Acordul de mediu si nu impune obligativitatea utilizarii acestor terenuri pentru Organizarea de santier.

Amplasamentul organizarii de santier va respecta toate conditiile si restrictiile ce se vor solicita prin acordul de mediu.

Dupa realizarea investitiei, terenurile pe care se realizeaza accesele provizorii la organizarea de santier vor fi aduse la starea initiala.

Organizarea de șantier va avea următoarele tipuri de dotări:

- Cabina poarta
- Infirmerie
- Laborator
- Birouri
- Cantina
- Platforma de lucru acoperita
- Atelier mecanica
- Rampa spalare
- Magazie
- Statie beton
- Agregate pentru statie beton
- Statie asfalt
- Agregate pentru statie asfalt
- Separator Hidrocarburi
- Put forat
- Statie Carburanti
- Generator+Alimentare energie electrica
- Cantar
- Parcare autoturisme
- Parcare utilaje
- Depozite de materiale
- PSI



3.3.16. Panouri fonoabsorbante

Pentru reducerea nivelului de zgomot generat de lucrările de construcție și de traficul rutier de pe drumul expres, în proiect este prevăzută montarea de panouri fonoabsorbante. Acestea vor fi prevăzute în principal în zonele localităților, însă și în zone sensibile pentru faună.

În perioada de operare au fost propuse panouri fonoabsorbante ($H = 3\text{m}$) în următoarele zone:

Tabel Locații panouri fonoabsorbante propuse pentru protecția biodiversității

Nr. crt.	km început	km sfârșit	Partea pe care se instalează	Lungime (m)	Distanța față de cea mai apropiată arie naturală protejată
1.	38+625	39+075	Stânga	434	ROSCI0075 Pădurea Pătrăuți (3,2 km)
2.	38+625	39+075	Dreapta	445	ROSCI0075 Pădurea Pătrăuți (3,2 km)
3.	39+575	40+075	Stanga	503	ROSCI0075 Pădurea Pătrăuți (4 km)
4.	39+575	40+075	Dreapta	512	ROSCI0075 Pădurea Pătrăuți (4 km)

Tabel Locații panouri fonoabsorbante propuse în zona localităților

Nr. crt.	km început	km sfârșit	Partea pe care se instalează	Lungime (m)	Localitatea deservită	Distanța față de cea mai apropiată arie naturală protejată
1.	18+600	18+700	Dreapta	100	Dărmănești (0,3 km)	ROSCI0075 Pădurea Pătrăuți (2,6 km)
2.	21+450	23+600	Dreapta	2151	Măriștea Mică Dănilă (0,3 km)	ROSCI0075 Pădurea Pătrăuți (3,7 km)
3.	20+850	21+200	Dreapta (SS tip S1)	391	Măriștea Mică (0,3 km)	ROSCI0075 Pădurea Pătrăuți (3,2 km)
4.	24+175	24+975	Dreapta	807	Iacobești (0,2 km)	ROSCI0075 Pădurea Pătrăuți (5,4 km)
5.	24+975	26+350	Stângă	1496	Slobozia Sucevei (intersectat)	ROSCI0379 Râul Suceava (5,1 km)
6.	26+425	27+900	Dreapta	1460	Românești (0,3 km)	ROSCI0379 Râul Suceava (4,4 km)
7.	26+350	27+450	Stânga	1185	Slobozia Sucevei (0,2 km)	ROSCI0379 Râul Suceava (4,5 km)
8.	30+800	31+350	Stânga	550	Grănicești (0,3 km)	ROSCI0379 Râul Suceava (4 km)
9.	40+625	40+975	Stânga	330	Gropeni (0,03 km)	ROSPA0110 Acumularile Rogojești – Bucecea (4,2 km)

În etapa de construcție se vor utiliza panouri mobile ce vor fi instalate la nivelul fronturilor de lucru, în special în zone cu sensibilitate ridicată (arii naturale protejate, zone de conectivitate/permeabilitate pentru speciile protejate de faună, zone locuite).

3.3.17. Panouri anticolidiune

Pentru evitarea coliziunii faunei cu traficul auto în perioada de operare, în cadrul proiectului vor fi prevăzute panouri anticolidiune în locațiile sensibile din punct de vedere al biodiversității. Principalele



locații vizate sunt cele de intersecție sau de învecinare cu Aree Speciale de Protecție Avifaunistică sau Situri de Importanță Comunitară.

Cele mai importante caracteristici ale panourilor anticoliziune din plasă, necesar a fi luate în considerare pentru acest proiect sunt:

- înălțimea: 3 m, pentru a asigura devierea optimă a zborului animalelor peste zona cu risc de coliziune;
- ancorarea într-o fundație solidă cu aplicarea unei soluții constructive care să descurajeze furtul;
- realizarea dintr-o plasă suficient de deasă care să-i asigure vizibilitatea pentru un spectru cât mai larg de specii zburătoare (ochiuri < 5 cm).

Este necesar ca panourile propuse să fie realizate din materiale și culori care să asigure cel mai înalt grad de integrare peisagistică a acestora.

În perioada de operare au fost propuse panouri anticoliziune (H = 3m) în următoarele zone:

Tabel Locații panouri anticoliziune propuse

Nr. crt.	km început	km sfârșit	Partea pe care se instalează	Lungime (m)	Distanța față de cea mai apropiată arie naturală protejată
1.	22+125	23+625	Stânga	1495	ROSCI0075 Pădurea Pătrăuți (4,3 km)
2.	24+075	24+975	Stânga	909	ROSCI0075 Pădurea Pătrăuți (5,5 km)
3.	25+000	25+900	Dreapta	893	ROSCI0379 Râul Suceava (5,2 km)
4.	28+500	28+700	Stânga	199	ROSCI0379 Râul Suceava (4,4 km)
5.	28+500	28+700	Dreapta	204	ROSCI0379 Râul Suceava (4,4 km)
6.	29+000	29+875	Dreapta	881	ROSCI0379 Râul Suceava (4,5 km)
7.	29+000	29+875	Stânga	873	ROSCI0379 Râul Suceava (4,5 km)
8.	30+900	31+050	Dreapta	152	ROSCI0379 Râul Suceava (4,6 km)
9.	32+450	32+700	Stânga	237	ROSCI0379 Râul Suceava (3,7 km)
10.	32+450	32+700	Dreapta	240	ROSCI0379 Râul Suceava (3,7 km)
11.	33+425	33+625	Stânga	207	ROSCI0379 Râul Suceava (3,7 km)
12.	33+425	33+625	Dreapta	205	ROSCI0379 Râul Suceava (3,7 km)
13.	34+950	35+300	Stânga	349	ROSCI0379 Râul Suceava (3,8 km)
14.	34+900	35+300	Dreapta	409	ROSCI0379 Râul Suceava (3,8 km)
15.	35+875	36+175	Stânga	290	ROSCI0379 Râul Suceava (3,8 km)
16.	35+875	36+175	Dreapta	297	ROSCI0379 Râul Suceava (3,8 km)
17.	42+000	42+225	Stânga	209	ROSPA0110 Acumularile Rogojești – Bucecea (4,4 km)
18.	42+000	42+225	Dreapta	211	ROSPA0110 Acumularile Rogojești – Bucecea (4,4 km)

**3.3.18. Mutari si/sau protejari de instalatii**

Pentru realizarea proiectului este necesară totodată relocarea si sau protejarea unor rețele de utilități:

- Retele de alimentare cu apa si canalizare, detinator: COMUNA DĂRMĂNEȘTI
- Retele de transport gaze, detinator: S.N.T.G.N. TRANSGAZ S.A.
- Retele de telefonie, detinatori: Orange Romania Communications SA, SC RCS&RDS SA, Vodafone Romania SA
- Retele electrice de joasa si medie tensiune, detinator: S.C. DELGAZ GRID SA

1. Retele de alimentare cu apa si canalizare, detinator: COMUNA DĂRMĂNEȘTI

Pozitie kilometrica in axa drumului	Descriere solutii de subtraversare	Detalii tehnice
19+840	Conducta de apa existenta PEHD, PN10, va fi interceptata inainte de subtraversarea drumui expres si se va reloca in vederea scoaterii in afara lucrarilor, cu respectarea adancimii de ingropare cota de minim 1,5m sub nivelul superior al drumului, respectiv 0,8m sub santurile proiectate. La subtraversare, conducta nou proiectata se va introduce in tub de protectie din otel. Dupa subtraversare, conducta proiectata se va cupla la conducta existenta, racordarea se va face prin sudura cap la cap/ electrofuziune sau adaptor de larga toleranta, cu protectie la smulgere. De asemenea, se vor proiecta camine de vane din beton armat prefabricat in amonte si/sau avalul subtraversarii si camin de colectare amplasat in partea aval a subtraversarii, in vederea constatarii si monitorizarii eventualelor pierderi de apa din conducta. Legatura dintre capatul aval al tubului de protectie si caminul de colectare, se realizeaza printr-o teava OL, avand $\varnothing 60\text{mm}$ si panta min.1%. Executia tronsonului de conducta proiectata se va realiza in sapatura deschisa sau foraj orizontal dirijat, in functie de situatia din teren si la intersectia comunicatiilor existente. - se prevede conducta PEHD, PN10, PE100, SDR17, $L_{\text{cond}}=730\text{m}$. La subtraversarea de drum se protejeaza conducta proiectata in tub OL, $L_{\text{tub}}=82\text{m}$. Pe traseul conductei proiectate au fost prevazute camine de vane Cv1, Cv2 si Cv3. Dupa executarea relocarii, tronsoanele de conducte existente se vor dezafecta pe o lungime, $L_{\text{dezaf}}=657\text{m}$.	PEHD, PE100, PN10, SDR17, $L_{\text{cond}}=730\text{m}$ tub OL, $L_{\text{tub}}=82\text{m}$ 3camine de vane 1 camin de colectare; teava OL $\varnothing 60$, $L_{\text{cond}}=10\text{m}$

2. Retele electrice de joasa si medie tensiune, detinator: S.C. DELGAZ GRID SA

Km		Pe partea stanga/dreapta/ subtraversare	Stalpi	Detalii retele electrice
De la	La			



Drum de legatura cu DN 2H		LEA MT intersectie		
		-Se demonteaza 1 stalp si conductoarele .	1	122m
		-Solutia de refacere a retelei electrice se va face prin linie electrica subterana.		
		-Se monteaza 3 stalpi (SC15014) conform planului de situatie. Stalpii vor fi speciali si se vor monta in fundatii turnate.	3	
		-Stalpii nr. 2 proiectat si SE existent vor fi echipati cu consola de intindere, lanturi duble de intindere compozite, separator tripolar de exterior tip STEPno si priza de pamant de 4ohm.		
		-Stalpii nr.1 si 3 proiectati, vor fi stalpi terminali, la care se va realiza trecerea din LEA-LES. Stalpii vor fi echipati cu consola de intindere simplu circuit, lanturi duble de intindere compozite, descarcatori ZnO, capete terminale si priza de pamant de 4ohm.		
		Intre stalpii nr.3-SE si 1-2 se vor monta conductoare neizolate OIAI.		3x60m
		-Legatura intre stalpii nr.1 si 2 proiectati se va realiza prin linie electrica subterana, realizata cu cabluri tip 3xNA2XS(F)2Y-150mmp. Cablurile se vor poza in profil M si profil T2. Cablurile se vor poza, pe intreg traseul, intr-un tub de protectie PVC-160mm. Se va poza si un tub de rezerva.		Profil m – 116m Profil 2T – 60m
Nod rutier km 26+450		LEA MT intersectie		
		-Se demonteaza 7 stalpi si conductoarele dintre ei.	7	609m
		-Solutia de refacere a retelei electrice se va face prin linie electrica subterana.		
		-Se monteaza 3 stalpi (SC15014) conform planului de situatie. Stalpii vor fi speciali si se vor monta in fundatii turnate.	3	
		-Stalpii nr. 2 proiectat si cel existent vor fi echipati cu consola de intindere, lanturi duble de intindere compozite, separator tripolar de exterior tip STEPno si priza de pamant de 4ohm.		
		-Stalpii nr.1 si 3 proiectati, vor fi stalpi terminali, la care se va realiza trecerea din LEA-LES. Stalpii vor fi echipati cu consola de intindere simplu circuit, lanturi duble de intindere compozite, descarcatori ZnO, capete terminale si priza de pamant de 4ohm.		
		Intre stalpii nr.3- stalpul existent si 1-2 se vor monta conductoare neizolate OIAI.		3x70m



		-Legatura intre stalpii nr.1 si 2 proiectati se va realiza prin linie electrica subterana, realizata cu cabluri tip 3xNA2XS(F)2Y-150mmp. Cablurile se vor poza in profil M si profil T2. Cablurile se vor poza, pe intreg traseul, intr-un tub de protectie PVC-160mm. La subtraversarea canalelor cablul se va poza prin foraj orizontal, in tub PEHD -160 mmp. Se va poza si un tub de rezerva.		Profil m – 785m Profil 2T – 75m Foraj – 70m
26+950	27+700	LEA MT paralelism Derivatie LEA 20 kV		
		-Se demonteaza 11 stalpi si conductoarele dintre ei.	11	770m
		-Solutia de refacere a rețelei electrice se va face prin linie electrica subterana.		
		-Pe axul LEA 20kV se monteaza 4 stalpi (SC15014) conform planului de situatie.		
		Stalpii vor fi speciali si se vor monta in fundatii turnate.		
		-Stalpii nr. 1 si nr. 4 vor fi echipati cu consola de intindere, lanturi duble de intindere compozite, separator tripolar de exterior tip STEPno si priza de pamant de 4ohm.		
		Intre stalpii nr. 1 si 2 respectiv intre stalpii nr.3 si 4 se vor monta conductoare neizolate OlAl.		3x70m
		-Stalpii nr.2 si 3, proiectati, vor fi stalpi terminali, la care se va realiza trecerea din LEA-LES.		
		Stalpii vor fi echipati cu consola de intindere simplu circuit, lanturi duble de intindere compozite, descarcatori ZnO, capete terminale si priza de pamant de 4ohm.		
		-Legatura intre stalpii nr.2 si 3 proiectati se va realiza prin linie electrica subterana, realizata cu cabluri tip 3xNA2XS(F)2Y-150mmp. Cablurile se vor poza in profil M ,profil 2T si foraj orizontal. Cablurile se vor poza, pe intreg traseul, intr-un tub de protectie PVC-160mm. La subtraversarea drumurilor tubul va fi PVC-G. Se va poza si un tub de rezerva.		Profil m- 920m Profil 2T- 100m Foraj – 30 m
		In apropierea drumului existent se va amplasa un punct de conexiuni 20kV.		
		Acesta va fi echipat cu: -3 celule de linie -loc pentru inca o celula de linie -celula trafo - trafo/celula servicii interne -priza de pamant 4ohm. -sistem de teletransmisie.		
		In acest PC se vor conecta cablurile proiectate.		
		Derivatie LEA 20 kV		



		Din PC proiectat se va reface Derivatia LEA 20kV tot in varianta subteran. Cablurile se vor poza in profil M ,profil 2T si foraj orizontal. Cablurile se vor poza, pe intreg traseul, intr-un tub de protectie PVC-160mm. La subtraversarea drumurilor tubul va fi PVC-G. Se va poza si un tub de rezerva.		Profil m – 250m Profil 2T- 70m Foraj – 30 m
		In axul derivatiei se vor monta 2 stalpi SC15014 in fundatii turnate.	2	
		Intre stalpii nr. 5 si nr.6 se vor monta conductoare neizolate OIAI.		3x35m
		-Stalpul nr. 6 proiectat va fi echipat cu consola de intindere, lanturi duble de intindere compozite, separator tripolar de exterior tip STEPno si priza de pamant de 4ohm.		
		-Stalpul nr.5 proiectat va fi stalp terminal, la care se va realiza trecerea din LEA-LES. Stalpul va fi echipat cu consola de intindere simplu circuit, lanturi duble de intindere compozite, descarcatori ZnO, capete terminale si priza de pamant de 4ohm.		
28+575		LEA MT intersectie		
		-Se demonteaza 2 stalpi si conductoarele dintre ei.	2	149m
		-Solutia de refacere a retelei electrice se va face prin linie electrica subterana.		
		-Se monteaza 4 stalpi (SC15014) conform planului de situatie. Stalpii vor fi speciali si se vor monta in fundatii turnate.	4	
		-Stalpii nr. 1 si nr. 4 vor fi echipati cu consola de intindere, lanturi duble de intindere compozite, separator tripolar de exterior tip STEPno si priza de pamant de 4 ohm.		
		-Stalpii nr.2 proiectat si 3 proiectat, vor fi stalpi terminali, la care se va realiza trecerea din LEA-LES. Stalpii vor fi echipati cu consola de intindere simplu circuit, lanturi duble de intindere compozite, descarcatori ZnO, capete terminale si priza de pamant de 4ohm.		
		Intre stalpii nr.1-2 si 3-4 se vor monta conductoare neizolate OIAI.		3x70m
		-Legatura intre stalpii nr.2 proiectat si 3 proiectat se va realiza prin linie electrica subterana, realizata cu cabluri tip 3xNA2XS(F)2Y-150mmp. Cablurile se vor poza in profil M si profil T2. Cablurile se vor poza, pe intreg traseul, intr-un tub de protectie PVC-160mm. La subtraversare cablul se va poza in tub PVC-G-160mm Se va poza si un tub de rezerva.		Profil m – 105m Profil 2T – 100m
29+600		LEA MT intersectie		



		-Se demonteaza 8 stalpi si conductoarele dintre ei.	8	500m
		-Solutia de refacere a rețelei electrice se va face prin linie electrica subterana.		
		-Se monteaza 4 stalpi (SC15014) conform planului de situatie. Stalpii vor fi speciali si se vor monta in fundatii turnate.	4	
		-Stalpii nr. 1 si nr. 4 vor fi echipati cu consola de intindere, lanturi duble de intindere compozite, separator tripolar de exterior tip STEPno si priza de pamant de 4ohm.		
		-Stalpii nr.2 proiectat si 3 proiectata, vor fi stalpi terminali, la care se va realiza trecerea din LEA-LES. Stalpii vor fi echipati cu consola de intindere simplu circuit, lanturi duble de intindere compozite, descarcatori ZnO, capete terminale si priza de pamant de 4ohm.		
		Intre stalpii nr.1-2 si 3-4 se vor monta conductoare neizolate OIAL.		70m
		-Legatura intre stalpii nr.1 proiectat si 3 proiectat se va realiza prin linie electrica subterana, realizata cu cabluri tip 3xNA2XS(F)2Y-150mmp. Cablurile se vor poza in profil M , profil 2T si Foraj orizontal. Cablurile se vor poza, pe intreg traseul, intr-un tub de protectie PVC-160mm. La subtraversarea drumului expres cablul se va poza in tub PVC-G-160mm La subtraversarea canalului cablul se va poza prin foraj orizontal, in tub PEHD -160 mmp. Se va poza si un tub de rezerva.		Profil m – 620m Profil 2T – 90m Foraj – 10m
39+400 Relocare DJ 209D		LEA MT Siret – Balcauti intersectie		
		-Se demonteaza 11 stalpi si conductoarele dintre ei.	11	1046 m
		-Solutia de refacere a rețelei electrice se va face prin linie electrica subterana.		
		-Se monteaza 3 stalpi (SC15014) conform planului de situatie. Stalpii vor fi speciali si se vor monta in fundatii turnate.	3	
		-Stalpii nr. 3 proiectat si SE 8 existent vor fi echipati cu consola de intindere, lanturi duble de intindere compozite, separator tripolar de exterior tip STEPno si priza de pamant de 4ohm.		
		-Stalpii nr.1 si 2 proiectati, vor fi stalpi terminali, la care se va realiza trecerea din LEA-LES. Stalpii vor fi echipati cu consola de intindere simplu circuit, lanturi duble de intindere compozite, descarcatori ZnO, capete terminale si priza de pamant de 4ohm.		



		Intre stalpii nr.1- stalpul SE 8 existent si 2-3 se vor monta conductoare neizolate OlAl.		3x60m
		-Legatura intre stalpii nr.1 proiectat si SE 8 existent se va realiza prin linie electrica subterana, realizata cu cabluri tip 3xNA2XS(F)2Y-150mmp. Cablurile se vor poza in profil M si profil 2T. Cablurile se vor poza, pe intreg traseul, intr-un tub de protectie PVC-160mm. La subtraversarea drumurilor cablul se va poza prin tub PVCG D-160. Se va poza si un tub de rezerva.		Profil m – 1250m Profil 2T – 80m
40+000		LEA MT –Derivatie PTA Rudesti - intersectie		
		-Se demonteaza 4 stalpi si conductoarele dintre ei.	4	225m
		-Se demonteaza izolatorii, consolele si separatoarele.		
		-Solutia de refacere a rețelei electrice se va face prin linie electrica subterana.		
		Se vor amplasa 4 stalpi SC15014 si 2 stalpi SC 15015 in fundatii turnate.	6	
		Intre stalpii proiectati 1 - 2 , st.3 – st.4 si st.5- st.6 se vor monta conductoare neizolate OlAl.		3x100m
		Stalpul nr.1. proiectat va fi echipat cu separatorul STEPnv, demontat de pe stalpul existent.		
		-Stalpii nr. 3 si 6 proiectati vor fi echipati cu consola de intindere, lanturi duble de intindere compozite, separator tripolar de exterior tip STEPno si priza de pamant de 4ohm.		
		-Stalpii nr. 4 si 5 proiectati, vor fi stalpi terminali, la care se va realiza trecerea din LEA-LES. Stalpii vor fi echipati cu consola de intindere simplu circuit, lanturi duble de intindere compozite, descarcatori ZnO, capete terminale si priza de pamant de 4ohm.		
		-Legaturile intre stalpii proiectati se vor realiza prin linii electrice subterane, realizate cu cabluri tip 3xNA2XS(F)2Y-150mmp. Cablurile se vor poza in profil m si profil 2T. Cablurile se vor poza, pe intreg traseul, intr-un tub de protectie PVC-160mm. La subtraversarea podului cablul se va poza in tub PVC-G-160mm. Se va poza si un tub de rezerva.		Profil m - 220 Profil 2T- 100m
40+450		LEA JT torsadat PT1 Gropeni		
		-Se demonteaza 8 stalpi ,conductoarele dintre ei si bransamentele.	8	304m
		Reteaua se va reface in varianta subteran.		
		Se amplaseaza 6 stalpi SC10005 in fundatie turnata. Stalpii vor fi echipati cu legatura de intindere si priza de pamant	6	



		De la stalpul nr.23 bis proiectat pana la stalpul nr. 27 proiectat , se vor amplasa subteran 2 cabluri JT: 1x cablu forta si 1x iluminat. La stalpi cablurile vor fi pozate pe stalp in tub si apoi se vor conecta la conductoarele torsadate existente.		
		Se vor amplasa 2 cabluri JT: forta si iluminat. Cablurile se vor amplasa in profil 2m in spatiul verde si trotuar respectiv in profil 3T la subtraversarea drumului expres proiectat.		Profil 2m-205m Profil 3T-70m
		Se amplaseaza conductoare izolate torsadate T2X 50+3x50mmp intre stalpii proiectati nr.21, nr.22, nr.23 respectiv intre stalpii nr.27 si 27.1. Se refac toate bransamentele de la stalpii proiectati.		LEA JT 220m
41+200		LEA MT intersectie		
		-Se demonteaza 10 stalpi si conductoarele dintre ei.	10	827 m
		-Solutia de refacere a rețelei electrice se va face prin linie electrica subterana.		
		-Se monteaza 3 stalpi (SC15014) conform planului de situatie. Stalpii vor fi speciali si se vor monta in fundatii turnate.	3	
		-Stalpii nr. 3 proiectat si SE 6 existent vor fi echipati cu consola de intindere, lanturi duble de intindere compozite, separator tripolar de exterior tip STEPno si priza de pamant de 4ohm.		
		-Stalpii nr.1 si 2 proiectati, vor fi stalpi terminali, la care se va realiza trecerea din LEA-LES. Stalpii vor fi echipati cu consola de intindere simplu circuit, lanturi duble de intindere compozite, descarcatori ZnO, capete terminale si priza de pamant de 4ohm.		
		Intre stalpii nr.1- stalpul SE 6 existent si st.2- st.3 se vor monta conductoare neizolate OLAL.		3x70m
		-Legatura intre stalpii nr.1 proiectat si SE 8 existent se va realiza prin linie electrica subterana, realizata cu cabluri tip 3xNA2XS(F)2Y-150mmp. Cablurile se vor poza in profil M si profil 2T. Cablurile se vor poza, pe intreg traseul, intr-un tub de protectie PVC-160mm. La subtraversarea drumului expres cablul se va poza prin tub PVCG D-160. Se va poza si un tub de rezerva.		Profil m – 960m Profil 2T – 80m

3.Retele de transport gaze, detinator: S.N.T.G.N. TRANSGAZ S.A.**A. Km 26+350 – Drum de legatura A7 – DN2H -T1, Bretea 2, km 2+810 – Conducta proiectata OL Ø273x7.1mm COTG Suceava (Salcea) - Radauti**

Lucrarile vor consta din:

- Devierea si cuplarea conductei proiectate (T1) in conducta existenta;
- Teava pentru conducta proiectata OL Ø273x7.1mm L360NE-PSL2 conf SR EN ISO 3183:2020, avand o lungime de L=130m;



- La subtraversarea drumurilor proiectate, se vor monta tuburi de protectie metalice OL Ø406.4x10mm L245 conf SR EN ISO 3183:2020, avand o lungime de 53m+9m=62m;
- Se vor monta instalatii de aerisire pentru tuburile de protectie;
- Se vor monta prize de potential si anodi pentru verificarea izolatiei in zona tuburilor si protectia anticoroziva a conductei;
- Se vor etansa tuburile de protectie la capete cu burdufuri de cauciuc si se vor prevedea distantiere AZ-1-25;
- Se va dezafecta conducta Dn 250 lungime de 76m.

4. Retele de telefonie, detinator: Orange Romania Communications SA

km		Descriere traseu retele proiectate	Detalii tehnice
de la	pana la		
25+550	25+550	Se va realiza un traseu nou subteran, format din 3HDPE40mm, ce vor fi protejati in HDPE110mm in zona drumului proiectat. Jonctionarea fibrelor optice se va realiza, in cameretele proiectate HH1 si HH3, ce vor fi amplasate la extremitatile relocarii.	Lungime traseu proiectat subteran=247m; 3HDPE40mm =247m 1HDPE110mm =128m Adancimea de ingropare=1.2m, 1.5m Camerete HH = 3 buc. Cablu 24FO = 247m cablu subteran+45m rezerve =292 m Cablu 48FO = 247m cablu subteran+45m rezerve =292 m
25+550	25+550	Se va realiza un traseu nou subteran, format din 2HDPE40mm pentru cablu cu fibra optica, ce vor fi protejati in HDPE110mm in zona drumului proiectat. Jonctionarea fibrelor optice se va realiza, pe stalpii Tc existenti amplasati la extremitatile traseului proiectat.	Lungime traseu proiectat subteran=306m 2HDPE40mm=306m 1HDPE110mm =93m Adancimea de ingropare=1.2m, 1.5m Camerete HH = 2buc. Cablu pe stalp=14m Cablu 1xFO = 306m cablu subteran+60m rezerve+14m cablu pe stalp= 380m
Nod 3 DN2- DN2H - Bretea 2 km 2+463	Nod 3 DN2- DN2H - Bretea 2 km 2+463	Se va realiza un traseu nou subteran, format din 2HDPE40mm, ce vor fi protejati in HDPE110mm in zona drumului proiectat. Jonctionarea fibrelor optice se va realiza, pe stalpii Tc proiectati, ce vor fi amplasati la extremitatile relocarii.	Lungime traseu proiectat subteran=152m; 2HDPE40mm =152m 1HDPE110mm =123m Adancimea de ingropare=1.2m, 1.5m Camereta HH = 1 buc. Stalpi noi=2buc. Cablu pe zid=14m Cablu 1xFO = 152m cablu subteran+45m rezerve+14m cablu pe stalp= 211m
Nod 3 DN2- DN2H - Bretea 2	Nod 3 DN2- DN2H - Bretea 2	Se va realiza un traseu nou subteran, format din 3HDPE40mm, ce vor fi protejati in HDPE110mm in zona drumului proiectat.	Lungime traseu proiectat subteran=331m; 3HDPE40mm =331m 1HDPE110mm =57m



sens giratoriu	sens giratoriu	Jonctionarea fibrelor optice se va realiza, in cameretele proiectate HH1 si HH4, ce vor fi amplasate la extremitatile relocarii.	Adancimea de ingropare=1.2m, 1.5m Camerete HH = 4 buc. Cablu 24FO = 331m cablu subteran+60m rezerve =391 m Cablu 48FO = 331m cablu subteran+60m rezerve =391 m
39+400	39+400	Se va realiza un traseu nou subteran, format din 3HDPE40mm pentru cablul cu fibra optica, ce vor fi protejati in HDPE110mm in zona drumului proiectat. Jonctionarea fibrelor optice se va realiza, in cameretele proiectate HH1 si HH10, ce vor fi amplasate la extremitatile relocarii.	Lungime traseu proiectat subteran=1007m 3HDPE40mm=1007m 1HDPE110mm =108m Adancimea de ingropare=1.2m, 1.5m Camerete HH = 10buc. Cablu 1x24FO = 1007m cablu subteran proiectat+464 cablu nou instalat in tub existent+150m rezerve= 1621m Cablu 1x48FO = 966m cablu subteran proiectat+464 cablu nou instalat in tub existent+150m rezerve= 1621m
40+465	40+465	Se va realiza un traseu nou subteran, format din 3HDPE40mm, ce vor fi protejati in HDPE110mm in zona drumului proiectat. Jonctionarea fibrelor optice se va realiza, in cameretele proiectate HH1 si HH6, ce vor fi amplasate la extremitatile relocarii.	Lungime traseu proiectat subteran=438m; 3HDPE40mm =438m 1HDPE110mm =158m din care 13m forare dirijata=13m Adancimea de ingropare=1.2m, 1.5m Camerete HH = 6 buc. Cablu 24FO = 438m cablu subteran+90m rezerve =528 m Cablu 48FO = 438m cablu subteran+90m rezerve =528 m
40+465	40+465	Se va realiza un traseu nou subteran, format din 2HDPE40mm pentru cablul cu fibra optica, ce vor fi protejati in HDPE110mm in zona drumului proiectat. Jonctionarea fibrelor optice se va realiza, pe stalpii Tc noi amplasati la extremitatile traseului proiectat.	Lungime traseu proiectat=203m traseu subteran+142m traseu aerian=345m Lungime traseu proiectat subteran=203m Lungime traseu aerian proiectat=142m 2HDPE40mm=203m 1HDPE110mm =100m Adancimea de ingropare=1.2m, 1.5m Camerete HH = 2buc. Cablu pe stalp=14m Stalpi noi=3buc Cablu 1xFO = 203m cablu subteran+142m cablu aerian+60m rezerve+14m cablu pe stalp= 419m
41+150	41+150	Se va realiza un traseu nou subteran, format din 4HDPE40mm	Lungime traseu proiectat subteran=726m



		pentru cablul cu fibra optica, ce vor fi protejati in 2HDPE110mm in zona drumului proiectat. Jonctionarea fibrelor optice se va realiza, in cameretele proiectate HH1 si HH5 ce vor fi amplasat la extremitatile traseului proiectat.	4HDPE40mm=713m 2HDPE40mm=13m 2HDPE110mm =79m Adancimea de ingropare=1.2m, 1.5m Camerete HH = 5buc. Cablu pe stalp=14m Stalpi noi=2buc Cablu 1xFO = 726m cablu subteran+75m rezerve+14m cablu pe stalp= 845m Cablu 1x24FO = 726m cablu subteran+75m rezerve= 831m Cablu 1x48FO = 726m cablu subteran+75m rezerve= 831m
--	--	---	--

5.Retele de telefonie, detinator: SC RCS&RDS SA

km		Descriere traseu retele proiectate	Detalii tehnice
de la	pana la		
29+225	29+225	Se va realiza un traseu nou subteran, format din tubeta 3x14mm, ce va fi protejata in HDPE110mm in zona drumului proiectat. Jonctionarea fibrelor optice se va realiza, pe cameretele proiectate, HH1 respectiv HH3 ce vor fi amplasate la extremitatile traseului proiectat.	Lungime traseu proiectat subteran=101m 1tubeta3x14mm=101m 1HDPE110mm =78m Adancimea de ingropare=1.2m, 1.5m Camerete HH = 3buc. Cablu 1x48FO = 101m cablu subteran+45m rezerve= 146m
40+465	40+465	Se va realiza un traseu nou subteran, format din tubeta3x14mm, ce vor fi protejati in HDPE110mm in zona drumului proiectat. Jonctionarea fibrelor optice se va realiza, pe stalpii Tc proiectati, ce vor fi amplasati la extremitatile traseului proiectat.	Lungime traseu proiectat=345m din care 203m traseu subteran+142m traseu aerian Lungime traseu proiectat subteran=203m Lungime traseu proiectat aerian=142m 1tubeta3x14mm =203m 1HDPE110mm =101m Adancimea de ingropare=1.2m, 1.5m Camerete HH = 2buc. Stalpi Tc noi=2buc. Cablu pe stalpi=14m Cablu 1x48FO = 203m cablu subteran+142m cablu aerian+60m reserve+14m cablu pe stalp=419m
42+275	42+275	Se va realiza un traseu nou subteran, format din tubeta 3x14mm, ce va fi protejata in HDPE110mm in zona drumului proiectat.	Lungime traseu proiectat subteran=182m 1tubeta3x14mm=182m 1HDPE110mm =75m Adancimea de ingropare=1.2m, 1.5m



		Jonctionarea fibrelor optice se va realiza, in cameretele proiectate, HH1 respectiv HH3 ce vor fi amplasate la extremitatile traseului proiectat.	Camerete HH = 3buc. Cablu 1x48FO = 182m cablu subteran+45m rezerve= 227m
--	--	---	---

6. Retele de telefonie, detinator: Vodafone Romania SA

km		Descriere traseu retele proiectate	Detalii tehnice
de la	pana la		
41+200	41+200	Se va realiza un traseu nou subteran, format din 2HDPE40mm, ce vor fi protejati in HDPE110mm in zona drumului proiectat. Jonctionarea fibrelor optice se va realiza, in cameretele proiectate HH1 respectiv HH5, de la capetele relocarii.	Lungime traseu proiectat subteran=1086m 2HDPE40mm=1086m 1HDPE110mm =75m 1OL114mm=6m Adancimea de ingropare=1.2m, 1.5m Camerete HH = 5buc. Cablu 1x48FO = 1086m cablu subteran+75m rezerve= 1161m

3.3.19. Sistem de iluminat

Iluminatul public este proiectat pentru a pune în evidență caracteristicile căii de circulație și a traficului rutier, în scopul asigurării securității persoanelor, a fluenței traficului rutier și a condițiilor optime de vizibilitate și confort vizual, în baza unor considerente luminotehnice, estetice și economice, cu respectarea reglementarilor urmatoare:

- normativ NP062/2002 pentru proiectarea sistemelor de iluminat rutier și pietonal
- standard SR CEN/TR 13201-1:2015 „Iluminat public. Partea 1: Selectarea claselor de iluminat”
- standard SR EN 13201-2:2016 „Iluminat public. Partea 2: exigente de performanta”
- reglementarea AND603/2012 „Ghidul privind conditiile de iluminat la drumuri nationale și autostrazi” elaborat de C.N.ADNR și aprobat prin Decizia C.N.ADNR nr. 175 din 13.02.2012
- reglementarea AND593/2012 „Normativ pentru sisteme de protectie pentru siguranta circulatiei pe drumuri, poduri si autostrazi” elaborat de C.N.ADNR și aprobat prin Decizia C.N.ADNR nr. 1141 din 15.08.2012.

Iluminatul public pentru centrul de intretinere si coordonare, pentru parcarile de scura durata si pentru spatiile de servicii este cuprins in cadrul obiectivului respectiv.

Generalitati

Iluminatul public este proiectat pentru a pune în evidență caracteristicile căii de circulație și a traficului rutier, în scopul asigurării securității persoanelor, a fluenței traficului rutier și a condițiilor optime de vizibilitate și confort vizual, în baza unor considerente luminotehnice, estetice și economice, cu respectarea reglementarilor urmatoare:

- normativ NP062/2002 pentru proiectarea sistemelor de iluminat rutier și pietonal
- standard SR CEN/TR 13201-1:2015 „Iluminat public. Partea 1: Selectarea claselor de iluminat”
- standard SR EN 13201-2:2016 „Iluminat public. Partea 2: exigente de performanta”
- reglementarea AND603/2012 „Ghidul privind conditiile de iluminat la drumuri nationale și autostrazi” elaborat de C.N.ADNR și aprobat prin Decizia C.N.ADNR nr. 175 din 13.02.2012
- reglementarea AND593/2012 „Normativ pentru sisteme de protectie pentru siguranta circulatiei pe drumuri, poduri si autostrazi” elaborat de C.N.ADNR și aprobat prin Decizia C.N.ADNR nr. 1141 din 15.08.2012

Din punct de vedere luminotehnic, s-au avut în vedere atât criterii obiective cum ar fi nivelul și distribuția luminanțelor sau iluminărilor, cât și criterii subiective cum ar fi culoarea aparentă a surselor, redarea culorilor, ghidajul vizual, poluarea luminoasă, etc.



De asemenea pentru confortul vizual și capacitatea vizuală a participantului la trafic s-a avut în vedere limitarea posibilității de apariție a fenomenului de orbire prin cele două forme: orbirea de incapacitate (fiziologică) - prin evitarea apariției în fața participantului la trafic a unei suprafețe luminoase de luminanță mare și respectiv orbirea de inconfort (psihologică) - prin evitarea apariției unei neuniformități a distribuției luminanțelor în planul căii de circulație aflat în câmpul vizual al participantului la trafic.

Vizibilitatea conducătorului auto este direct influențată de luminanța căii de circulație, aceasta fiind singura mărime fotometrică activă față de ochiul uman.

Clasa de iluminat a căii de circulație este calculată conform prevederilor din standardul SR CEN/TR 13201-1:2015 „Iluminat public. Partea 1: Selectarea claselor de iluminat”, luând în calcul o serie de factori dintre care se pot menționa:

- viteza de deplasare
- volum trafic (numărul vehiculelor / oră, bandă și sens de pe calea de circulație),
- compoziție trafic (motorizat, nemotorizat, mixt)
- separare sensuri de mers
- nivel luminanță ambientală
- ghidaj vizual / control trafic (asigurarea siguranței traficului rutier, prin prezența semnelor și semnalizărilor rutiere, a marcărilor rutiere)

Clasa de iluminat

În urma aplicării acestor factori au rezultat clasele de iluminat pentru drum expres și bretele.

Tabel nr. 26 Clase de iluminat

TIP DRUM			BRETELE	DRUM EXPRES
parametrul	opțiunea	indicele de evaluare (Vws)	criteriul selectat (Vws)	criteriul selectat (Vws)
viteza	foarte mare	3		3
	mare	2		
	moderată	1	1	
	mică	0		
volum trafic	foarte mare	1		
	mare	0,5		0,5
	moderat	0	0	
	mic	-0,5		
	foarte mic	-1		
compoziție trafic	mixt cu procent mare de trafic nemotorizat	2		
	mixt	1		
	doar motorizat	0	0	0
separare sensuri de mers	NU	1	1	
	DA	0	0	0
nivel de luminanță ambientală	mare	1		
	moderată	0	0	0
	mică	-1		
ghidaj vizual / control trafic	slab	0,5		0,5
	moderat sau bun	0	0	



TIP DRUM			BRETELE	DRUM EXPRES
parametrul	optiunea	indicele de evaluare (Vws)	criteriul selectat (Vws)	criteriul selectat (Vws)
SUMA PUNCTAJ			2	4

Conform normativului CIE 115:2011 rezulta:

Clasa de iluminat M (ME)	M=6-Vws	rezulta clasa	M4	M2
Clasa de iluminat C (CE)	C=6-Vws	rezulta clasa	C4	C2

Pentru clasa M4 corespund următorii parametri luminotehnici:

- nivelul de luminanță mediu (Lmed)	cd/m ²	min.0.75
- coeficientul de uniformitate generală a luminanței (U _o min)	-	min.0.40
- coeficientul de uniformitate longitudinală a luminanței (U _L min)	-	min.0.60
- coeficientul de creștere a pragului percepției vizuale (TI max)	%	max.15

Pentru clasa M2 corespund următorii parametri luminotehnici:

- nivelul de luminanță mediu (Lmed)	cd/m ²	min.1.50
- coeficientul de uniformitate generală a luminanței (U _o min)	-	min.0.40
- coeficientul de uniformitate longitudinală a luminanței (U _L min)	-	min.0.60
- coeficientul de creștere a pragului percepției vizuale (TI max)	%	max.10

Pentru clasa C2 corespund următorii parametri luminotehnici:

- nivelul de iluminare mediu (E _{med})	lux	min. 20
- coeficientul de uniformitate generală a luminanței U _o (E)	-	min.0.40

Iluminatul public

Iluminatul public este proiectat conform reglementarilor aplicabile și cuprinde în principal instalația de iluminat public, sistemul de telegestiune iluminat, rețelele electrice de iluminat, instalația de priză de pământ, tablourile electrice și bransamentele de joasă tensiune.

Instalația de iluminat public cuprinde în principal corpurile de iluminat, stâlpii cu brațul de susținere, sistemul de fixare și fundația din beton armat.

Corpurile de iluminat sunt în tehnologie LED, cu următoarele caracteristici principale:

- putere max.50W,230V,50Hz, flux luminos min.6700/5500 lm (sursa/corp), pe bretele 1 banda
- putere max.60W,230V,50Hz, flux luminos min.7400/6100 lm (sursa/corp), pe bretele 2 benzi
- putere max.70W,230V,50Hz, flux luminos min.8700/7100 lm (sursa/corp), pentru giratii
- putere max.150W,230V,50Hz, flux luminos min.25500/21800 lm (sursa/corp), pe drum expres
- putere max.170W,230V,50Hz, flux luminos min.28100/23800 lm (sursa/corp), pe drum expres
- curba fotometrică simetrică în plan longitudinal drum și asimetrică în plan transversal,
- gradul de protecție praf/apa IP66
- temperatura de culoare CCT 4000K
- indicele de redare al culorilor CRI 70
- randament luminos de peste 80%
- eficacitate luminoasă de peste 110 lm/W
- durată foarte mare de viață de circa 100000ore (peste 20ani)

Corpurile de iluminat sunt echipate cu accesorii pentru controlul nivelului de iluminare, cu senzori de trafic, cu tehnologia adresabilă (telegestiune iluminat), cu comunicație wireless, etc.

Stâlpii sunt din oțel galvanizat și asigură împreună cu brațul de susținere o înălțime de montaj corespunzătoare corpului de iluminat față de nivelul carosabilului astfel:

- înălțimea de 12m pentru instalația de iluminat pentru drum expres (brat 2m)
- înălțimea de 9m pentru instalația de iluminat pentru bretele (brat 1,5m)

Stâlpii sunt amplasați la intervale de max.35m pe bretele și de max.40m pe drum expres, drum expres.

Stâlpii sunt fixați prin câte 4 buloane ancorate în fundații din beton monolit, respectiv fixați prin câte 4 buloane de ancorare în structura de beton pe poduri sau pasaje.

Structurile de rezistență pentru iluminat public (fundațiile) sunt prevăzute astfel:

- fundație din beton armat pentru stâlp de susținere senzor de trafic h=3.5m



- fundatie din beton armat pentru stâlp de iluminat cu braț de susținere $l=1,5m$ totalizand $h=9m$

- fundatie din beton armat pentru stâlp de iluminat cu braț de susținere $l=2m$ totalizand $h=12m$

Toate fundatiile din beton armat sunt prevazute sa fie turnate in situ.

Pentru stâlpii amplasati in teren este prevazuta saparea fundatiei cu un utilaj de foraj vertical.

Pentru stâlpii amplasati pe pasaj este prevazuta fixarea in lisa de parapet pe poduri sau pasaje.

Sistemul de telegestiune iluminat controleaza aprindere/stingerea prin senzori crepusculari si fluxul luminos emis de corpurile de iluminat LED, individual sau in grup, in scopul reducerii consumului de energie electrica si implicit ale emisiilor de CO₂ si ale costurilor de exploatare. In acest fel, este prelungita durata de viata ale corpurilor de iluminat LED si este realizata totodata o economie semnificativa de energie electrica. Sistemul de telegestiune foloseste o tehnologia de ultima generatie bazata cu comunicatie wireless intre corpurile de iluminat LED.

Unitatea de control locala are mai multe functiuni printre care: mentine constant fluxul luminos in timp, permite utilizarea fluxului luminos necesar la un moment dat, permite modificarea prestabilita (statica) a fluxului luminos, permite modificarea dinamica a fluxului luminos functie de conditiile de trafic. Aceasta din urma functiune este realizata prin intermediul unor senzori de miscare de tip radar, prin care, in cazul unui trafic redus pe durata noptii, nivelul iluminarii poate fi redus pana la 20% fata de fluxul luminos initial.

Rețelele electrice de iluminat cuprind cablurile de energie electrica pozate subteran pe marginea drumui expres si a bretelilor direct în pământ pe pat de nisip, iar la subtraversari carosabil pozate prin tuburi de protectie fixate in beton. La fiecare stâlp cablurile electrice vor fi pozate prin tuburile de protectie prevazute prin fundatiile de beton. Pe poduri cablurile electrice de alimentare vor fi pozate fie prin tuburi de protectie fie prin jgheaburi metalice pozate pe lisa de parapet. Rețelele electrice sunt proiectate conform reglementarilor aplicabile, în principal conform normativului NTE007/2008 și cuprind rețele electrice subterane de joasa tensiune.

Instalatia de priza de pământ sunt proiectate conform prevederilor din normativul I7/2011, cap.5.5.7, de tip „priza de pământ artificiala” cu rezistenta de dispersie de max. 4 Ohm. Instalatia de priza de pământ cuprinde in principal un conductor din OL-Zn40x4 pozat orizontal in profilul de sant pentru cablul electric la care este legat fiecare stalp metalic prin borna special destinata. In lungul traseului, la intervale de circa 150m, sunt prevazute prize de pamant locale cu rezistenta de dispersie de max. 10 Ohm, realizate cu electrozi din OL-Zn batuti vertical in pământ si cu electrozi din OL-Zn40x4 pozati orizontal in pământ la adancimea de 0,5m și interconectati cu piese din OL-Zn fixate prin imbinari cu surub+saiba+saiba/grower+piulita.

Tablourile electrice de iluminat sunt proiectate conform prevederilor din normativul I7/2011, cap.5.3.3 și sunt prevazute in schema de tip TN-S. În fiecare tablou electric circuitele electrice care alimentează un receptor final este protejat prin câte o siguranță fuzibila sau siguranță automată dimensionată corespunzător pentru a asigura protecția la suprasarcină și la scurtcircuit.

Bransamentele de joasa tensiune

Bransamentele de joasa tensiune asigura alimentarea cu energie electrica pentru fiecare tablou electric de iluminat si cuprind cablurile de energie electrica pozate subteran fie direct în pământ pe pat de nisip, fie prin tuburi de protectie fixate in beton la subtraversari carosabil.

Bransamentul propriu-zis este fie prin bloc de masura si protectie trifazic dintr-o linie electrica aeriana existenta in zona, fie dintr-un tablou electric de distributie prevazut la obiectivele proiectate, respectiv CIC, PSD sau SS1 sau din posturi trafo existente sau noi.

Solutii proiectate

Cerintele din reglementarea AND603/2012 impun iluminarea arterelor care intră/ies în/din intersecție (cap.2.3), iluminarea zonelor de risc aflate înaintea punctului de formare a benzii speciale de decelerare pe artera de circulație si după închiderea benzii de accelerare pe artera de circulație aferente nodurilor rutiere (cap.2.5), iluminarea zonelor de risc aferente podurilor și pasajelor aflate înaintea acestuia și după acesta (cap.2.7), etc. Avand in vedere vecinatatea unora dintre aceste obiective, au rezultat cateva cazuri in care sistemele de iluminat sunt comune pentru nodurile rutiere si podurile/pasajele invecinate.



Iluminatul public pentru **LOT 2 km 18+600 – km 43+050** cuprinde următoarele obiective:

Km 21+000 - spatiu de serviciu tip S1 dreapta/stanga

Instalatia de iluminat public deserveste spatiul de serviciu tip S1 (km21+000) dreapta/stanga, inclusiv iluminat drum expres si zonele de risc aferente si cuprinde in principal:

- lumini LED max.150W instalate pe stalpi de 12m inaltime cu brat de 2m pe drum expres
- lumini LED max.60W instalate pe stalpi de 9m inaltime cu unul sau doua brate de 1.5m (parcare)

Instalatia de iluminat este deservita de tabloul de iluminat T.I5d (dreapta) si T.I5s (stanga).

Puterea instalata/ceruta totala este de circa 11.5kW (dreapta) 10kW (stanga).

Pentru iluminatul public in fiecare spatiu de serviciu dreapta/stanga este prevazuta:

- alimentarea cu energie electrica din cate un sistem de panouri fotovoltaice de 20kW
- alimentarea cu energie electrica prin cate un bransament electric din tabloul electric de distributie prevazut la fiecare post trafo din spatiul de serviciu dreapta/stanga.

In mod normal, alimentarea cu energie electrica este asigurata din sursa de energie regenerabila cu panouri fotovoltaice. Pentru situatiile in care acesta sursa este indisponibila, din diferite motive (mentenanta, cer acoperit, iarna grea, etc), alimentarea cu energie electrica este asigurata prin bransamentele din posturile trafo.

Fiecare spatiu de serviciu dreapta/stanga este prevazut cu cate un post trafo in amvelopa de beton PTab.

Postul trafo PTab de pe partea dreapta este alimentat radial printr-o linie electrica subterana LES20kV in lungime de circa 4.8km din linia electrica aeriana LEA20kV relocata in dreptul km16+400.

Postul trafo PTab de pe partea stanga este alimentat radial printr-o linie electrica subterana LES20kV in lungime de circa 0.15km din postul trafo PTab de pe partea dreapta, cu subtraversarea drumui expres, drumului expres.

Km 26+357- nod rutier Radauti, inclusiv giratie DN2H

Instalatia de iluminat public deserveste nodul rutier Radauti (km26+357), inclusiv zonele de risc aferente si cuprinde in principal:

- lumini LED max.170W instalate pe stalpi de 12m inaltime cu brat de 2m pe drum expres (bretele)
- lumini LED max.150W instalate pe stalpi de 12m inaltime cu brat de 2m pe drum expres
- lumini LED max.110W instalate pe stalpi de 12m inaltime cu brat de 2m pe drum expres
- lumini LED max.70W instalate pe stalpi de 9m inaltime cu brat de 1.5m pentru giratii
- lumini LED max.60W instalate pe stalpi de 9m inaltime cu brat de 1.5m pe bretele 2 benzi
- lumini LED max.50W instalate pe stalpi de 9m inaltime cu brat de 1.5m pe bretele 1 banda

De precizat ca incepand de la km26+900 profilul de drum expres continua cu un profil de drum expres.

Instalatia de iluminat este deservita de tablourile de iluminat T.I5(nod) si T.I51(giratie).

Puterea instalata/ceruta totala este de circa 21kW(T.I5) si respectiv 4kW(T.I51).

Alimentarea cu energie electrica este prevazuta prin cate un bransament electric de joasa tensiune, cu bloc de masura si protectie trifazic BMPT, dintr-o linie electrica aeriana LEA0.4kV existenta in zona.

Km 37+360 - parcare de scurta durata dreapta/stanga

Instalatia de iluminat public deserveste parcare de scurta durata dreapta/stanga (km37+360) inclusiv iluminat drum expres si zonele de risc aferente si cuprinde in principal:

- lumini LED max.150W instalate pe stalpi de 12m inaltime cu brat de 2m pe drum expres
- lumini LED max.60W instalate pe stalpi de 9m inaltime cu unul sau doua brate de 1.5m (parcare)

Instalatia de iluminat este deservita de tabloul de iluminat T.I6d (dreapta) si T.I6s (stanga).

Puterea instalata/ceruta totala este de circa 8kW (dreapta) 8kW (stanga).

Pentru iluminatul public in fiecare parcare de scurta durata dreapta/stanga este prevazuta:

- alimentarea cu energie electrica din cate un sistem de panouri fotovoltaice de 20kW
- alimentarea cu energie electrica prin cate un bransament electric din tabloul electric de distributie prevazut la fiecare post trafo din parcare de scurta durata dreapta/stanga.

In mod normal, alimentarea cu energie electrica este asigurata din sursa de energie regenerabila cu panouri fotovoltaice. Pentru situatiile in care aceasta sursa este indisponibila, din diferite motive



(mentenanta, cer acoperit, iarna grea, etc), alimentarea cu energie electrica este asigurata prin bransamentele din posturile trafo.

Km 38+850 - viaduct peste vale fără nume

Instalatia de iluminat public deserveste viaductul (km38+850) inclusiv zonele de risc aferente si cuprinde in principal:

- lumini LED max.150W instalate pe stalpi de 12m inaltime cu brat de 2m pe drum expres

Instalatia de iluminat este deservita de tabloul de iluminat T.I7.

Puterea instalata/ceruta totala este de circa 4kW.

Alimentarea cu energie electrica este prevazuta printr-un bransament electric de joasa tensiune, cu bloc de masura si protectie trifazic BMPT, dintr-o linie electrica aeriana LEA0.4kV existenta in zona.

km39+790 - viaduct peste DJ209D relocat și vale fără nume

Instalatia de iluminat public deserveste viaductul (km39+790) inclusiv zonele de risc aferente si cuprinde in principal:

- lumini LED max.150W instalate pe stalpi de 12m inaltime cu brat de 2m pe drum expres

Instalatia de iluminat este deservita de tabloul de iluminat T.I8.

Puterea instalata/ceruta totala este de circa 6kW.

Alimentarea cu energie electrica este prevazuta printr-un bransament electric de joasa tensiune, cu bloc de masura si protectie trifazic BMPT, dintr-o linie electrica aeriana LEA0.4kV existenta in zona.

km43+320 - nod rutier Siret Sud, inclusiv giratii

Instalatia de iluminat public deserveste nodul rutier Siret Sud (km43+320), inclusiv zonele de risc aferente si cuprinde in principal:

- lumini LED max.150W instalate pe stalpi de 12m inaltime cu brat de 2m pe drum expres (bretele)

- lumini LED max.110W instalate pe stalpi de 12m inaltime cu brat de 2m pe drum expres

- lumini LED max.70W instalate pe stalpi de 9m inaltime cu brat de 1.5m pentru giratii

- lumini LED max.60W instalate pe stalpi de 9m inaltime cu brat de 1.5m pe bretele 2 benzi

- lumini LED max.50W instalate pe stalpi de 9m inaltime cu brat de 1.5m pe bretele 1 banda

Instalatia de iluminat este deservita de tabloul de iluminat T.I9.

Puterea instalata/ceruta totala este de circa 22kW.

Alimentarea cu energie electrica este prevazuta printr-un bransament electric din tabloul electric de distributie prevazut la postul trafo din centrul de intretinere si coordonare CIC din vecinatate.

3.3.20. Peisagistica si perdele forestiere

3.3.20.1 Peisagistica

Amenajarile peisagistice care fac obiectul prezentului proiect prezinta cateva caracteristici distincte, derivate in primul rand din geometria si functiionalitatea acestora.

Aceste obiective au specificul unor spatii verzi mici in care interactiunea umana cu amenajarile peisagistice este mai profunda.

Aceste spatii se apropie mult ca si conceptie de spatiile verzi urbane, adica prin nevoia prezentei unor specii puternic ornamentale autohtone si exotice folosite frecvent si adaptate la climatul nostru.

Diversificarea si aranjamentul acestora se stabilesc in functie de vecinatatile cu celelalte constructii precum si cu infrastructura rutiera reprezentata de carosabil, locurile de parcare si trotuarele.

Spatiu de servicii tip 1 (SS1) si parcare de scurta durata (PSD)

Reprezinta acele amenajari de teren din vecinatatea drumului care faciliteaza participantilor la trafic oprirea si stationarea in conditii de siguranta ,pe timp limitat ,in scopul satisfacerii unor nevoi fiziologice ale conducatorilor auto sau pasagerilor care sunt: repoasul sau odihna, relaxarea, servirea mesei ,igiena corporala si toaleta etc.

Propunerea de amenajare pentru parcare de scurta durata (PSD) si a spatiului de servicii tip 1 (SS1) tine cont in primul rand de lungimea carosabilului la care se aliniaza.

Abordarea peisagistica a acestui tip de obiective este impusa de necesitatea separarii vizuale a carosabilului fata de spatiul de repaus.



Totodata trebuie sa ia in considerare exact aceste aspecte de functionalitate si anume:

- trebuie sa creeze un mediul de relaxare opus celui din vehicul; adica sa dea posibilitatea detensionarii muschilor din pozitia statica a corpului in cea dinamica prin iesirea din vehicol, sa ofere o imagine stationara a peisajului pentru relaxarea optica, sa asigure un plus de oxigenare prin aportul respiratiei in spatii deschise.
- trebuie sa asigure siguranta fata de celelalte vehicule aflate in rulare in trafic prin separarea fata de carosabil atat fizica cat si vizuala
- trebuie sa ofere minimalele amenajari pentru satisfacerea unor necesitati fiziologice precum: mese si banci, cosuri de gunoi, grupuri sanitare, cisme.
- in masura in care este posibil sa constituie repere vizuale care sa fie memorate in cronologia calatoriei.

Pentru aceasta se pot monta indicatori sau panouri de informare asupra unor puncte de interes turistic sau peisagistic din apropiere, obiecte de arta urbana sau cult (statui, troite, monumente etc.)

- pot fi amenajate mici centre comerciale sau informative, puncte de acces la rețelele de comunicare (telefonie, internet etc.) si puncte medicale de prim ajutor.

Toate aceste dotari sau facilitati trebuiesc integrate cat mai eficient intr-o amenajare peisagistica atractiva, relaxanta si perfect adaptata sitului zonal din care face parte.

La ambele tipuri de obiective aceasta separare se face printr-un gard viu de *Ligustrum ovalifolium* (lemn cainesc) dublat spre interior de un aliniament de specii arborescente deosebit de ornamentale dispuse pe doua randuri, cu coloristica diferita.

Suprafata prevazuta constructiilor, cailor de acces si parcarilor are in componenta si pe cea destinata spatiilor verzi care sunt de dimensiuni relativ mari, astfel incat se impune o amenajare peisagistica cu specificitate in functie de functiune.

3.3.20.2 Perdele forestiere

Platforma drumului proiectat pe majoritatea tronsoanelor protejate este in ramblee de 2-3 m. Unde linia roșie a drumului trece de cota + 5m față de linia terenului (rampe acces poduri, viaducte, supratraversări canale, etc) nu au fost propuse sisteme de protecție împotriva înzăpezirilor.

Lățimea Pcc rezultată din estimări este de 30 m. Parcelele cu lățimi variabile, între 11- 30 m au fost propuse pe zonele unde drumul trece din rambleu în debleu, în zonele de muchie de versant unde viteza vântului crește. Pentru protejarea bretelelor de legătură cu drumurile laterale sunt prevăzute benzi de vegetație forestieră cu lățimea de 10 m.

Pentru a asigura o protecție optimă împotriva înzăpezirii drumului, se propune realizarea de perdele forestiere total acumulative de zăpadă, impenetrabile, care în condițiile indicatorilor climatici ai teritoriului strabatut de drum pot să reducă viteza vântului și să acumuleze în fața și interiorul lor întreaga cantitate de zăpadă transportată de vânt.

Stabilirea poziției perdelei forestiere față de direcția de mers Suceava Siret a fost făcută în funcție de orientarea tronsoanelor și direcția vântului dominant.

Conform situației proiectate, perdelele propuse și caracteristicile dimensionale ale acestora sunt:

Tabel Locații si caracteristici perdele forestiere

US	Pozitia kilometrica		Lungime m	Latime m	Suprafata totala mp	Lung GV m	Suprafata Pcc /ha/	Suprafata GV /ha/	Observatii
	de la	pana la							
18	18+600	19+752	1152	10	35351	1191	3.4160	0.1191	Partea dr, debleu
19	19+827	20+300	688	10 30	17454	633	1.6821	0.0633	Partea dr, debleu, prot dr local Patrauti



US	Pozitia kilometrica		Lungime m	Latime m	Suprafata totala mp	Lung GV m	Suprafata Pcc /ha/	Suprafata GV /ha/	Observatii
	de la	pana la							
20	20+330	21+447	1195	30	35834	1201	3.4633	0.1201	Partea dr, debleu, prot CIC
21	21+550	21+809	259	30 10	5861	248	0.5613	0.0248	Partea dr, rambleu
22	22+899	22+988	89	20	1563	88	0.1475	0.0088	Partea dr, rambleu
23	23+009	23+537	528	30	13378	516	1.2862	0.0516	Partea stg, debleu si rambleu
24	23+569	23+884	315	30 10	5838	322	0.5516	0.0322	Partea dr, debleu si rambleu
25	24+297	24+720	423	30 10	8119	427	0.7692	0.0427	Partea stg, rambleu
26	25+859	26+178	500	30 0	13607	444	1.3163	0.0444	Partea stg, rambleu, prot si bretea 4 nod
27	3+010 bretea 2	3+400 bretea 2	303	10	3338	303	0.3035	0.0303	Protejeaza bretea nod, rambleu, debleu
28	0+630 drum de legatura - DN2H	1+950 drum de legatura - DN2H	1345	10	13410	1345	1.2065	0.1345	Protejeaza bretea nod, rambleu
29	0+000 drum de legatura - DN2H	0+145 drum de legatura -DN2H	750	10	7527	750	0.6777	0.075	Protejeaza bretea nod, rambleu
30	26+500	27+480	1281	10 30	23731	1246	2.2485	0.1246	Partea stg, debleu si rambleu, prot si bretea 3 nod
31	27+519	27+877	358	30	10710	349	1.0361	0.0349	Partea stg, rambleu
32	27+956	28+577	621	30	18651	626	1.8025	0.0626	Partea stg, rambleu
33	28+612	29+553	941	30	28224	951	2.7273	0.0951	Partea stg, rambleu
34	29+562	29+609	47	30	1248	30	0.1218	0.003	Partea stg, rambleu
35	29+690	29+932	333	10 30	8069	329	0.7740	0.0329	Partea stg, rambleu



US	Pozitia kilometrica		Lungi me m	Latime m	Suprafat a totala mp	Lung GV m	Suprafata Pcc /ha/ ha	Suprafata GV /ha/ ha	Observatii
	de la	pana la							
36	29+943	30+366	423	30	12509	411	1.2098	0.0411	Partea stg, rambleu si debleu
37	30+384	30+929	545	30	15989	529	1.5460	0.0529	Partea stg, rambleu si debleu
38	31+075	31+319	244	30	7931	283	0.7648	0.0283	Partea stg, rambleu
39	31+356	31+491	135	30	3938	128	0.3810	0.0128	Partea stg, rambleu
40	31+566	31+670	445	10 30	6009	413	0.5596	0.0413	Partea stg, rambleu, prot DJ 178B
41	31+673	32+234	561	30 10 30	8427	554	0.7873	0.0554	Partea stg, rambleu si debleu
42	32+253	32+327	74	10	752	80	0.0672	0.008	Partea stg, debleu
43	32+436	32+509	73	10 30	999	73	0.0926	0.0073	Partea stg, rambleu si debleu
44	32+617	32+946	329	30 10	3864	343	0.3521	0.0343	Partea stg, rambleu si debleu
45	32+967	33+083	116	30 10	2024	123	0.1901	0.0123	Partea stg, rambleu si debleu
46	33+370	33+488	118	10 30	2251	102	0.2149	0.0102	Partea stg, rambleu si debleu
47	33+564	33+680	116	10 30	2369	119	0.2250	0.0119	Partea stg, rambleu si debleu
48	34+918	34+985	67	30 0	1442	64	0.1378	0.0064	Partea stg, rambleu si debleu
49	35+200	35+331	131	30 0	2958	125	0.2833	0.0125	Partea stg, rambleu si debleu
50	35+819	35+951	132	30 0	2931	135	0.2796	0.0135	Partea stg, rambleu si debleu
51	36+080	36+189	109	30 0	2131	109	0.2022	0.0109	Partea stg, rambleu si debleu
52	36+317	36+405	88	30 0	1866	89	0.1777	0.0089	Partea stg, rambleu si debleu



US	Pozitia kilometrica		Lungime m	Latime m	Suprafata totala mp	Lung GV m	Suprafata Pcc /ha/	Suprafata GV /ha/	Observatii
	de la	pana la							
53	36+593	37+519	926	30	29518	993	2.8525	0.0993	Partea stg, rambleu si debleu
54	37+532	37+731	199	30	7050	255	0.6795	0.0255	Partea stg, rambleu si debleu
55	37+785	38+568	783	30	23362	774	2.2588	0.0774	Partea stg, rambleu si debleu
56	38+581	38+653	72	30 10	1805	73	0.1732	0.0073	Partea stg, rambleu si debleu
57	39+014	39+246	232	30 10	5451	228	0.5223	0.0228	Partea stg, rambleu si debleu
58	39+549	39+630	81	30 10	1337	82	0.1255	0.0082	Partea stg, rambleu si debleu
59	40+019	40+235	216	30 0	5463	223	0.5240	0.0223	Partea stg, rambleu si debleu
60	40+543	40+688	145	30 0	3151	131	0.3020	0.0131	Partea stg, rambleu si debleu
61	40+697	41+181	484	30	13692	496	1.3196	0.0496	Partea stg, rambleu si debleu
62	41+304	41+571	267	10	2917	2272	0.0645	0.2272	Partea dr, debleu si rambleu
63	41+586	42+107	521	10 30	13446	536	1.2910	0.0536	Partea dr, rambleu
64	42+186	42+710	524	30	15765	589	1.5176	0.0589	Partea dr, rambleu
65	42+759	42+975	216	30 0	5521	208	0.5313	0.0208	Partea dr, rambleu

3.3.21. Impactul asupra mediului

A fost obtinut **Acordul de mediu nr. 2/01.03.2024** emis Agentia de Protectia Mediului Suceava.

Prin traseul ales s-a urmarit evitarea pe cat posibil a traversarii ariilor naturale protejate. Drumul Expres Suceava – Siret nu intersectează niciun sit Natura 2000 sau arie protejată.

Impactul asupra factorilor de mediu, inclusiv impactul asupra biodiversității și a siturilor protejate

Impactul asupra factorilor de mediu

Intervențiile propuse pentru realizarea proiectului și identificate ca având potențialul de a genera impacturi sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Tabel Intervenții identificate în cadrul proiectului

Cod	Tip de intervenție	Activități incluse
I.E.1.	Realizarea organizărilor de șantier	Birouri, platforme de fabricație/depozitare, stații asfalt și betoane.



Cod	Tip de intervenție	Activități incluse
I.E.2	Relocarea rețelelor de utilități	Modificări ale rețelelor subterane și supraterrane de utilități
I.E.3	Relocare drumuri	Modificări ale drumurilor existente
I.E.4	Lucrări de terasamente	Excavații în profil, excavații în gropi de împrumut, umpluturi, inclusiv în zona nodurilor rutiere, spațiilor de servicii, parcarilor de scurtă durată și CIC
I.E.5	Lucrări de artă (supraterrane)	Realizarea de podețe, poduri și pasaje
I.E.6	Lucrări de consolidare	Realizarea zidurilor de apărare și a zidurilor de sprijin
I.E.7	Lucrări hidrotehnice	Toate lucrările care au legătură cu apa
I.E.8	Lucrări pe drumul expres	Suprastructura (strat de formă, fundație, mixturi asfaltice, strat de uzură), lucrări de siguranța circulației, lucrări de protecția mediului, semnalizări și marcaje
I.E.9	Lucrări de reabilitare a terenurilor afectate temporar de lucrări	Refacerea și reamenajarea zonelor verzi (inclusiv din parcarile de scurtă durată și CIC).
I.O.1.	Desfășurarea traficului auto	Traficul auto pe drum expres și drumurile laterale, inclusiv îngrădirea zonei carosabile și riscuri aferente traficului auto.
I.O.2.	Gestionarea precipitațiilor	Evacuare ape pluviale, dezapezire, prevenire îngheț
I.O.3.	Lucrări de întreținere și mentenanță	Inclusiv reparații, asfaltări etc.
I.O.4.	Activitatea parcarilor de scurtă durată și CIC	Operarea parcarilor de scurtă durată și CIC

Legendă: I.E. – Intervenții în perioada de execuție; I.O. – Intervenții în perioada de operare

Dintre formele de impact identificate, risc de producere a unor impacturi semnificative sunt în cazul:

- Calității vieții locuitorilor din imediata vecinătate a traseului de drum expres (creșterea nivelului de zgomot și a concentrației poluanților atmosferici);
- Creșterii ratei de mortalitate (din cauza creșterii vitezei) pentru speciile de faună, în perioada de operare, ca urmare a coliziunii acestora cu autovehiculele care circulă pe drumul expres, în cazul în care împrejmuirea nu este menținută în mod corespunzător;
- Perturbării activității speciilor de faună și a populației umane prin creșterea nivelului de zgomot la nivelul zonelor naturale și a celor antropice din vecinătatea traseului propus, atât în perioada de execuție, cât și în perioada de operare (în cazul în care panourile fonoabsorbante nu vor fi întreținute corespunzător și nu vor fi eficiente).

Pentru celelalte forme de impact este puțin probabil să poată fi înregistrate forme de impact semnificativ, în lipsa unor incidente din care să urmeze un fenomen de poluare accidentală.

Pentru evitarea apariției unor forme de impact semnificativ este necesară adoptarea unui plan adaptabil de măsuri și monitorizare a eficienței măsurilor:

- Proiectarea și implementarea unor măsuri adecvate de evitare / reducere a impactului;
- Evaluarea eficienței măsurilor implementate (monitorizare, evaluare impactului la finalizarea construcției și în primii ani de operare);
- Implementarea unor măsuri suplimentare în cazul în care eficiența măsurilor deja implementate nu permite evitarea impactului semnificativ.

Formele de impact aferente perioadei de execuție au debutul corespunzător fiecărei activități generatoare. Durata de manifestare a impacturilor specifice etapei de execuție nu vor depăși durata de 24 de luni necesară finalizării etapei, cu excepția impactului asupra solului și a eventualelor pierderi de habitat, impact cu caracter permanent. Frecvența manifestării impactului asupra așezărilor umane și a ecosistemelor terestre este legată de activitățile fronturilor de lucru, fiind impacturi cauzate în mare parte de creșterea nivelului de zgomot și prezența echipelor de lucru.

Pentru impactul potențial asupra calității apelor evenimentele generatoare de impact se vor limita la eventuale scurgeri accidentale provenite de la traficul desfășurat pe drumul expres.



În cazul impactului potențial asupra calității aerului, manifestarea acestuia se poate resimți departe de sursă, în funcție de condițiile meteorologice care dictează direcția vântului și capacitatea de dispersie a poluațiilor.

În perioada de operare, impactul potențial asupra așezărilor umane și al componentelor de biodiversitate este permanent, dependent de volumul de trafic.

În cazul impactului potențial asupra calității apelor, acesta are un caracter puțin probabil având în vedere că proiectului nu se desfășoară în zona unor corpuri de apă.

Majoritatea acestor măsuri sunt deja incluse în proiectul drumului expres.

Necesitatea unor măsuri suplimentare a fost analizată în cadrul Raportului privind Impactul asupra Mediului.

Impactul asupra biodiversității și siturilor protejate

Autostrada Suceava DN2H și Drum expres DN2H frontieră Siret și nu intersectează niciun sit Natura 2000, însă se învecinează cu 4 situri Natura 2000 ce au potențialul de a fi influențate de construcția acestora: ROSCI0075 Pădurea Pătrăuți, ROSAC0391 Siretul Mijlociu – Bucecea, ROSPA0110 Acumulările Rogojești – Bucecea, ROSCI0380 Râul Suceava Liteni.

Aceste situri au fost analizate în prezentul studiu, din punct de vedere al impactului proiectului asupra integrității acestora.

Proiectul intersectează zone de coridoare ecologice pentru cerb și pentru lup în intervalul kilometric km 2+000 – km 22+000. În afară de această zonă, corpurile de apă intersectate de proiect reprezintă de asemenea zone de coridor pentru ihtiofaună și pentru mamifere semi-acvatice (în principal vidră).

Evaluarea impactului proiectului asupra siturilor Natura 2000 posibil a fi afectate a fost realizată pe baza Obiectivelor de Conservare Specifice stabilite de ANANP în anul 2022 pentru toate siturile luate în considerare în evaluare. Evaluarea a luat în considerare potențialul impact cumulat cu alte proiecte de infrastructură mare propuse în zonă (DX5B Suceava – Botoșani, autostrada Pașcani – Suceava, CF modernizare: Ilva Mica – Suceava, CF modernizare: Pașcani – Dărmănești, DX5B Suceava – Botoșani, CF Pașcani-Dărmănești, CF electrificare: Darmanesti – Vicșani etc.).

În urma realizării evaluării a fost concluzionat că Autostrada Suceava DN2H și Drum expres DN2H frontieră Siret (în unele situații în mod cumulat cu celelalte proiecte incluse în analiză) este în măsură să genereze impacturi semnificative și să afecteze integritatea siturilor Natura 2000 ROSCI0075, ROSCI0380, ROSPA0110.

Având în vedere faptul că autostrada nu intersectează situri Natura 2000, proiectul nu va conduce la pierderi din suprafața habitatelor de interes comunitar din interiorul siturilor sau a habitatelor favorabile ale speciilor de interes comunitar din situri. Un potențial risc de alterare a habitatelor acvatice poate apărea în situația unor poluări accidentale, însă impactul a fost considerat nesemnificativ, ținând cont de caracterul accidental al acestuia și de distanța mare dintre zona de intersecție a autostrăzii cu râul și zona siturilor Natura 2000.

Din punct de vedere al fragmentării habitatelor, principalele impacturi sunt legate de întreruperea unor zone de coridor ecologic de către autostradă. Acestea au fost adresate prin îmbunătățirea permeabilității autostrăzii, rezultând un proiect ce asigură, în configurația actuală, permeabilitatea necesară pentru deplasarea faunei.

O potențială perturbare a activității speciilor de păsări poate apărea în zona de învecinare dintre proiect și ROSPA0110, ca urmare a creșterii nivelului de zgomot în perioada de construcție și în perioada de operare. Pentru reducerea acestui potențial impact a fost propusă implementarea de panouri fonoabsorbante, ce vor avea de asemenea rol în reducerea nivelului de zgomot în zona localităților din vecinătatea autostrăzii și de reducere a riscului de coliziune a speciilor de faună zburătoare (nevertebrate, lilieci, păsări).

Cea mai importantă potențială formă de impact asociată proiectului este reprezentată de reducerea efectivelor populaționale de faună, ce poate apărea în etapele de construcție și de operare, ca urmare a efectuării lucrărilor, coliziunii cu traficul de șantier sau cu traficul auto. Această formă de impact poate afecta în principal speciile de mamifere din siturile Natura 2000 (inclusiv situri aflate la distanță) și păsări. Reducerea efectivelor populaționale este în măsură să aibă un nivel semnificativ asupra populațiilor speciilor de faună și să afecteze parametrii legați de mărimea populației ai obiectivelor specifice de conservare stabilite pentru specii.



Măsurile propuse în cadrul acestui studiu pentru evitarea și reducerea impactului vizează toate formele de impact identificate.

Printre cele mai importante măsuri propuse se numără o serie de panouri fonoabsorbante și anticoliziune, propuse în lungul drumului expres, în zone sensibile din punct de vedere al faunei, cum ar fi zonele de învecinare cu SPA sau zone unde este posibilă deplasarea speciilor de faună pentru hrănire. Panourile fonoabsorbante au rolul de a reduce nivelul de zgomot din aceste zone sensibile pentru faună, iar panourile anticoliziune vor reduce nivelul impactului cauzat de coliziunea păsărilor și a chiropterelor cu traficul rutier, în perioada de operare a proiectului. Au fost de asemenea propuse măsuri de evitare a unor capcane în perioada de construcție a autostrăzii și de împrejmuire a acestora cu un gard suplimentar de dimensiuni mici, adresat faunei de dimensiuni mici.

Măsurile de evitare și reducere a impactului au fost dimensionate astfel încât să asigure fie evitarea producerii impacturilor, fie reducerea acestora la un nivel nesemnificativ. Se estimează că impactul rezidual va fi unul nesemnificativ pentru toate habitatele și speciile din siturile analizate. Aceasta presupune deopotrivă că implementarea măsurilor va asigura evitarea afectării integrității siturilor Natura 2000.

Studiul de evaluare adecvată a identificat necesitatea implementării unor măsuri ce pot asigura menținerea unui impact rezidual nesemnificativ. Pentru validarea eficacității măsurilor de evitare și reducere a fost propus un program de monitorizare care include prevederi atât pentru perioada de construcție, cât și pentru perioada de operare. Implementarea programului de monitorizare este esențială pentru a putea asigura implementarea corectă și funcționalitatea măsurilor de evitare și reducere a impactului.

Natura transfrontiera a impactului

Drumul Expres Suceava Siret se va desfășura în nordul țării. Distanța minimă dintre amplasamentul proiectului și granițele țării este de aproximativ 1,6 km pe direcția nordică, până la granița cu Ucraina.

Proiectul se situează la o distanță de 15 km de situl Emerald UA0000085 Chernivetskyi Regional Landscape Park din Ucraina, nu departe de capitala regiunii Cernăuți. Acest sit contribuie substanțial la supraviețuirea speciilor amenințate, specii endemice, prezintă comunități forestiere unice compuse din *Fagus sylvatica* L., *Carpinus betulus* L., *Quercus robur* L., *Acer*. Comunitățile din Cartea Verde de Date a Ucrainei: Fageta (*sylvaticae*) *taxosa* (*baccatae*), Fagetum (*sylvaticae*) *vincosum* (*minoris*), Fagetum (*sylvaticae*) *lunarietosum* (*redivivae*), Fagetum (*sylvaticae*) *scopoliosum* (*carniolicae*), *Querceto* (*petraeae*). Este localizat în două regiuni biogeografice, respectiv continentală (30%) și alpină (70%).

Conform Avizului de Mediu nr. 33 din 11.12.2015 pentru Master Planul General de Transport al României pe termen scurt, mediu și lung pentru perioada 2014-2030 promovat de Ministerul Transporturilor, pentru proiectele de construcție ce implică realizarea unor coridoare noi de transport rutier (drumuri expres, autostrăzi) care vor permite îmbunătățirea considerabilă a condițiilor și siguranței transportului, facilitând legăturile active dintre comunitățile localizate de o parte și de alta a graniței, contribuind în mod direct la modernizarea/extinderea rețelei transeuropene (TEN-T) și a coridoarelor pan-europene precum și a conexiunii dintre România și statele vecine, nu este identificat un impact negativ semnificativ în context transfrontieră.

3.3.22. Exproprieri.

Pentru suprafețele suplimentare, Antreprenorul va realiza documentația pentru promovare de către CNAIR SA a proiectului de Hotărâre de Guvern și va presta serviciile conform anexei 3. Aceasta prevedere se aplică doar în cazul suprafețelor de teren ocupate definitiv. Beneficiarul va face toate demersurile necesare pentru promovarea și aprobarea proiectului de HG de expropriere.

Descrierea serviciilor minime necesare a fi prestate de către Antreprenor pentru această etapă se regăsește în ANEXA 3.



3.3.23. Analiza riscului geotehnic

- Ofertantii vor lua in considerare riscurile identificate in cadrul Studiului geotehnic si le vor cuantifica in Propunerea financiara.

3.3.23.1 Monitorizarea geotehnica

Monitorizarea geotehnica a executiei are in vedere urmarirea executiei lucrarilor legate de teren in concordanta cu prevederile proiectului pentru a se putea dispune, daca se dovedeste necesar, adaptarea detaliilor de executie pe masura avansarii lucrarilor, in functie de conditiile geotehnice intalnite si de comportarea lucrarilor in faza de executie. Monitorizarea geotehnica a executiei are in vedere si urmarirea comportarii masivelor de pamant (deformatii, deplasari, variatii ale nivelului apei subterane, etc.) in faza de executie a lucrarilor.

Datele rezultate in urma monitorizarii sunt prezentate in Raportul de Monitorizare Geotehnica a executiei (RMG) care se intocmeste de catre Antreprenor conform prevederilor NP074/2014.

3.3.24. Durata Contractului:

- Durata proiectarii – 12 luni.
- Durata de executie a lucrarilor – 24 luni.
- Durata perioadei de garantie de buna executie – minim 60 luni si de maxim 120 luni.

4. TEMA DE PROIECTARE

Denumirea obiectivului de investitie:

PROIECTARE SI EXECUTIE “**DRUM EXPRES SUCEAVA - SIRET, LOT 2 DARMANESTI - BALCAUTI**”

Ordonator principal de credite/investitor:

MINISTERUL TRANSPORTURILOR SI INFRASTRUCTURII

Ordonator de credite (secundar, tertiar):

COMPANIA NATIONALA DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE S. A.

Beneficiarul investitiei:

COMPANIA NATIONALA DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE S. A.

Elaboratorul temei de proiectare:

COMPANIA NATIONALA DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE S. A.

Cerințele Beneficiarului specifică destinația și scopul Lucrărilor și/sau ale proiectului și/sau altor criterii tehnice ale acestora. Cerințele Beneficiarului reprezintă caietul de sarcini conform legislației în vigoare, precum și orice alte specificații tehnice care reprezintă cerințe, prescripții, caracteristici de natură tehnică privind lucrarea.

In cazul în care vor fi găsite erori/ omisiuni/ ambiguități/ inconsistențe/ incoerențe în documentele Antreprenorului, lucrările proiectate si executate vor fi suportate in totalitate de catre acesta.

Definițiile si termenii utilizati in prezentele Cerințe ale Beneficiarului sunt prezentate in ANEXA 1.

4.1. Obligatii Generale

4.1.1. Antreprenorul va executa si va fi responsabil si raspunzator pentru proiectarea Lucrarilor in conformitate cu prevederile din Contract si legislatia aplicabila. Antreprenorul va proiecta Lucrarea, in conformitate cu Cerintele Beneficiarului.

4.1.2. Antreprenorul va intocmi toate documentele tehnice si de aprobare precum si planurile necesare pentru a descrie in totalitate, pentru a obtine aprobarea, precum si pentru executia lucrarilor. Acestea vor constitui Documentele Antreprenorului, asa cum reiese din Sub-Clauza **1.1.q [Documentele Antreprenorului]** din Condițiile Contractului si prezentele Cerinte ale Beneficiarului.

4.1.3. Antreprenorul va implementa un sistem de management al calitatii cel putin in conformitate cu cerintele prevazute in Cerintele Beneficiarului. Sistemul de management al calitatii va cuprinde si activitatea proiectantului Antreprenorului.

4.1.4. Antreprenorul va respecta in activitatea de proiectare toate cerintele/ conditionarile incluse in Certificatul de Urbanism, Acordul de Mediu, Raportul privind Impactul asupra Mediului, Studiul de



evaluare adecvata, Autorizatia de Construire si in toate celelalte avize si acorduri puse la dispozitia Antreprenorului sau obtinute de Antreprenor.

Antreprenorul va respecta in activitatea de proiectare cerintele prevazute la capitolul 4. "Tema de proiectare" si respectiv cele prevazute la capitolul 5 "Caracteristicile Imperative ale Lucrarilor".

4.1.5. Antreprenorul va implementa recomandările din Raportul de Audit de Siguranta Rutiera.

4.1.6. Antreprenorul va respecta în activitatea de proiectare toate cerințele din actele de reglementare privind protectia mediului.

Orice notificare/ modificare/ completare/ revizuire necesara ca urmare a solutiilor tehnice propuse de Antreprenor, altele decat cele in baza carora s-a obtinut acordul de mediu, cu exceptia solutiilor propuse de catre Antreprenor pentru a respecta norme sau standarde, conditionalitati din avize sau acorduri, sau pentru a remedia erorile, greselile sau alte neconcordante identificate in Cerintele Beneficiarului sau in reperele topografice sau in sistemele de referinta, va fi solutionata de acesta in termenul contractual fara costuri suplimentare si doar cu acordul ferm al Reprezentantului Beneficiarului.

4.1.7. Pentru emiterea Autorizatiei de Construire, Antreprenorul va depune la C.N.A.I.R. S.A. documentatia completa pentru autorizarea lucrarilor de construire - Proiectul pentru Autorizarea executarii lucrarilor de Construire, intocmit in conformitate cu prevederile Legii 50/ 1991 actualizata, in vederea transmiterii catre autoritatea emitenta, Ministerul Transporturilor si Infrastructurii.

Dupa obtinerea autorizatiei de construire, autoritatea emitenta, prin C.N.A.I.R. S.A. va preda Antreprenorului exemplarul vizat *spre neschimbare* impreuna cu Autorizatia de Construire. Antreprenorul va obtine si/ sau va reactualiza in numele Beneficiarului toate avizele si acordurile solicitate prin certificatul de urbanism emis pentru "autorizatie de construire".

4.1.8. Pentru obtinerea altor autorizatii de construire/ demolare, inclusiv pentru organizatia de santier se vor intocmi documentatii, ce se vor depune la autoritatile locale, dupa caz.

4.1.9. Antreprenorul va fi responsabil pentru obtinerea si mentinerea in valabilitate a autorizatiilor, avizelor si acordurilor necesare pe parcursul derularii lucrarilor.

4.1.10. In elaborarea proiectului, Antreprenorul va tine cont de prevederile Legii 255/ 2010, cu modificarile si completarile ulterioare, privind exproprierea pentru cauza de utilitate publica in privinta evaluarii imobilelor de pe coridorul de expropriere, evaluare ce va fi realizata de catre o persoana autorizata ANEVAR. Antreprenorul va respecta prevederile ANEXEI 3.

4.1.11. Este necesar ca proiectul tehnic de executie sa fie complet si suficient de clar, astfel incat pe baza lui sa se poata executa lucrarile in conformitate cu materialele si tehnologia de executie propusa.

4.1.12. Pentru avizarea in C.T.E. C.N.A.I.R., Antreprenorul va intocmi si va preda Beneficiarului notele de prezentare a documentatiilor tehnico-economice in forma scrisa, semnate si stampilate, precum si in format electronic editabil, devizul general actualizat pe baza indicilor preturilor de consum publicati de catre Institutul National de Statistica, principalii indicatori tehnico-economici, si va sustine proiectul ori de cate ori este solicitat.

4.1.13. Antreprenorul va respecta in mod obligatoriu prevederile P100/2013, codurile de proiectare "EUROCOD", normele si reglementarile modificate/actualizate fata de momentul elaborarii documentatiei tehnice faza SF in activitatea de proiectare a structurilor. In cadrul Ofertei Tehnice si Financiare se va tine cont de acestea si de tot ceea ce implica.

4.1.14. În cazul în care standardele române sunt insuficiente pentru a asigura/ a indruma aceasta etapa de proiectare, cu acordul Supervizorului, pentru lucrarile care nu sunt acoperite de standardele si reglementarile tehnice nationale se vor putea include coduri și standarde europene.

4.1.15. Antreprenorul trebuie sa pregateasca documentele tehnice pentru realizarea constructiilor, in conformitate cu standardele in vigoare. Plansele de proiectare detaliate necesare pentru executia lucrarilor vor fi elaborate la scara stabilita in Cerintele Beneficiarului, cu exceptia cazului in care s-a convenit altfel cu Supervizorul.

4.1.16. Antreprenorul va elabora plansele drumurilor incluse in contract, folosind standardele si normativele in vigoare.

4.1.17. Plansele, in functie de specificul lor, trebuie sa prezinte nivelul terenului, cota proiect, racordari orizontale si verticale, sectiunea transversala, locatia laterala a scurgerii apelor, descrieri si trimiteri la toate lucrarile de drenaj, lucrari de consolidare, lucrari de poduri, pasaje, viaducte si lucrarile hidrotehnice, locatia reperelor, kilometraj, precum si orice alte informatii relevante. Elementele



geometrice detaliate se refera la urmatoarele aspecte principale, dar fara a se limita la acestea:

1. Traseu in plan;
2. Profil longitudinal;
3. Profile transversale tip
4. Profile transversale curente cu o frecventa de cel putin 20 m intre profile;
5. Planse de detalii;
6. Racordari, intersectii si sensuri giratorii, dotari ;

4.1.18. Proiectarea detaliata a drumurilor se va realiza folosind un software adecvat de proiectare cu respectarea Cerintelor Beneficiarului.

4.1.19. Antreprenorul trebuie sa evalueze nevoia de masuri de reducere a zgomotului (bariere sau diguri etc.), in conformitate cu standardul SR EN 1793-3/1999 si SR EN 1794/2011 si va proiecta caracteristici de reducere a zgomotului (care pot fi panouri fonoabsorbante) daca aceste standarde le impun. Masurile de protectie la zgomot vor fi proiectate de Antreprenor in conformitate cu standardele relevante si trebuie sa fie aprobat de catre Supervisor, inainte de instalare.

4.1.20. Antreprenorul va intocmi modelarea 3D a Proiectului pentru drumul expres precum si a drumurilor de acces si a oricaror alte elemente cuprinse in cadrul Proiectului. Modelul de proiectare 3D va fi pus la dispozitia C.N.A.I.R. intr-un format electronic editabil si agreat cu acesta inclusiv la faza de avizare C.T.E-C.N.A.I.R.

4.1.21. Se va realiza o simulare 3D a proiectul tehnic de executie. Vor fi incluse si lucrarile de amenajare peisagistica in prezentarile video 3D. Solutiile tehnice vor fi prezentate spre avizare impreuna cu simularea video 3D in care sa fie evidentiata adaptarea acestora la teren.

4.2. Cerinte de proiectare privind asigurarea caracterului dual (civil-militar)

4.2.1. Antreprenorul va respecta si va proiecta/executa Lucrarile in conformitate cu legislatia in domeniu si reglementarile tehnice in vigoare, romane si europene (standarde, normative, ghiduri, reglementari, eurocoduri etc.), **inclusiv prevederile Regulamentului 2021/1328 privind dubla utilizare civila si militara, precum si cele ale Eurocod 8 si respectiv convoaiele de calcul LM1 si LM2.**

4.2.2. La dimensionarea structurilor aferente contractului de proiectare si executie lucrari, incarcarile utile de calcul vor fi in concordanta cu SR EN 1991-2:2005, anume LM1, LM2, LM3, LM4 si SW/0 / SW/2. Pentru incarcarile speciale din trafic (LM3 - convoi militar) se va folosi Anexa A din SR EN 1991-2:2005.

4.2.3. Antreprenorul va identifica și va analiza actele normative, standardele și ghidurile, naționale și europene, aplicabile și relevante pentru fiecare activitate necesară pentru elaborarea documentelor de proiectare, precum și pentru celelalte activități de proiectare conform prezentelor Cerinte ale Beneficiarului. Rezultatul analizelor detaliate elaborate în conformitate cu paragraful de mai sus, va fi prezentat impreuna cu criteriile de proiectare care urmează să fie aplicate in vederea elaborarii documentelor de proiectare. Data de referinta pentru aplicabilitatea Reglementarilor Tehnice va fi considerata data cu 30 de zile pana la termenul limita de depunere a ofertelor.

4.2.4. Trimiterea la specificații tehnice și, ca ordine de prioritate, la standarde naționale care transpun standarde europene, evaluări tehnice europene, specificații tehnice comune, standarde internaționale, alte sisteme de referință tehnice instituite de către organismele de standardizare europene sau, în lipsa oricăror dintre acestea, la standarde naționale, la acordamente tehnice naționale sau specificații tehnice naționale referitoare la proiectarea, calcularea și execuția lucrărilor și la utilizarea produselor; fiecare trimitere este însoțită de mențiunea "sau echivalent".



4.2.5. Cu excepția cazului în care acest lucru este justificat de obiectul contractului, specificațiile tehnice nu trebuie să precizeze un anumit producător, o anumită origine sau un anumit procedeu care caracterizează produsele sau serviciile furnizate de un anumit operator economic, și nici să se refere la o marcă, la un brevet, la un tip, la o origine sau la o producție specifică, care ar avea ca efect favorizarea sau eliminarea anumitor întreprinderi sau produse. Dacă o astfel de mențiune sau trimitere este justificată, cu titlu excepțional, în cazul în care nu este posibilă o descriere suficient de exactă și de inteligibilă a obiectului contractului, mențiunea sau trimiterea respectivă este însoțită întodeauna de cuvintele „sau echivalent”.

A se vedea si Anexa - Regulamentul nr. 2021/1328 privind dubla utilizare civila si militară si Anexa A din Normativul SR EN 1991-2:2005.

4.2.6. Utilitatea duala (civila/militara), la constructia drumului expres, este data de norma de proiectare ce va fi utilizata. Cu ocazia utilizarii infrastructurii drumului expres pentru transport de convoaie militare/convoaie agabaritice, se va tine cont de prevederile Ghidului privind utilizarea duala, care impun obtinerea de Autorizatii Speciale de Transport (AST-uri) la momentul deplasarii convoaielor militare/convoaielor agabaritice.

4.2.7. La dimensionarea structurilor aferente contractului de proiectare si executie, incarcările utile de calcul vor fi in concordanta cu SR EN 1991-2:2005, anume LM1, LM2, LM3, LM4 si SW/0 / SW/2. Pentru incarcările speciale din trafic (LM3 - convoi militar) se va folosi Anexa A - SR EN 1991-2:2005.

4.2.8. Antreprenorul, cu ocazia proiectarii obiectivului de investitii astfel incat sa fie asigurata utilitatea duala a podului, va avea in vedere inclusiv si urmatoarele prevederi stipulate in cadrul Regulamentului - Tabelul 4 – Cai rutiere:

Nr.	Cerință dublă utilizare	Valoare dublă utilizare	Observație
1	Clasificarea drumurilor	<i>O singură bandă de circulație: 3,5 m-5,5 m</i> <i>Circulație într-un sens 5,5m-7,3 m</i> <i>Circulație în ambele sensuri $\geq$ 7,3 m.</i>	<i>Un singur șir de vehicule – vehicule izolate trec sau circulă în direcția opusă în puncte/zone definite.</i> <i>Două șiruri de vehicule – 2 coloane de vehicule se deplasează simultan, iar lățimea este de cel puțin 2 benzi de circulație (în mod ideal, cu o lățime de minimum 8,2 m).</i> <i>Sunt excluse proiectele legate de utilizare a acostamentelor ca benzi suplimentare.</i>
2	Tipuri de drumuri	<i>Tipul X - drum bine întreținut, pentru toate condițiile meteorologice, practicabil tot anul la capacitate maximă.</i>	<i>Tipul X este preferat pentru deplasările militare, având suprafețe impermeabile în general neafectate de precipitații sau de variațiile de temperatură.</i>
3	Greutăți brute	130 t.	<i>130 t nu se referă la libera circulație a vehiculelor cu o greutate brută de 130 t.</i>



	carosabil		Această cerință privind dubla utilizare se referă la capacitatea suprafețelor rutiere de a suporta deplasările sau transportul ocazional al activelor militare agabaritice. Limitarea civilă de 44 t [astfel cum este indicată în Directiva 96/53/CE a Consiliului] ar trebui, prin urmare, să permită deplasări ocazionale ale activelor de transport agabaritice de până la 130 t, cu o sarcină maximă pe punte de 12,23t/ punte. Astfel de deplasări ocazionale (atât militare, cât și civile) necesită, cel mai probabil, autorizații speciale sau derogări și măsuri adecvate de reducere a riscurilor, care sunt stabilite în mod excepțional de statele membre.
4	Greutăți brute poduri	130 t.	130 t nu se referă la libera circulație a vehiculelor cu o greutate brută de 130 t. Această cerință privind dubla utilizare se referă la capacitatea podurilor de a suporta mișcările sau transportul ocazional al activelor militare agabaritice. Astfel de deplasări ocazionale (atât militare, cât și civile) necesită, cel mai probabil, autorizații speciale sau derogări și măsuri adecvate de reducere a riscurilor, care sunt stabilite în mod excepțional de statele membre. Podurile trebuie să poată suporta o greutate brută de 130 t cu o sarcină maximă pe punte de 12,23 t/punte (Directiva 96/53/CE permite până la 11,5 t/punte, mai puțin în Franța, unde sarcina permisă este de 13t/punte). În situațiile în care un singur vehicul cântărește 130 t, va fi necesar să se asigure că s-au aplicat măsuri adecvate de reducere a riscurilor, precum viteza și distanța față de alte vehicule, și, dacă este necesar, impunerea circulației într-un singur șir de vehicule pe poduri. Podurile rutiere sunt proiectate pentru a rezista la vehicule încărcate complet pe toată lungimea lor pe fiecare bandă de circulație. Prin urmare, dacă poate suporta simultan mai multe camioane care cântăresc 44 t, un pod ar trebui să poată suporta, ocazional, și o greutate brută totală de 130 t, dacă se asigură aplicarea de măsuri adecvate de reducere a riscurilor, precum viteza, distanța dintre vehicule și distanța dintre punțile vehiculelor.
5	Înălțimea maximă a încărcăturii	4,5 m. La planificarea traseului, trebuie avute în vedere restricțiile din tuneluri, îndeosebi pentru vehiculele cu	Această valoare însumează înălțimea planșeului de încărcare al vehiculului, înălțimea încărcăturii și o marjă de siguranță de trecere liberă. Directiva 96/53/CE permite o înălțime a vehiculului de până la 4 m. La primirea unei autorizații de transport speciale, este posibilă o înălțime de 4,5 m (înălțime a transportului de 4,35 m + 0,15m pentru suspensie și mișcări ale vehiculului).



		<i>platformă, pentru remorci și pentru mărfurile periculoase.</i> <i>De stabilit în fiecare țară dacă și unde se aplică cei 4,5 m.</i>	
6	<i>Lățimea maximă a încărcăturii</i>	4,5 m.	<i>Astfel cum se indică în Directiva 96/53/CE, lățimea maximă a unui vehicul autorizat este de 2,55 m. În mod normal, vehiculele cu roți necesită 3,5 m, iar vehiculele cu șenile necesită 4,5 m pentru transportul militar.</i> <i>Astfel de deplasări ocazionale (atât militare, cât și civile) necesită, cel mai probabil, autorizații speciale sau derogări și măsuri adecvate de reducere a riscurilor, care sunt stabilite în mod excepțional de statele membre.</i>
7	<i>Lungimea maximă a încărcăturii</i>	<i>între 18,75 m și 27,5 m</i>	<i>Lungimea maximă a vehiculului este de 18,75 m, cu posibilitate de extindere până la 25,03 m în cazul în care dezvoltarea infrastructurii permite acest lucru. Se poate permite circulația vehiculelor mai lungi cu condiția obținerii unei autorizații speciale de transport. În general, încărcătura care cântărește peste 130 t va necesita o combinație de cap-tractor cu 8 roți și 4 punți + o remorcă cu 8 punți.</i> <i>În majoritatea cazurilor, o semiremorcă tradițională cu 8 punți este suficientă în scopuri de dublă utilizare.</i> <i>Totuși, atunci când, din motive practice (de exemplu, înălțimea de trecere liberă sub poduri) este necesară o remorcă cu platformă scufundată, aceasta trebuie să fie neapărat o semiremorcă cu configurația 3 punți-platformă scufundată - 5 punți, cu o lungime de aproximativ 22,5 m.</i> <i>Cuplată la un cap-tractor cu 8 roți și 4 punți, lungimea totală a vehiculului combinat va fi de aproximativ 27 m.</i> <i>Utilizarea remorcilor cu platformă scufundată are avantaje în cazul altor înălțimi de trecere liberă sub poduri și pasaje superioare, deoarece sarcinile pe punte ale unui vehicul mai lung vor fi distribuite pe o suprafață mai mare, reducând astfel încărcarea punctelor desarcină pe poduri și pasaje superioare. Majoritatea statelor membre acceptă deja vehicule de 27,5 m pentru eliberarea autorizațiilor speciale de transport.</i>
8	<i>Raza de viraj pentru transportul echipamentelor</i>	<i>Între 12,5 m și 15,5 m.</i> <i>De stabilit în fiecare stat</i>	<i>Directiva 96/53/CE prevede că vehiculele rutiere trebuie să se poată vira în limitele unui cerc cu raza exterioară de 12,5 m.</i>



	<i>r grele</i>	<i>membru.</i>	
--	----------------	----------------	--

4.2.9. Conformitate cu cadrul normativ european privind infrastructura cu dublă utilizare

Antreprenorul are obligația de a proiecta și executa lucrările astfel încât proiectul să respecte integral cerințele aplicabile infrastructurii cu dublă utilizare, în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/1328 al Comisiei din 10 august 2021, adoptat în temeiul Regulamentului (UE) 2021/1153.

În acest sens, soluțiile de proiectare, parametrii tehnici, capacitatea de transport, caracteristicile constructive și funcționale ale drumului expres, precum și echipamentele și sistemele instalate, vor fi concepute și realizate astfel încât să permită utilizarea infrastructurii atât pentru trafic civil, cât și pentru operațiuni militare, în condiții de siguranță, fiabilitate și eficiență operațională.

4.2.10. Cerințe privind contribuția la mobilitatea militară și Readiness 2030

Autostrada A7 (inclusiv Drumul Expres Suceava-Siret) face parte din coridoarele strategice de mobilitate militară avute în vedere în cadrul inițiativei Uniunii Europene privind Mobilitatea Militară/Readiness 2030.

Proiectarea și execuția vor asigura capacitatea infrastructurii de a permite deplasarea eficientă a vehiculelor militare și cu dublă utilizare, precum și transportul echipamentelor, materialelor și logisticii aferente apărării, inclusiv pe axa transfrontaliere România-Ucraina.

4.2.11. Cerințe funcționale privind capacitatea și performanța infrastructurii

Antreprenorul va proiecta și realiza o infrastructură de autostradă cu capacitate ridicată, care să permită:

- reducerea timpilor de tranzit și livrare pentru transporturile strategice;
- circulația în siguranță a vehiculelor cu mase și gabarite sporite;
- tranzitul rapid al materialelor de apărare, stocurilor strategice și produselor intermediare.

Soluțiile tehnice adoptate vor lua în considerare necesitatea asigurării unor capacități previzibile și, după caz, dedicate pentru logistica de apărare, în corelare cu cadrul SAFE și cu extinderile transfrontaliere planificate.

4.2.12. Interoperabilitate și interschimbabilitate la nivelul Uniunii Europene

Autostrada A7, inclusiv Drumul Expres Suceava-Siret, vor fi proiectate și executate în conformitate cu standardele Uniunii Europene privind mobilitatea militară, inclusiv, dar fără a se limita la:

- capacitatea portantă a structurilor (poduri, pasaje, viaducte);
- geometria drumurilor și razele de curbură;
- profilele transversale și gabaritele de liberă trecere;
- facilitățile de trecere a frontierei și zonele de control.

Antreprenorul va asigura interoperabilitatea deplină a infrastructurii cu rețelele de transport ale statelor membre și ale statelor partenere, în vederea utilizării de către forțele aliate.

4.2.13. Reziliență, securitate și cooperare transfrontalieră

Prin soluțiile de proiectare și execuție propuse, Antreprenorul va contribui la consolidarea rezilienței infrastructurii și a capacității de descurajare, inclusiv prin facilitarea coordonării infrastructurii transfrontaliere cu Ucraina.

Dezvoltarea infrastructurii va sprijini pregătirea strategică, capacitatea de întărire rapidă și logistica sustenabilă pentru forțele Uniunii Europene și ale partenerilor săi, în concordanță cu obiectivele de apărare colectivă ale Uniunii Europene și ale NATO.

4.2.14. Încadrarea investiției în cadrul SAFE

Proiectul face parte din Categoria 1 – Military Mobility, inclusiv counter-mobility, conform Regulamentului Consiliului (UE) nr. 2025/1106 din 27 mai 2025 privind instituirea instrumentului Security Action for Europe (SAFE) through the Reinforcement of the European Defence Industry. Antreprenorul va avea obligația de a respecta toate cerințele tehnice și operaționale relevante rezultate din acest cadru.

4.3. Documentele Beneficiarului relevante pentru executia Lucrarilor

4.3.1. Antreprenorului ii vor fi furnizate spre stiinta si utilizare in cadrul Proiectului date relevante referitoare la Santier sub denumirea de Documentele Beneficiarului, conform prevederilor din Condițiile



contractuale.

4.3.2. 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 sau folosite in executia lucrarilor. Documentele Beneficiarului includ urmatoarele, dar fara a se limita la acestea:

- Studiul de Fezabilitate;
- Auditul de siguranta rutiera -Stadiul I
- Acordul de mediu nr. 2/01.03.2024

4.3.3 In termen de **90 de zile** de la Data de Incepere a Activitatii de Proiectare, Antreprenorul va notifica Supervizorul cu privire la orice eroare, greseala sau alta neconcordanta identificata in Cerintele Beneficiarului sau in reperele topografice sau in sistemele de referinta, însoțite de propuneri de soluționare/ remediere. Supervizorul va analiza si daca este cazul, va aproba aceste aspecte, precum si propunerile de solutionare/ remediere astfel incat acestea să poată fi implementate pe parcursul elaborării Proiectului Tehnic de Execuție, cu încadrarea în Pretul Contractului.

4.4. Documentele Antreprenorului

4.4.1. Antreprenorul va elabora toata documentatia necesara pentru proiectarea si executia Lucrarilor si isi va asuma deplina responsabilitate si raspundere pentru proiect si pentru documentatie conform legislatiei in vigoare.

4.4.2. Documentele Antreprenorului, asa cum prevede sub-clauza 1.1 [Documentele Antreprenorului] din Condițiile Contractului vor fi predate catre Beneficiar cu proces verbal de predare-primire si cu OPIS de inventariere a acestora si vor include urmatoarele:

1. Proiectul tehnic de executie precum si toata documentatia necesara pentru executarea Lucrarilor inclusiv Proiectul Tehnic pentru mutari/protejari utilitati;
2. Documentatia necesara obtinerii/ actualizarii tuturor avizelor, autorizatiilor, acordurilor, licentelor inclusiv documentatia necesara pentru demolarea oricaror constructii existente in scopul executarii Lucrarilor inclusiv proiectele conform continutului cadru din HG 907/2016 (PAC, PAD, POE).
3. Caietele de Sarcini pentru Lucrari unde se vor prezenta toate standardele pentru materiale si forta de munca care vor fi acceptate pentru Lucrari;
4. Date privind ridicarea topografica detaliata executata de catre Antreprenor in scopul intocmirii Proiectului Tehnic de executie;
5. Breviare de calcul. Toate calculele ce stau la baza proiectului Antreprenorului, de exemplu calculul drenajului (debite, viteze, timpi de concentrare), analize si proiectul de structura, proiectul geotehnic si proiectul structurii rutiere;
6. Planse de drum,
7. Planse de poduri, pasaje,
8. Planse de drenaje, planse lucrari consolidare, planse lucrari hidrotehnice,
9. Planse pentru semnalizarea rutiera, iluminat si bransamente, sistemul de comunicatii al drumului expres, marcaje rutiere etc;
10. Planse de peisagistica;
11. Orice alte planse necesare in scopul unei corecte evaluari a Supervizorului si Beneficiarului, precum si in scopul unei desfasurari optime a procesului de executie;



12. Alte calcule selectate sau justificari pe care le-ar putea solicita Supervizorul in ceea ce priveste proiectul Antreprenorului,
13. Studiu Geotehnic de Detaliu conform prevederilor NP074-2014, care trebuie sa includa toate informatiile si analizele geotehnice utilizate in elaborarea proiectelor propuse ale Antreprenorului;
14. Raportul de monitorizare geotehnica a executiei, intocmit in conformitate cu prevederile NP074-2014 si SR EN 1997:2 [Proiectarea Geotehnica. Investigarea si incercarea terenului] se trebuie sa detalieze masurile prevazute de catre Antreprenor pentru monitorizarea pe perioada executiei Lucrarilor. Acesta va fi inaintat la nivelul Proiectului tehnic, ca parte integranta a acestuia si va fi actualizat pe parcursul executiei Lucrarilor, de fiecare data cand situatia o impune, dar nu mai rar de o data pe luna. Antreprenorul va stabili de comun acord cu Supervizorul o data a fiecarei luni de executie a Lucrarilor pentru predarea acestui document;
15. Planurile santierului si propunerile Antreprenorului in ceea ce priveste cerintele de incercare ca parte integranta a Planului de asigurare a calitatii Constructiei;
16. Orice alte documente sau planse tehnice sau avize necesare pentru descrierea, obtinerea aprobarilor si executarea Lucrarilor.
17. Planurile de calitate ale Antreprenorului si ale proiectantului Antreprenorului care vor include procedurile de lucru,
18. Planul de management de mediu;
19. Planul de sanatate si securitate
20. Planul de management al traficului,
21. Un program de proiectare si executare a lucrarilor la intervale specificate
22. La cererea Auditorului de Siguranta Rutiera sau a echipei de Auditori de Siguranta Rutiera Antreprenorul pune la dispozitie Beneficiarului, in scris informatiile necesare realizarii Auditului de Siguranta Rutiera conform prevederilor Legii 265/2008 cu modificarile si completarile ulterioare.
23. Rapoartele de testare si de dare in functiune pentru drumul expres si structuri.
24. Inregistrari ale executiei pentru drumul expres si structuri.
25. Manuale de operare si intretinere pentru drumuri si structuri in conformitate cu capitolul 11 de mai jos.
26. Orice alte documentatii necesare Proiectarii si executarii Lucrarilor.
27. Orice alte documentatii solicitate de catre Supervizor si/sau Beneficiar.

4.4.3. Antreprenorul va propune spre aprobare Supervizorului un format si o metoda pentru Documentele Antreprenorului in conformitate cu legislatia aplicabila si care va indeplini orice cerinta a Supervizorului referitoare la modificari aduse formatului sau metodei.

4.4.4. Antreprenorul se va asigura ca toate plansele de proiectare, documentele justificative, memoriile tehnice si alte asemenea, care fac parte din Documentele Antreprenorului sunt elaborate si semnate de proiectanti autorizati in acest sens si ca acestea sunt intocmite in conformitate cu prevederile Legii 10/1995 privind Calitatea in constructii cu modificarile si completarile ulterioare.

4.4.5. Verificarea independenta a Proiectului Tehnic de Executie (inclusiv a Detaliilor de Executie si a Proiectului Pentru Autorizarea Executarii Lucrarilor de Construire) in conformitate cu legislatia



romaneasca in domeniul constructiilor - Legea 10/1995 privind calitatea in constructii (cu modificarile si completarile ulterioare) va fi realizata de catre verificatori autorizati. In acest sens Antreprenorul va contracta in mod separat Verificatori atestati , va estima costurile cu verificarea proiectelor si le va include in propunerea sa financiara.

Antreprenorul va stabili un program de verificare a Proiectului Tehnic de executie (inclusiv a Proiectului Pentru Autorizarea Executarii Lucrarilor de Construire si a Detaliilor de Executie) si il va transmite Beneficiarului, spre monitorizare. Proiectul tehnic de executie si Proiectul pentru Autorizarea Executarii Lucrarilor de Construire vor fi inaintate catre aprobare numai dupa ce vor fi verificate si stampilate de catre Verificatorii autorizati, angajati de catre Antreprenor.

4.5. Programul de proiectare si predarea proiectului

4.5.1. Antreprenorul va prezenta documentele de proiectare respectiv Proiectul Tehnic de Executie, inclusiv plansele si alte documente justificative care formeaza Documentele Antreprenorului.

4.5.2. Transmiterea documentatiilor de proiectare se va face in urmatoarele etape:

- I. „Proiectul pentru Autorizarea executarii lucrarilor de Construire (P.A.C. / D.T.A.C.)” – verificat de verificatorii atestati, ce va fi supus avizarii - C.T.E - C.N.A.I.R.
- II. „Proiectul Tehnic de Executie” - verificat de verificatorii atestati, ce va fi supus avizarii - C.T.E - C.N.A.I.R.

Amenajarea racordurilor si intersectiilor la nivel, precum si elementele de siguranta circulatiei se vor prezenta in Comisia Tehnica de Siguranta Circulatiei a Beneficiarului, in vederea analizei si avizarii, acestea vor fi realizate in conformitate cu recomandarile din Auditul de Siguranta Rutiera.

4.5.3 Program de proiectare Drum Expres Suceava - Siret Lot 2

	Etapă proiectare	Termen (luni)
		12 luni de la Data de Incepere a Activitatii de Proiectare
1	Predarea la Supervisor si Beneficiar conform Sub-clauzei 19.2 din Conditile de Contract a Proiectului pentru Autorizarea executarii Lucrarilor de Construire (PAC/DTAC) - verificat de catre Verificatorii de proiect atestati	4 luni (120 zile) de la data Data de Incepere a Activitatii de Proiectare.
2	Aprobare PAC/DTAC de catre Supervisor conform Sub-clauzei 19.2 din Conditile de Contract	15 zile de la predarea catre Supervisor a PAC/DTAC de catre Antreprenor
3	Aprobare PAC/DTAC de catre Beneficiar conform Sub-clauzei 19.2 din Conditile de Contract	15 zile de la aprobarea PAC/DTAC de catre Supervisor
4	Predarea la Supervisor si Beneficiar conform Sub-clauzei 19.2 din Conditile de Contract a Proiectului Tehnic de Executie (inclusiv a Detaliilor de Executie) - verificate de catre verificatorii de proiect atestati	6 luni (180 zile) luni de la data aprobarii PAC/DTAC de catre Beneficiar
5	Aprobarea Proiectului Tehnic de Executie (inclusiv a Detaliilor de Executie) de catre Supervisor conform Sub-clauzei 19.2 din Conditile de Contract	15 zile de la predare PTE si DDE de catre Antreprenor la Supervisor.
6	Aprobarea Proiectului Tehnic de Executie (inclusiv a Detaliilor de Executie) de catre Beneficiar conform Sub-clauzei 19.2 din Conditile de Contract	15 zile de la aprobare PTE si DDE de catre Supervisor



Proiectul pentru Autorizarea executării Lucrarilor de Construire (PAC) va fi depus pentru aprobarea de către Supervisor și avizarea de către Beneficiar în cadrul C.T.E - C.N.A.I.R și înaintat ulterior pentru eliberarea Autorizației de Construire.

Lucrarile nu vor începe până nu se obține Autorizația de Construire.

4.5.4. Proiectul tehnic de execuție va respecta legislația în vigoare. Proiectul elaborat de către Antreprenor va respecta cu strictețe caracteristicile imperative stabilite în cadrul Cerințelor Beneficiarului. Cu excepția cazului în care Antreprenorul demonstrează că există o eroare în aceste caracteristici imperative (caz în care se aplică prevederile sub-clauzelor 8.3 și/ sau 8.5 din Condițiile Generale de Contract), Antreprenorul nu va propune, în cursul elaborării proiectului sau în cursul execuției Lucrarilor, nicio derogare de la aceste caracteristici.

4.5.5. Orice eroare descoperită în cadrul proiectului elaborat de Antreprenor va fi rectificată pe riscul și răspunderea Antreprenorului, cu excepția celor prevăzute în sub-clauzele 8.4 și 8.5 din Condițiile Generale. Aprobarea de către Supervisor a proiectului elaborat de către Antreprenor nu îl va exonera pe Antreprenor de răspundere asupra proiectului respectiv.

4.5.6. Antreprenorul va fi responsabil de proiectul elaborat. Antreprenorul va îndeplini rolul de proiectant în conformitate cu prevederile Legii, inclusiv cu privire la stabilirea testelor de efectuat cuprinse sau nu în Specificațiile tehnice/Caiet de Sarcini, stabilirea fazelor determinante și asigurarea asistenței tehnice din partea proiectantului în conformitate cu prevederile Legii.

4.5.7. Antreprenorul va proiecta orice Lucrări Provizorii necesare pentru executarea Contractului.

4.5.8. Supervisorul nu va accepta spre analiză Documentele Antreprenorului care nu sunt însoțite de notele de calcul și de documentele justificative. Fiecare proiect trebuie să fie analizat în detaliu de către Supervisor. Toate planșele vor fi semnate, datate și stampilate de către Supervisor, ulterior verificării acestora de către verificatorii atestați.

4.5.9. Detaliile de execuție, ca parte integrantă a Proiectului Tehnic de execuție, vor fi verificate de către Verificatori atestați. Toate documentele depuse de Antreprenor vor fi semnate, datate și vor purta stampila de avizare a verificatorului/lor atestat/i. În acest sens, Antreprenorul va angaja prin contract separat Verificatori atestați. Antreprenorul în calitate de Proiectant va avea în vedere asumarea proiectului conform Legii 10/1995 privind calitatea în construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

4.5.10. Documentațiile care fac obiectul proiectării, predate mai târziu decât datele indicate în Tabelul de la art. 4.4.3. conduc la aplicarea prevederilor Clauzei 36.2 din Condițiile Generale.

4.5.11. Proiectul Tehnic de Execuție/ Detaliile de Execuție va/ vor putea fi aprobate de către Supervisor și avizate de către Beneficiar numai după ce va/ vor fi verificat/ e și stampilat/ e de către Verificatorii atestați contractați de Antreprenor.

4.5.12. Breviarele de calcul trebuie înaintate o dată cu predarea proiectului. Breviarele de calcul reprezintă documente justificative pentru dimensionarea elementelor de construcții și de instalații și se elaborează pentru fiecare element de construcție în parte. În acestea se vor preciza încărcările și ipotezele de calcul, combinațiile de calcul, metodologia de calcul, verificările și dimensionările, precum și programele de calcul utilizate.

Analiza și aprobarea de către Supervisor

4.5.13. Analiza și aprobarea de către Supervisor a Documentelor Antreprenorului se vor face în conformitate cu Clauza 19 [Proiectarea de către Antreprenor] din Condițiile Contractului.

4.5.14. Supervisorul nu va aproba nici o etapă de proiectare dacă:

- nu respecta caracteristicile imperative ale lucrărilor;
- nu este verificat de către Verificatori atestați.

4.5.15. Antreprenorul trebuie să prezinte informațiile și documentele suplimentare pe care le solicită Supervisorul în mod rezonabil, pentru o înțelegere completă a proiectului predat astfel încât să îl poată analiza și aproba.

4.5.16. Cu excepția cazului în care este prevăzut altfel în Condițiile Speciale sau Cerințele Beneficiarului, Supervisorul va aproba sau va respinge motivat documentația elaborată de Antreprenor în termen de 15 de zile de la primire. Acest termen va include și orice perioade necesare de consultări între Supervisor și Beneficiar.

4.6. Modificările Proiectului Tehnic de Execuție



4.6.1. Modificarea de catre Antreprenor a Proiectului Tehnic de Executie sau, inclusiv corectarea de catre Antreprenor a unei erori de proiectare potrivit prevederilor Sub-clauzei 19.6 [Erori in Documentele Antreprenorului], nu reprezinta o Modificare, cu conditia sa nu aduca modificari Cerintelor Beneficiarului/ proiectului/ schitei de proiect din Oferta tehnica.

4.6.2. Oricand inainte de aprobarea Receptiei la Terminarea Lucrarilor, Supervizorul poate aproba prin Ordin Administrativ o Modificare pentru orice parte a Lucrarilor, cu conditia ca aceasta Modificare sa fie nesubstantiala, in sensul legislatiei in domeniul achizitiilor publice si sa fie aprobata in prealabil de catre Beneficiar. O asemenea Modificare poate include modificari ale Cerintelor Beneficiarului, ale Documentelor Antreprenorului sau ale Lucrarilor.

4.6.3. Supervizorul, pentru toate Modificarile considerate, va stabili ajustarea Pretului Contractului aferenta unor lucrari suplimentare sau la care se renunta in baza urmatoarelor principii:

- (a) elemente similare si relevante din Contract, daca exista;
- (b) estimari rezonabile de Costuri la care se adauga un profit rezonabil;
- (c) preturi de piata.

4.6.4. Antreprenorul va transmite Supervizorului documentatia aferenta Proiectului Tehnic de Executie, verificata de catre verificatori atestati, impreuna cu o declaratie privind conformitatea proiectului elaborat de el cu :

- i. caracteristicile imperative stabilite in Cerintele Beneficiarului,
- ii. celelalte prevederi ale Cerintelor Beneficiarului
- iii. schita de proiect din Oferta tehnica.

4.6.5. In cazul in care Proiectul Tehnic de Executie elaborat de catre Antreprenor, prezinta unele devieri sau diferente fata de Cerintele Beneficiarului/ proiectul/ schita de proiect din Oferta tehnica, altele decat diferente sau devieri rezultand din erori identificate in Cerintele Beneficiarului si notificate de catre Antreprenor, aceste diferente sau devieri vor fi considerate a fi propuneri de Modificare initiale de catre Antreprenor.

4.6.6. Cu exceptia cazului in care este prevazut altfel in Conditiiile Speciale, Supervizorul va aproba sau va respinge motivat documentatia elaborata de Antreprenor in termen de **15 zile** de la primire. Acest termen va include si orice perioade necesare de consultari intre Supervizor si Beneficiar, analiza si aprobare de catre Beneficiar sau alte entitati.

4.6.7. Planurile, specificatiile tehnice, calculele si rapoartele modificate trebuie sa fie stampilate, semnate si datate de catre Antreprenor si Verificatorul atestat.

4.6.8. Antreprenorul trebuie sa solicite si sa programeze revizuirile Supervizorului pentru toate modificarile proiectului.

4.6.9. Modificarile aduse Proiectului Tehnic de Executie pot atrage conditia revizuirii acordului de mediu ceea ce impune parcurgerea procedurii de revizuire si necesitatea efectuarii de catre Antreprenor a unei documentatii specifice de mediu, in functie de decizia autoritatii emitente a actului de reglementare privind protectia mediului. Antreprenorul trebuie sa obtina toate aprobarile/ avizele/ acordurile necesare de la autoritatile competente in domeniu, in care scop are obligatia intocmirii/elaborarii tuturor studiilor pentru protectia mediului si/sau documentatiilor solicitate in conformitate cu prevederile legislatiei in vigoare. Toate modificarile vor fi, de asemenea, supuse aprobarii Supervizorului. Toate costurile suplimentare si/sau intarzierile de timp survenite din aceasta cauza sunt in responsabilitatea Antreprenorului si nu vor fi solicitate/revendicate de catre Antreprenor Beneficiarului.

4.7. Finalizarea Proiectului Tehnic de Executie

4.7.1. La finalizarea Proiectului Tehnic de Executie, Antreprenorul trebuie sa certifice faptul ca acesta a fost elaborat in conformitate cu cerintele Contractului si a fost controlat in conformitate cu planul de calitate aprobat al Antreprenorului.

4.7.2. Proiectul Tehnic de Executie elaborat in conformitate cu cerintele Contractului va fi prezentat verificatorilor atestati. Dupa verificarea de catre verificatorii atestati, proiectul va fi predat Supervizorului si Beneficiarului. Documentatiile de proiectare vor fi supuse avizarii Consiliului Tehnico – Economic al CNAIR S.A, ulterior aprobarii de catre Supervizor conform Sub-clauzei 19.2 din Conditiiile de Contract.



4.8. Caiete de Sarcini pentru Executie

4.8.1. Caietele de sarcini sunt parti integrante ale proiectului tehnic de executie, care reglementeaza nivelul de performanta a lucrarilor, precum si cerintele, conditiile tehnice si tehnologice, conditiile de calitate pentru produsele care urmeaza a fi incorporate in lucrare, testele, inclusiv cele tehnologice, incercarile, nivelurile de tolerante si altele de aceeasi natura, care sa garanteze indeplinirea exigentelor de calitate si performanta solicitate. Caietele de sarcini se elaboreaza de catre Proiectantul Antreprenorului, care presteaza, in conditiile legii, servicii de proiectare in domeniul constructiilor si instalatiilor pentru constructii, pe specialitati, prin dezvoltarea elementelor tehnice cuprinse in planse, si nu trebuie sa fie restrictive. Caietele de sarcini, impreuna cu plansele, trebuie sa fie concepute astfel incat, pe baza lor, sa se poata determina cantitatile de lucrari, costurile lucrarilor si utilajelor, forta de muncasi dotarea necesara executiei lucrarilor.

4.8.2. Antreprenorul va elabora si transmite Caietele de sarcini, ca parte a Proiectului. Caietele de sarcini fac parte din Documentele Antreprenorului. Cerintele privind materialele si executia sunt definite in Caiete de sarcini.

4.8.3. Antreprenorul va intocmi Caietele de sarcini folosind o structura similara cu cea prezentata in Anexa nr. 10. Specificatiile tehnice vor fi intocmite pentru fiecare segment de proiectare si adecvate pentru a insoti propunerile de proiectare.

4.8.4. Caietele de sarcini trebuie sa fie in deplina conformitate cu Standardele in vigoare. Caietele de sarcini trebuie sa includa referiri explicite la standardele aplicabile.

4.8.5. Caietele de sarcini trebuie sa respecte reglementarile tehnice in vigoare.

4.8.6. In cazul in care aceste reglementari sunt contradictorii, sau furnizeaza alternative, Caietele de sarcini trebuie sa reflecte solutia cea mai benefica pentru Beneficiar in ceea ce priveste calitatea, costurile pe intreaga durata de viata si executia lucrarilor.

4.8.7. In plus fata de cerintele de mai sus, Caietele de sarcini trebuie sa stabileasca un nivel de calitate pentru lucrari, in concordanta cu cele mai bune practici la nivelul Uniunii Europene. In cazul in care reglementarile tehnice romane sunt insuficiente pentru a asigura acest nivel de calitate, cu acordul Supervizorului, Caietele de sarcini vor include alte coduri si standarde internationale.

4.8.8. Pentru terasamente se va intocmi caiet de sarcini dedicat, in care se va detalia caracteristicile pamantului din umplutura (corpul rambleurului) luând in considerare implementarea calculului de stabilitate aferente breviarilor de calcul.

4.9. Proiectarea Lucrarilor provizorii

4.9.1. Inainte de executia Lucrarilor, Antreprenorul va transmite Supervizorului spre consimtamant detaliile aferente executiei Lucrarilor. Aceste detalii includ dar nu sunt limitate la elaborarea detaliilor aferente Lucrarilor Provizorii in conformitate cu prevederile Legii, documente tehnice aferente metodologiei de executie a Antreprenorului, piese desenate si calcule aferente. Aceste detalii vor fi elaborate cu aplicarea proiectului elaborat si nu pot rezulta in vreo Modificare.

4.9.2. Detaliile vor fi transmise Supervizorului cu 30 de zile inainte de inceperea activitatilor descrise. In termen de 15 zile, Supervizorul isi va da consimtamantul asupra detaliilor propuse sau le va respinge motivat. In cazul in care Supervizorul nu transmite nici consimtamantul nici respingere motivata se considera ca detaliile transmise de Antreprenor sunt acceptate.

4.9.3. Niciun consimtamant al Supervizorului nu il va exonera pe Antreprenor de raspunderea sa asupra detaliilor si modului de executie ales. Aceste detalii si modul de executie nu pot fi modificate fara consimtamantul Supervizorului.

4.9.4. In cazul in care Lucrarile Provizorii sunt modificate in timpul lucrarilor de constructie noile lucrari provizorii vor fi executate in conformitate cu noul proiect de lucrari provizorii, verificat conform legislatiei in vigoare.

4.10. Calitatea de „Proiectant” asa cum este definita de Legea in domeniul constructiilor din Romania

4.10.1. Antreprenorul trebuie sa adopte calitatea de "Proiectant" si "Executant", asa cum este el definit in legislatia romana in domeniul constructiilor, Legea 10/1995 privind calitatea in constructii (cu modificarile si completarile ulterioare).



4.10.2. Proiectantii de constructii raspund de indeplinirea urmatoarelor obligatii principale referitoare la calitatea constructiilor:

- a) precizarea prin proiect a categoriei de importanta a constructiei;
- b) asigurarea prin proiecte si detalii de executie a nivelului de calitate corespunzator cerintelor, cu respectarea reglementarilor tehnice si a clauzelor contractuale;
- c) prezentarea proiectelor elaborate in fata specialistilor verificatori de proiecte atestati, stabiliti de catre investitor, precum si solutionarea neconformitatilor si neconcordantelor semnalate;
- d) elaborarea caietelor de sarcini, a instructiunilor tehnice privind executia lucrarilor, exploatarea, intretinerea si reparatiile, precum si, dupa caz, a proiectelor de urmarire privind comportarea in timp a constructiilor. Documentatia privind postutilizarea constructiilor se efectueaza numai la solicitarea proprietarului;
- e) stabilirea, prin proiect, a fazelor de executie determinate pentru lucrarile aferente cerintelor si participarea pe santier la verificarile de calitate legate de acestea;
- f) stabilirea modului de tratare a defectelor aparute in executie, din vina proiectantului, la constructiile la care trebuie sa asigure nivelul de calitate corespunzator cerintelor, precum si urmarirea aplicarii pe santier a solutiilor adoptate, dupainsusirea acestora de catre specialisti verificatori de proiecte atestati, la cererea investitorului;
- g) participarea la intocmirea cartii tehnice a constructiei si la receptia lucrarilor executate;
- h) asigurarea asistentei tehnice, conform clauzelor contractuale, pentru proiectele elaborate, pe perioada executiei constructiilor sau a lucrarilor de interventie la constructiile existente;
- i) asigurarea participarii obligatorii a proiectantului coordonator de proiect si, dupa caz, a proiectantilor pe specialitati la toate fazele de executie stabilite prin proiect si la receptia la terminarea lucrarilor.

4.10.3. Antreprenorul va fi raspunzator de proiectul elaborat. Antreprenorul va indeplini rolul de proiectant in conformitate cu prevederile Legii, inclusiv cu privire la stabilirea testelor de efectuat cuprinse sau nu in Caietele de Sarcini, stabilirea fazelor determinante si asigurarea asistentei tehnice din partea proiectantului in conformitate cu prevederile Legii. De asemenea, Antreprenorul va proiecta orice Lucrari Provizorii necesare pentru executarea Contractului.

4.11. Detalii de Executie parte integranta din Proiectul Tehnic de Executie

4.11.1. Antreprenorul va elabora toate plansele detaliate de proiectare necesare pentru executia Lucrarilor. Toate desenele vor fi prezentate Supervizorului pentru aprobare.

4.11.2. Plansele relevante pentru executarea Lucrarilor vor fi realizate la urmatoarele scari, cu exceptia cazului in care s-au convenit alte dimensiuni cu Supervizorul:

- a. profiluri transversale tip, scara 1:50;
- b. profiluri transversale, scara 1:100/200;
- c. detalii de drenaj inclusiv realizarea intregului sistem de colectare si evacuare a apelor;
- d. podete, scara 1:50/100 -prezentand detalii pentru toate sectiunile care vor fi utilizate, inclusiv amenajarile acestora in amonte/aval si descarcarea acestora la emisari;
- e. plan de situatie scara 1:1000;
- f. profil longitudinal scara 1:1000/1:100;
- g. pentru lucrarile de arta plansele detaliate de proiectare vor fi elaborate la scarile adecvate;
- h. semnalizarea rutiera (indicatoarele rutiere si marcajele) si parapete - planurile generale la scara 1:1000, iar detaliile la scara 1:500 -1:200;
- i. noduri rutiere -zonele de intersectie intre drumuri nationale si ramuri ale nodurilor rutiere trebuie sa fie detaliate pe planuri cu scara 1:500;
- j. planse pentru dotarile drumului expres - scara de 1:500 cu detaliile la 1:200;



k. planuri privind mutarile si protejarile instalatiilor existente, la scari adecvate acestora.

4.11.3. In plus, fata de plansele Proiectului Tehnic de Executie, Antreprenorul va elabora toate plansele pe etape, planurile Lucrarilor Provizorii si Detaliile de Executie necesare pentru asigurarea bunei executii a Lucrarilor.

4.11.4. Inainte de punerea lor in aplicare, plansele aferente Lucrarilor provizorii sunt certificate ca fiind conforme cu Planul de catre Managerul de Calitate al proiectarii din partea Antreprenorului si verificate de catre verificatori atestati.

4.11.5. Antreprenorul va elabora toate desenele de executie si desenele de lucru necesare pentru executia lucrarilor. Daca este cazul, aceste desene vor fi incluse in predarile de documente ale Antreprenorului.

4.11.6. Desenele de lucru (schite de santier) nu trebuie revizuite de catre Supervizor dar vor fi transmise acestuia, spre informare, in termen de 5 zile inainte de aplicarea acestora in executie.

4.12. Date electronice

4.12.1. Antreprenorul trebuie sa furnizeze copii electronice ale tuturor planselor si documentelor, inclusiv modele folosite pentru elaborarea planselor intr-un format aprobat de catre Supervizor. Fiecare predare va fi insotita si de formatul electronic editabil al tuturor documentelor si planselor ce fac obiectul predarii.

4.12.2. Antreprenorul trebuie sa utilizeze software-ul standard profesional pentru modelarea, analiza si desenare, sub rezerva aprobarii de catre Supervizor. Antreprenorul va furniza cu titlu gratuit (pe parcursul implementarii), cate o licenta pentru fiecare soft folosit, Beneficiarului, Supervizorului si Verificatorului, dupa caz si la solicitarea expresa.

4.12.3. Antreprenorul are obligatia de a crea, administra si mentine un site internet aprobat de colaborare, pentru schimbul si controlul predarii proiectului si pentru aprobari. Antreprenorul trebuie sa isi prezinte propunerea de website Supervizorului in termen de 14 zile de la Data inceperii lucrarilor, cu o explicatie detaliata a functionarii si controlului securitatii acestuia.

4.12.4. Antreprenorul isi va instrui intreg personalul, precum si pe cel al Supervizorului si cel al Beneficiarului care are acces la site. Limba site-ului va fi romana.

4.12.5. Antreprenorul va crea "Camera de Date" care contine toate documentele inclusiv Documentele Beneficiarului. Camera de Date se va accesa de catre personalul Beneficiarului responsabil pentru implementarea contractului in baza unui USER si a unei PAROLE, sau dupa caz in baza unui Certificat de Securitate.

4.12.6. Antreprenorul va asigura supravegherea on-line a lucrarilor prin instalarea a minim 2 camere web in punctele din santier indicate de beneficiar Camerele vor fi conectate la o retea internet cu o viteza suficienta iar beneficiarul va primi drept de acces si "share"

4.12.7. Costurile administrative, efectuate in scopul contractului, sunt in sarcina Antreprenorului.

4.13. Proiectul pentru Autorizarea executarii lucrarilor

4.13.1. In termenul specificat in Acordul Contractual, calculat de la Data de Incepere a Activitatii de Proiectare, Antreprenorul va elabora proiectul tehnic, inclusiv proiectul pentru autorizarea executarii lucrarilor, necesare pentru Lucrarile Permanente, la nivelul de calitate specificat in Lege si in Contract.

4.13.2. Proiectul pentru autorizarea executarii lucrarilor, necesar pentru Lucrarile Permanente va fi elaborat de Antreprenor pentru si in numele Beneficiarului si va cuprinde documentatiile, avizele si acordurile conexe necesare pentru executia Lucrarilor. Pentru obtinerea altor autorizatii de construire/demolare, inclusiv pentru organizarea de santier, se vor intocmi documentatii, ce se vor depune la autoritatile locale, dupa caz.

4.13.3. Antreprenorul va transmite toate instiintarile, va plati toate taxele, cote si tarife, va pregati toata documentatia necesara si va obtine toate autorizatiile, licentele si aprobarile in conformitate cu Legile in vigoare pentru proiectarea, executia si terminarea Lucrarilor si remedierea oricaror defectiuni. Antreprenorul va obtine si autorizatiile aferente Lucrarilor Provizorii.

4.13.4. Antreprenorul va intreprinde diligentele necesare pentru ca Beneficiarul sa obtina si, dupa caz, sa prelungeasca autorizatia de construire necesara pentru Lucrarile Permanente proiectate de catre Antreprenor, in conformitate cu prevederile Contractului. De asemenea, pentru aceste Lucrari, Antreprenorul va obtine, in numele Beneficiarului, toate aprobarile si avizele conexe necesare pentru a



initia si executa Lucrarile. Antreprenorul va depune la C.N.A.I.R.- S.A. documentatia completa pentru autorizarea lucrarilor de construire - Proiectul pentru autorizarea executarii lucrarilor, intocmita in conformitate cu prevederile Legii 50/1991 actualizata si HG 907/2016, in vederea transmiterii catre autoritatea emitenta, Ministerul Transporturilor Infrastructurii si Comunicatiilor. Dupa obtinerea Autorizatiei de Construire, autoritatea emitenta, prin C.N.A.I.R. S.A. va preda Antreprenorului exemplarul vizat spre neschimbare impreuna cu Autorizatia de construire.

4.13.5. Antreprenorul nu va executa nicio lucrare in absenta unei autorizatii de construire valabile. Antreprenorul poate solicita asistenta Beneficiarului in obtinerea documentelor conform Legii si altor informatii similare, care nu ar fi accesibile in mod facil si care pot afecta Antreprenorul in indeplinirea obligatiilor ce ii revin prin Contract.

4.13.6. Beneficiarul va oferi asistenta rezonabila Antreprenorului, la cererea sa, pentru autorizatii, acorduri sau aprobari necesare.

4.13.7. Antreprenorul va fi responsabil cu intocmirea documentatiei si obtinerea si mentinerea in valabilitate a tuturor avizelor/ acordurilor necesare autorizarii lucrarilor si realizarii investitiei.

4.13.8. Antreprenorul va fi responsabil cu realizarea studiilor de specialitate si intocmirea documentatiei tehnice in vederea obtinerii Autorizatiei de Construire, conform prevederilor legale in vigoare si a solicitarilor din partea autoritatii emitente.

4.13.9. La intocmirea Documentatiei pentru autorizarea lucrarilor de construire - Proiectului pentru Autorizarea executarii lucrarilor de Construire, Antreprenorul va tine cont de solicitarile autoritatii emitente, respectiv va avea in vedere cel putin urmatoarele:

Memoriul tehnic va contine si:

1. capitol in care se va specifica regimul juridic al terenului ce urmeaza a fi ocupat de lucrarile de construire;
2. un capitol in care sunt centralizate si descrise in ordinea pozitiei kilometrice lucrarile ce urmeaza a se autoriza;
3. capitol ce va trata modul de corelare a conditionarilor din acorduri /avize din Certificatul de Urbanism si respectarea recomandarilor din ASR; Informatiile prezentate in avizul CTE, Avizul de gospodarirea Apelor si actele de reglementare privind protectia mediului trebuie sa fie corelate, inclusiv cu piesele desenate (pozitii kilometrice, solutii tehnice, etc);
4. se vor preciza in memoriu cerintele pentru verificarea tehnica a proiectului conform prevederilor *Regulamentului privind verificarea și expertizarea tehnică a proiectelor, expertizarea tehnică a execuției lucrărilor și a construcțiilor, precum și verificarea calității lucrărilor executate*

Documentia tehnica va avea semnatura si stampila elaboratorului proiectului si va fi verificata tehnic la toate cerintele solicitate in Proiect, in conformitate cu Legea 10/1995 actualizata.

- a. Referatele de verificare vor fi insotite de atestatele verificatorilor si copii dupa legitimitatile (valabile) ale acestora.
- b. Fiecare Plan de situatie, inclusiv cele pentru Utilitati, va avea reprezentat/evidentiat cu linie boldata limita culoarului expropriat (inclusiv Nota si Legenda);
- c. Studiul Geotehnic va fi insotit de Referat Vericator Af, atestat si legitimatie valabila;
- d. Studiu Topo (procesul verbal de receptie al lucrarii vizat de catre OCPI sau ANCPPI);
- e. Studii de specialitate, dupa caz.

Antreprenorul va asigura asistenta Beneficiarului in vederea obtinerii Auditului de Siguranta Rutiera pentru Stadiul II, conform Legii 50, actualizata in 2017, art.7, alin 24. Mentionam ca documentatia pentru obtinerea autorizatiei de construire trebuie sa includa Raportul de audit de siguranta rutiera pentru stadiul II, iar modificarile/ completarile solicitate prin recomandarile din cadrul acestui Raport trebuie sa fie operate in documentatia transmisa pentru obtinerea autorizatiei.

Antreprenorul este informat ca nu se poate emite Autorizatia de Construire in cazul in care documentatia predata este incompleta si neconforma. Toate costurile suplimentare si/ sau intarzierile de timp survenite



din aceasta cauza sunt in responsabilitatea Antreprenorului si nu vor fi solicitate/ revendicate de catre Antreprenor, Beneficiarului.

Dupa obtinerea Autorizatiei de Construire, modificarile aduse proiectului din motive justificate si cu aprobarea beneficiarului, impun reluarea procesului de autorizare, conform legislatiei in vigoare. Toate costurile suplimentare si/sau intarzierile de timp survenite din aceasta cauza sunt in responsabilitatea Antreprenorului si nu vor fi solicitate/revendicate de catre Antreprenor, Beneficiarului, in conditiile in care aceste modificari sunt datorate culpei Antreprenorului sau sunt initiate de catre Antreprenor in conformitate cu Sub-Clauza 37.11 [Propunere de modificare initiata de catre Antreprenor].

4.14. Drumuri Principale

4.14.1. Plan general si cerinte de proiectare

4.14.1.1. Aceasta sectiune prezinta cerintele pentru proiectarea tuturor drumurilor incluse in Proiect. Capacitatile fizice si solutiile tehnice incluse in Studiul de Fezabilitate, precum si cele precizate in capitolul Caracteristici imperative privind lucrari de drum si intersectii sunt cerinte minimale si obligatorii.

Antreprenorul trebuie sa pregateasca planse de proiectare pentru constructii, in conformitate cu standardele pentru desen tehnic in vigoare. Plansele de proiectare detaliate necesare pentru executia lucrarilor vor fi elaborate la scara stabilita in subcapitolul Detalii de Executie parte integranta din Proiectul tehnic de executie, cu exceptia cazului in care s-a convenit altfel cu Supervizorul.

4.14.1.2. Antreprenorul va elabora plansele drumurilor incluse in Proiect, folosind standardele si normativele in vigoare.

4.14.1.3. Plansele, in functie de specificul lor, trebuie sa prezinte nivelul terenului, cota proiect, racordari orizontale si verticale, sectiunea transversala, locatia laterala a scurgerii apelor, descrieri si trimiteri la toate lucrarile de drenaj, lucrari de consolidare, lucrari de poduri, pasaje, locatia reperelor, kilometraj, precum si orice alte informatii relevante. Elementele geometrice detaliate se refera la urmatoarele aspecte principale, dar fara a se limita la acestea:

1. Traseu in plan;

i. Planul de ansamblu

Pe plan de ansamblu se vor figura toate lucrarile de arta, cu indicarea clara a pozitiei kilometrice a acestora, cat si a obstacolelor traversate (cale ferata, drum, canal, rau, parau, etc).

Se vor pozitiona pe plan siturile arheologice, monumentele istorice si ariile protejate.

ii. Planul de situatie

Planul de situatie va avea ca suport ridicarea topografica completata, daca este necesar, ce va sta la baza intocmirii proiectului;

Planul de situatie va contine o legenda in care se fie explicitate elementele proiectate cat si elementele existente.

Pe planul de situatie se vor evidentia elementele geometrice ale traseului in plan, viteza de proiectare asigurata in curbele respective, toate elementele sistemul de drenaj ale drumului expres, aplicabilitatea, tipul si sensul de scurgere al acestora, pozitionarea lucrarilor de arta si a lucrarilor de consolidare precum si a drumului expres.

iii. Planul de trasare

Planul de trasare va contine elementele necesare trasarii drumului expres: axul drumului expres (valorile razelor de racordare, lungimea curbilor, coordonatele tangentelor de intrare si iesire, bisectoarea, etc), trasarea varfurilor axului in plan, etc.

iv. Profil longitudinal;

Profilul longitudinal va contine o legenda in care sa fie explicitate elementele ce se regasesc in profil longitudinal. Profilul longitudinal va contine informatii referitoare la valoarea elementelor amenajarii curbilor in spatiu (convertire, suprainaltare, elementele axei in plan, elementele geometrice ale profilului in lung, cote existente, cote proiectate, etc).

Profilul longitudinal va contine pozitionarea lucrarilor de arta, a podetelor, informatii privind cotele de scurgere a apelor spre descarcari, pe stanga si pe dreapta, etc.

v. Profile transversale tip



Profilurile transversale tip vor reflecta întreaga situația proiectată (cu referire la componenta structurii rutiere, elemente geometrice ale platformei, tipul parapetului, elementele de scurgere a apelor, etc)

vi. Amenajare noduri rutiere și intersecții la nivel

Planurile de situație care se vor prezenta cu amenajarea intersecțiilor, vor conține obligatoriu Coordonatele ridicării topografice, precum și obstacolele existente în zonele respective;

Proiectele de amenajare a intersecțiilor vor conține profile longitudinale pe toate ramurile/ bretelele intersecției, precum și profile transversale caracteristice;

vii. Profile transversale curente;

viii. Planse de detalii

ix. Racordări, intersecții și sensuri giratorii.

4.14.1.4. Proiectul Tehnic de Executie pentru amenajarea, nodurilor rutiere, intersecțiilor la nivel, a dotarilor proiectelor de parapete, de iluminat, de ITS precum și proiectul de reglementare a circulației rutiere prin indicatoare și marcaje rutiere vor fi avizate de Comisia Tehnică privind Siguranța Circulației Rutiere din cadrul C.N.A.I.R. și Direcția Rutiera din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române (I.G.P.R.).

Pentru analizarea în cadrul Comisiei Tehnice de Siguranța Circulației Rutiere se vor avea în vedere următoarele aspecte:

- se va elabora un studiu de circulație necesar justificării tipurilor de amenajări proiectate în scopul identificării eventualelor probleme legate de capacitatea de circulație a intersecțiilor, modul de reglementare și dirijare a traficului rutier;
- planurile de situație care se vor prezenta cu amenajarea intersecțiilor, vor conține obligatoriu coordonatele ridicării topo, precum și obstacolele existente în zonele respective;
- proiectele cu amenajarea intersecțiilor vor conține profile longitudinale în lungul drumului expres și în lungul drumurilor intersectate, precum și profile transversale în puncte caracteristice;
- Se va avea în vedere ca drumurile de legătură să debuseze în intersecții cu drumuri publice clasificate.
- Drumurile agricole și drumurile relocalate nu vor debusa în intersecțiile la nivel.

4.14.2. Elemente geometrice

Proiectarea detaliată a drumurilor se va realiza folosind un software adecvat de proiectare cu respectarea Cerințelor Beneficiarului.

4.14.3. Imprejmuire și bariere de mediu

4.14.3.1. Imprejmuiri temporare se vor menține pe întreaga durată a lucrărilor sau până în momentul în care sunt înlocuite cu gard permanent. Antreprenorul va asigura garduri temporare adecvate, care trebuie aprobate de Supraveghitor. Gardul temporar trebuie menținut în bună stare pe toată durata contractului, pentru a îndeplini cerințele Supraveghitorului.

4.14.3.2. Garduri permanente vor fi create și pentru bazinele decantoare separatoare de grasimi, bazine de retenție sau bazine de dispersie;

Tipul de garduri permanente trebuie să fie în conformitate cu standardele aplicabile și trebuie să fie aprobat de către Supraveghitor. Alegerea tipului de gard permanent se va face ținând cont de prevederile actelor de reglementare în domeniul protecției mediului.

4.14.3.3. Antreprenorul va analiza toate locațiile conforme cu execuția ale gardului permanent și le va prezenta în planșele conforme cu execuția.

4.14.3.4. Antreprenorul trebuie să evalueze necesitatea măsurilor de reducere a zgomotului (bariere sau diguri etc.), în conformitate cu standardul SR EN 1793-3/1999 și SR EN 1794/2011 și va proiecta sisteme de reducere a zgomotului (panouri fonoabsorbante) dacă aceste standarde le impun. Măsurile de protecție la zgomot vor fi proiectate de Antreprenor în conformitate cu standardele în vigoare și trebuie să fie aprobate de către Supraveghitor înainte de instalare.

4.14.4. Parapete de siguranță

4.14.4.1. La achiziția și amplasarea parapetului se vor avea în vedere prevederile “Normativului pentru



sisteme de protecție pentru siguranța circulației pe drumuri, poduri și autostrăzi - AND 593”, precum și a standardelor SR EN 1317/1-5 și corelarea lățimii de lucru a parapetului cu spațiul din spatele parapetului.

4.14.4.2. Se va avea în vedere faptul că tipul de parapet trebuie ales astfel încât să corespundă spațiului de amplasare a acestuia prevăzută în cadrul proiectului.

4.14.4.3. Se vor prevedea parapete de siguranță pe toată lungimea drumului expres, atât pe zona mediană cât și pe zonele laterale pentru delimitarea platformei drumului expres, pe toate structurile ce supratraversează drumul expres, în conformitate cu standardele și bunele practici în materie de siguranță traficului.

4.14.4.4. Parapetele de siguranță vor fi instalate conform proiectului elaborat de Antreprenor, având în vedere exigentele din cadrul reglementărilor / standardele în vigoare și Cerințelor Beneficiarului.

4.14.4.5. Antreprenorul trebuie să aleagă tipul de parapete de siguranță necesar pentru a satisface cerințele de protecție identificate în conformitate cu standardele / reglementări în vigoare și să obțină aprobare de la Supraveghător pentru utilizarea acestora.

4.14.4.6. Antreprenorul trebuie să proiecteze și să verifice montarea parapetului de siguranță în conformitate cu standardele în vigoare.

4.14.4.7. În zona intersecțiilor drumului expres cu alte cai de comunicație, pilele și culeele pasajelor vor fi protejate cu parapete de siguranță amplasate la nivelul părții carosabile a drumului supratraversat.

4.14.4.8. Proiectul de parapete se va supune avizării de către Beneficiar. Antreprenorul trebuie să se asigure că va realiza proiectul de parapete în conformitate cu standardele în vigoare și își va estima costurile în conformitate cu această soluție.

4.14.4.9. În unghiurile generate între bretele și partea carosabilă se vor amplasa atenuatori de soc care să corespundă prevederilor SR EN 1317-3/2011, pentru amortizarea șocurilor provocate de eventualul impact al unui vehicul cu parapetele de protecție în zona de separare a fluxurilor de circulație; Atenuatorul care se va achiziționa trebuie să aibă nivelul de protecție pentru viteză de 120 km/h. Atenuatorul de impact se va prevedea la dotările drumului expres și cel care se va achiziționa trebuie să asigure nivelul de protecție pentru viteză de 120 km/h.

Pe parapetele de siguranță se montează elemente retro-reflectorizante (catadioptri, fluturări reflectorizante sau alte elemente reflectorizante). În cazul parapetului din beton, în scopul asigurării unei vizibilități sporite, îndeosebi pe timp de noapte, se vor utiliza dispozitive luminoase alimentate cu energie solară. În zona mediană, pentru eliminarea efectului de orbire a conducătorilor de autovehicule care circulă pe sensuri contrare, se utilizează panouri anti-orbire montate pe parapetul de siguranță, de-a lungul drumului expres. În conformitate cu prevederile SR EN 12676-1/2003 și condițiile de trafic de pe drumurile pe care se montează balizele anti-orbire, în vederea asigurării protecției conducătorilor vehiculelor grele și usoare de raze incidente ale oricărui vehicul care circulă din sens opus, sistemele anti-orbire (incluzând parapetul de siguranță și elementele/balizele anti-orbire) trebuie să aibă o înălțime minimă măsurată de la sol de 1,67 m;

Amplasarea balizelor anti-orbire trebuie să se facă astfel încât să se respecte prevederile SR EN 12676-1/2003;

La achiziționarea panourilor anti-orbire se va avea în vedere că elementul de fixare al acestora să nu fie confecționat din aluminiu, pentru a evita în acest fel furturile panourilor respective.

Pentru protejarea traficului pietonal (incluzând personalul de întreținere în caz de accidente rutiere) parapetul pietonal va fi amplasat pe ambele părți ale lucrărilor de artă la limita exterioară a trotuarului.

4.14.4.10. Parapetul marginal care se va amplasa pentru delimitarea platformei drumului expres, cu nivelul de protecție conform normativului în vigoare.

4.14.4.11. Proiectul tehnic în care se prezintă detaliile legate de elementele de siguranță a circulației rutiere (amplasare, montare, tip, lungime, etc. parapet / amortizoare de soc, etc.) va fi aprobat de Comisia Tehnică privind Siguranța Circulației Rutiere din cadrul C.N.A.I.R. și Direcția Rutieră din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române (I.G.P.R.).

4.14.5. Sisteme de drenare și canalizare

Sistem de drenare pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale de pe suprafața drumului

4.14.5.1. Antreprenorul va proiecta un sistem adecvat de drenaj pentru a asigura colectarea și evacuarea apelor de pe suprafața carosabilă și de pe structurile construite.



4.14.5.2. Proiectarea caminelor pentru drenaj si drenuri trebuie sa respecte Standardele in vigoare. Santurile trebuie sa aiba un minim de panta de 0,2 %. Conductele de drenaj trebuie sa aiba un minim de panta de 0,3 %.

4.14.5.3. Toate rigolele betonate vor fi pozate pe o fundatie din beton sau un strat de nisip, iar caminele pentru drenajul cu teava vor fi realizate din materiale care nu permit depunerea noroiului. Nu vor fi permise camine sau camere de cadere pe carosabil.

4.14.5.4. In zonele curbelor amenajate, evacuarea apelor pluviale de pe partea carosabila se va realiza prin intermediul sistemului de drenaj prevazut in zona mediana pentru calea convertita sau suprainaltata si la marginea partii carosabile pentru cealalta cale.

4.14.5.5. La elaborarea sistemului de drenaj, Antreprenorul trebuie evalueze impactul pe care aceste sisteme de drenaj il au asupra mediului. In consecinta, inainte de deversarea in emisari, apele pluviale colectate de pe partea carosabila vor fi epurate prin intermediul decantoarelor si separatoarelor de hidrocarburi. Aceste dispozitive vor fi dimensionate in functie de debitele apelor care tranziteaza santurile drumului si vor fi amplasate astfel incat sa permita mentenanta frecventa si facila.

Sistem de drenare a terasamentelor

4.14.5.6. In cazul in care apele pluviale de pe terenul natural din apropierea drumului se aduna la baza rambleului acestuia, santurile vor actiona de asemenea ca si santuri de garda. La dimensionarea acestora se va tine cont si de valoarea debitului suplimentar colectat de aceste santuri.

4.14.5.7. In sectiunile in care panta terenului natural este inspre zonele de debleu, vor fi prevazute santuri de garda la partea superioara a taluzului de debleu astfel incat sa se asigure colectarea si dirijarea corespunzatoare a apelor pluviale spre sistemul de drenaj al drumului expres.

Evacuarea apei pluviale

4.14.5.8. Antreprenorul are obligatia de a respecta conditiile impuse prin avizul de gospodarire a apelor si va fi responsabil si pentru identificarea de noi locatii potrivite pentru evacuarea apei pentru lucrarile proiectate, cat si de obtinere a tuturor aprobarilor necesare de la autoritatile competente pentru deversarea in emisari si/sau in bazine de retentie si/sau in bazine de dispersie, inclusiv a avizului de gospodarire a apelor modifcator, dupa caz.

Beneficiarul nu este responsabil de solutiile adoptate/ alese de catre Antreprenor pentru evacuarea apelor catre noi locatii „potrivite”, care sunt colmatate/ neintretinute de catre detinator si nu asigura functionalitate. In acest caz, Antreprenorul are obligatia de a identifica alte locatii potrivite, Beneficiarul nefiind responsabil pentru nicio intarziere suferita in executia contractului si nici nu va suporta costuri suplimentare generate de aceste intarzieri sau lucrari.

4.14.5.9. Antreprenorul trebuie sa se asigure ca toate conductele de drenaj care se varsa in albia raurilor trebuie sa fie prevazute cu pereti de inchidere corect proiectati, care sa ofere protectie adecvata impotriva eroziunii albiei si malului. Structurile de deversare trebuie sa fie proiectate astfel incat sa se incadreze bine cu mediul inconjurator

4.14.5.10. Inainte de deversare, toate apele colectate de pe carosabil vor fi trecute printr-un decantor si separator de hidrocarburi. Separatorul de hidrocarburi va fi dimensionat, astfel incat sa asigure preluarea debitului colectat de sistemul de drenaj in locul respectiv. Separatoarele de hidrocarburi vor fi proiectate si amplasate pentru a permite intretinerea facila si frecventa. Caile de acces vor fi proiectate si executate, dupa cum este necesar pentru a permite un acces usor la toate separatoarele.

Facilitati pentru evacuarea controlata a apelor pluviale

4.14.5.11. Antreprenorul va proiecta sistemul de drenaj, astfel incat rata de deversare a intregii cantitati de apa de pe carosabil in cursurile de apa existente sa nu fie mai mare decat cantitatea colectata initial pe zona definita de limita permanenta a drumului.

4.14.5.12. Facilitatile de evacuare sunt necesare pentru a stoca debitele colectate de pe drum in conditii de furtuna si trebuie sa includa o restrictie adecvata la deversare pentru a limita cantitatile deversate in cursul de apa pana la un nivel care nu il depaseste pe cel curent. Restrictia trebuie sa includa un mijloc adecvat de inchidere a deversarii ceea ce permite ca debordarile poluante majore sa fie transferate catre instalatia de stocare.

4.14.5.13. Antreprenorul va evalua cerintele de depozitare si va proiecta si construi orice facilitati de stocare necesare, cu aprobarea Supervizorului si a tuturor autoritatilor legale relevante. Caile de acces trebuie sa fie proiectate si construite dupa cum este necesar pentru a permite accesul usor la instalatiile



de depozitare pentru operatiuni de intretinere.

Intretinere

4.14.5.14. Drenajul/ scurgerea apelor vor fi proiectate astfel incat sa permita ca sistemele sa fie intretinute de maniera sigura si eficienta. In cazul facilitatilor care necesita intretinere regulata prelungita, cum ar fi camine, camerele de cadere, separatoarele de hidrocarburi etc., Antreprenorul trebuie sa asigure acces permanent, pentru a permite acestor activitati sa se desfasoare in conditii de siguranta si cu intreruperi minime pentru utilizatorii drumurilor. Antreprenorul trebuie sa transmita propunerile sale spre aprobarea Supervizorului.

4.14.5.15. Antreprenorul trebuie sa se asigure ca toate elementele lucrarilor de deversare permit intretinerea sigura si eficienta.

Criterii de proiectare

4.14.5.16 Sistemul de colectare, preluare si dirijare a apelor de suprafata va fi proiectat in conformitate cu toate standardele aplicabile.

Perioada de recurenta

4.14.5.17. Sistemul de drenaj al apei de suprafata va fi proiectat pentru situatii de caderi masive de precipitatii cu perioada de recurenta de 10 ani in conformitate cu toate standardele aplicabile.

Intensitatea Precipitatiilor

4.14.5.18. Intensitatea ploii de calcul va fi dimensionata in functie de frecventa (nr. de ploi maxime raportat la nr. de ani) si durata ploii de calcul in conformitate cu reglementarile in vigoare.

4.14.6. Terasamente

Generalitati

4.14.6.1. Antreprenorul trebuie sa prezinte un studiu geotehnic anterior depunerii Proiectului Tehnic de Executie, care va include propunerile sale pentru construirea tuturor terasamentelor. Antreprenorul trebuie sa efectueze testele necesare pentru a stabili masurile de executie adecvate pentru a asigura stabilitatea excavatiilor si terasamentelor. Metoda de analiza a stabilitatii pantei si modelul folosit de catre Antreprenor vor fi aprobate de catre Supervizor. Masurile de crestere a stabilitatii pantei trebuie sa fie aprobate de catre Supervizor. Parametrii solului pentru proiectarea geotehnica se determina prin teste de laborator sau prin testare la fata locului. Metodele sunt aprobate de catre Supervizor. Inclinarea taluzului atat in zona de rambleu cat si in zona de debleu, la nivel de versanti, va fi justificata printr-un breviar de calcul asumat de Proiectant si Verificatorul de Proiecte, conform legislatiei in vigoare.

4.14.6.2. Antreprenorul trebuie sa intreprinda toate investigatiile necesare (inclusiv investigari si teste la adancime) pentru a stabili masurile de executie adecvate pentru a asigura stabilitatea terasamentelor. Metoda de analiza a stabilitatii pantei si modelul folosit de catre Antreprenor vor fi aprobate de catre Supervizor. Toate masurile de stabilizare a pantei vor fi aprobate de catre Supervizor.

4.14.6.3. Calculele de stabilitate ale terasamentelor vor fi realizate conform prevederilor EUROCOD.

4.14.6.4. Stabilitatea taluzurilor va asigurata prin prevederea unor pante corespunzatoare in functie de inaltimea taluzurilor si de caracteristicile materialelor din corpul terasamentelor. Acestea vor fi protejate, impotriva eroziunii, dupa caz, prin imbracare cu un stat vegetal si insamantate cu iarba sau prin masuri speciale de protectie, in conformitate cu Cerintele Beneficiarului, a studiului de fezabilitate si a datelor puse la dispozitie.

Excavatiile

4.14.6.5. Pentru a preveni eroziunea, pantele excavatiilor se acopera cu un strat vegetal si se cultiva cu iarbasi plante indigene, in conformitate cu documentatia de evaluarea a impactului asupra mediului. Se anticipeaza ca in cazul excavatiilor mai adanci vor fi necesare ziduri de sustinere, ancorari sau alte masuri structurale de stabilizare, pentru a reduce la minim excavarea si pentru a proteja pantele de eroziune. Limitele santierului reflecta aceste abordari. Antreprenorul va fi responsabil pentru proiectarea tuturor masurilor privind excavarea si pentru conformarea cu cerintele Supervizorului cu privire la caracterul adecvat al propunerii lui.

Solutiile proiectate se vor incadra in limita coridorului expropriat pus la dispozitie de Beneficiar. In cazul in care apar situatii care necesita suprafete de teren suplimentare, se vor aplica prevederile art. 5.1.17 din Cerintele Beneficiarului si Anexei nr. 3 la Cerintele Beneficiarului- Suprafete de teren suplimentare necesare executiei lucrarilor.

Bilantul terasamentelor / Surse materiale



4.14.6.6. Antreprenorul trebuie să evalueze volumul general de terasamente al Contractului și, în cazul în care este necesar o compensare negativă a umpluturilor, acesta va identifica surse adecvate pentru materiale de umplere și va efectua prelevările de probe și testele necesare pentru a satisface cerințele Supervizorului cu privire la caracterul adecvat al tuturor surselor. Antreprenorul va prezenta propunerile sale cu privire la groapa/ gropile de împrumut spre aprobarea Supervizorului și va obține avizul tuturor autorităților competente, înainte de începerea transportului.

4.14.6.7. În cazul în care se înregistrează un surplus net de material pe Santier, Antreprenorul va lua măsuri pentru eliminarea în siguranță a surplusului de pe Santier, folosind trasee adecvate. Antreprenorul va prezenta propunerile sale cu privire la depozitele temporare și permanente spre aprobare Supervizorului și va obține avizul tuturor autorităților competente, înainte de începerea transportului.

4.14.6.8. Antreprenorul este pe deplin responsabil pentru identificarea, utilizarea și readucerea la o stare acceptabilă a terenurilor folosite pentru lucrări temporare sau depozite de materiale excavat.

Mentionam faptul ca în cadrul proiectului nu sunt necesare gropi de împrumut. În consecință, acestea nu au fost identificate de Beneficiar și, totodată, nu se regăsesc în coridorul de expropriere.

În situația în care Antreprenorul constată că este necesară utilizarea unor gropi de împrumut, pentru buna desfășurare a lucrărilor, **acesta este responsabil să le identifice, să obțină toate avizele și permisele necesare pentru exploatarea și autorizarea gropilor de împrumut, să suporte costurile/taxele/tarifele/redevențele aferente și să readucă terenurile utilizate la o stare acceptabilă, conform normativelor în vigoare.**

Antreprenorul este responsabil pentru obținerea tuturor avizelor, permiselor și autorizațiilor necesare pentru terenurile pe care le utilizează, iar toate costurile, taxele și redevențele aferente sunt în sarcina sa, Beneficiarul neavând nicio obligație de a deconta aceste costuri.

Beneficiarul nu pune la dispoziție terenuri pentru depozitarea materialelor sau pentru alte lucrări temporare. Antreprenorul trebuie să asigure aceste terenuri pe cheltuiala proprie, inclusiv terenuri în afara coridorului de expropriere pus la dispoziție.

Utilizarea materialelor de pe terenurile alocate trebuie să respecte toate normele și reglementările în vigoare.

Terasamente consolidate

4.14.6.9. În cazul în care Antreprenorul își propune să utilizeze terasamente consolidate, va prezenta propunerile sale spre analiză Supervizorului, într-o fază incipientă a Contractului. Antreprenorul va fi responsabil pentru proiectarea și construcția tuturor terasamentelor consolidate.

4.14.6.10. Antreprenorul va realiza o evaluare hidrologică a zonelor de captare a apei și va proiecta și executa toate podetele necesare pentru funcționarea adecvată a obiectivului de investiție.

4.14.7. Structura rutieră

4.14.7.1. Antreprenorul va proiecta și executa toată structura rutieră necesară pentru implementarea Contractului. Aceasta include, dar nu se limitează la:

- i. proiectarea și executia structurii rutiere a părții carosabile a drumului expres,
- ii. proiectarea și executia structurii rutiere pentru drumurile de acces în santier, drumurile laterale, relocări de drumuri existente clasificate sau neclasificate etc.

4.14.7.2. Proiectarea structurii rutiere a părții carosabile a drumului trebuie să respecte pe deplin cerințele standardelor aplicabile. Bitumurile vor fi incorporate în mixturile asfaltice în conformitate cu ultimele standarde și norme aplicabile, și în conformitate cu cerințele Beneficiarului.

4.14.7.3. Se vor avea în vedere prevederile capitolului Caracteristici imperative ale lucrărilor.

4.14.8. Borduri, trotuare

Antreprenorul va evalua necesitatea de asigurare de borduri, trotuare necesare conform Contractului și va proiecta și executa astfel de facilități sub rezerva aprobării Supervizorului și Beneficiarului. Facilitățile vor fi proiectate și executate în conformitate cu standardele aplicabile.

4.14.9. Indicatoare, mijloace de semnalizare rutieră și marcaje rutiere

4.14.9.1. Antreprenorul are obligația de a proiecta și instala toate marcajele rutiere și indicatoare rutiere necesare pentru exploatarea în siguranță a drumurilor acoperite de prezentul Contract, la darea lor în funcțiune. Antreprenorul este, de asemenea, responsabil pentru toate marcajele rutiere și semnalizarile de circulație necesare pentru exploatarea în siguranță a tuturor drumurilor afectate de lucrări care sunt



deschise traficului, pe durata lucrărilor. Antreprenorul trebuie să prezinte Supervizorului spre aprobare, propunerile sale de indicatoare de circulație și marcaje rutiere, înainte de instalare.

4.14.9.2.Indicatoarele și marcajele rutiere permanente vor fi în conformitate cu standardele în vigoare, cu Convenția de la Viena („Convenția privind semnele și semnale de Circulație din 1968” și Acordul European de la 1971 care o completează) și cu codul rutier român; cu SR 1848 - 1, 2, 3/2011 (Semnalizare rutiera. Indicatoare și mijloace de semnalizare rutiera) și SR 1848-7/2015 (Semnalizare rutiera.Marcaje rutiere), aflate în vigoare la data de referință.

4.14.9.3. Indicatoarele și marcajele rutiere permanente vor fi compatibile cu cele existente pe drumurile publice din România. Antreprenorul este responsabil pentru toate indicatoarele și marcajele rutiere necesare pentru conexiunea la drumurile existente. Antreprenorul va gestiona și furniza întregul management al traficului necesar pentru instalarea de indicatoare și marcaje rutiere și va conveni asupra propunerilor în conformitate cu prevederile de mai sus.

4.14.9.4.Indicatoarele de circulație vor fi reflectorizante, de dimensiuni normale, mari și foarte mari

4.14.9.5.Pe drumul expres, semnalizarea rutiera de orientare în zona nodurilor rutiere se va realiza pe console și portale. Pe drumurile naționale, semnalizarea și presemnalizarea rutiera de orientare în zona intersecțiilor se va realiza pe console. Pe drumul expres, pe bretelele nodurilor rutiere și pe drumurile europene se vor folosi indicatoare rutiere de format foarte mare, iar pe restul drumurilor naționale format mare. Pentru drumurile județene și comunale formatul indicatoarelor va fi normal.

Indicatoarele rutiere pentru drumul expres și bretelele nodurilor rutiere se vor confecționa cu folie clasa III – Diamond Grade, iar cele care se amplasează pe drumurile naționale cu folie clasa II – High Intensity. La intersecția dintre două autostrăzi/drumuri expres, semnalizarea rutiera de orientare în zona nodurilor rutiere se va realiza pe portale (se vor prevedea câte 3 portale, pe fiecare sens). La intersecțiile cu drumurile publice clasificate, semnalizarea rutiera de orientare în zona acestora se va realiza pe console, luându-se în calcul câte două portale pe fiecare sens de circulație, în cazul drumurilor naționale. Pe drumurile clasificate unde debusează bretelele nodurilor rutiere și drumurile de legătură semnalizarea rutiera de orientare, în zona intersecțiilor, se va realiza pe console.

4.14.9.6. Antreprenorul va întocmi documentația pentru instituirea restricțiilor de circulație și va obține avizele și aprobările conform prevederilor Normelor metodologice, privind condițiile de închidere a circulației și de instituire a restricțiilor de circulație, în vederea executării de lucrări în zona drumului public și/sau pentru protejarea drumului, aprobate prin Ordinul comun M.I.-M.T. nr.1112/411, publicat în Monitorul Oficial nr. 397/25 august 2000. Antreprenorul va asigura toate indicatoarele de circulație, semnalele și marcajele rutiere temporare necesare pentru managementul traficului. Marcajele rutiere temporare vor fi asigurate în conformitate cu standardele specifice aflate în vigoare. Semnalizarea temporară va fi întreținută pe toată perioada de execuție a lucrărilor.

4.14.9.7.La realizarea marcajului rutier se vor utiliza materiale având la baza vopsea în doi componente sau termoplastic, cu grosimea de 3000 microni, care au o durată de viață de minimum 2 ani.

4.14.9.8.Marcajul lateral pentru delimitarea primei benzi de circulație de banda de staționare de urgență se realizează cu efect rezonator, fiind aplicat într-o singură trecere, cu o înălțime a stratului de bază de 3mm și o înălțime a elementelor rezonatoare de 6 mm. Marcajul lateral se va întrerupe din 10,00 m în 10,00 m, pe câte 5,00 cm, pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale, evitându-se astfel apariția acvaplării. Distanța dintre două elemente rezonatoare succesive va fi de circa 150 mm, iar lungimea elementului rezonator va fi de circa 50 mm. Marcajul lateral de delimitare a părții carosabile pe bretelele nodurilor și pe drumul național european se realizează tot cu efect rezonator.

4.14.9.9. Proiectele tehnice de amenajare a intersecțiilor la nivel, a dotărilor drumului expres, a proiectului de iluminat, a proiectului de ITS, precum și proiectul de reglementare a circulației rutiere prin indicatoare și marcaje rutiere vor fi aprobate de Comisia Tehnică privind Siguranța Circulației Rutiere din cadrul C.N.A.I.R. și Direcția Rutiera din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române (I.G.P.R.).

4.14.10.Iluminatul

4.14.10.1. Conform normativului de proiectare NP-062-02 și standardelor aplicabile SR-EN 40-1-1994 și SR-EN 40-2-2006, trebuie iluminate nodurile, intersecțiile, și structurile cu o lungime mai mare de 100 m. Corpurile de iluminat vor fi, de asemenea, prevăzute la un standard adecvat, cu aprobarea Supervizorului.

Se va respecta Ghidul privind condițiile de iluminat pe drumurile naționale și autostrăzi din 2012 cu



completarile ulterioare necesare si coroborat cu respectarea normelor UE privind iluminatul.

4.14.10.2. Pentru asigurarea iluminatului public al drumului expres se vor avea in vedere urmatoarele:

- ✓ iluminatul interior si exterior se va avea realiza pe baza de LED si se va asigura cu sisteme economice de energie, alimentarea sistemului de iluminat fiind prevazuta de la rețeaua nationala/regionala/locala de energie electrica;
- ✓ iluminatul se va realiza cu sisteme inteligente de telegestiune;
- ✓ proiectarea iluminatului cailor de circulatie rutiera se face in conformitate cu SR-EN 13201 si CIE 115-2010, o importanta deosebita acordandu-se selectarii claselor de iluminat pentru evitarea supradimensionarii sistemului de iluminat, reducerea consumului de energie electrica si cresterea eficientei sistemului de iluminat propus;
- ✓ criteriile si parametrii care stau la baza selectarii claselor de iluminat conform SR-EN 13201 sunt:
 - Criterii - viteza utilizatorului, tipurile de utilizatori in aceeasi zona si tipurile de utilizatori exclusi;
 - Parametri - zona (geometria), utilizarea traficului si influentele externe legate de mediu;
- ✓ selectarea claselor de iluminat conform CIE 115-2010 se face in functie de urmatoorii parametrii: viteza, flux trafic, componenta traficului, separare sensuri, densitate intersectii, nivelul luminantei ambientale si ghidajul vizual;
- ✓ selectarea corecta a claselor de iluminat este in stransa corelare cu indeplinirea unor criterii de performanta cum ar fi: luminanta suprafetei imbracamintii rutiere si orbirea fiziologica;
- ✓ solutia propusa de proiectantul de specialitate trebuie sa aiba un factor de mentinere cat mai ridicat si cu precizari explicite privind deprecierea fluxului luminos in timp;
- ✓ este obligatoriu sa se precizeze operatiile privind intretinerea corectiva;
- ✓ solutiile vor fi cu telegestiune si anume, inteligente si adaptive, respectiv cu senzori crepusculari de zi si noapte si senzori de trafic cu posibilitati de gestionare a intensitatii luminoase de catre beneficiar, functie de trafic sau de intervalul orar si eficienta energetica a sistemului de iluminat.

4.14.10.3. Este obligatorie prezentarea breviarilor de calcul pentru calculul luminotehnic si determinarea distantei dintre stalpi cu prezentarea inventarului de coordonate (x, y) pentru fiecare stalp.

4.14.10.4. Stalpii de iluminat se vor proteja cu parapet, iar la amplasarea lor in teren se va avea in vedere ca acestia sa nu obtureze vizibilitatea asupra indicatoarelor rutiere.

4.14.11. Lucrari de adaptare

Lucrarile de adaptare ce trebuie furnizate de catre Antreprenor vor include, fara insa a se limita la:

- a) trotuare si sisteme de canalizare ale drumurilor care traverseaza si/ sau leaga Lucrarile;
- b) adecvarea si/ sau legarea la toate partile carosabile si trotuarele drumurilor adiacente lucrarilor.

4.15. Lucrari de Arta/ Structuri

4.15.1. Generalitati

4.15.1.1. Antreprenorul va pregati si va verifica documentele de proiectare pentru toate structurile necesare. Antreprenorul isi va depune propunerile ca si Documente ale Antreprenorului pentru fiecare structura si acestea vor include, fara limitare:

- a. Desene de proiectare detaliate ce includ desenele de amplasare detaliate;
- b. Calculele structurale;
- c. Metodele de constructie detaliate, ce vor include toate proiectele Lucrarilor temporare;
- d. Programele de monitorizare a calitatii.

4.15.1.2. Antreprenorul va pregati un set de planse conforme cu executia ce vor reprezenta constructia reala definitiva a structurii si alte informatii de predare.



4.15.1.3. Antreprenorul va proiecta si construi toate lucrarile de arta/structurile, respectiv lucrarile de consolidare si hidrotehnice necesare.

4.15.1.4. Antreprenorul trebuie sa efectueze si o evaluare hidrologica a zonelor de captare a apei si sa proiecteze si sa construiasca toate podetele necesare pentru functionarea adecvata a obiectivului de investitie.

4.15.2. Standarde aplicabile

Lista standardelor aplicabile se regaseste in Anexa 2 la prezentele Cerinte ale Beneficiarului.

4.15.3. Cerinte generale de proiectare structurala

4.15.3.1. Planurile generale de amplasare depuse in cadrul pachetului de proiectare general vor include structura in plan, elevatia si sectiunea transversala, indicand caracteristicile principale care se doresc a fi construite. Vor fi incluse, fara limitare, informatiile de mai jos:

- a. racordarea structurii rutiere pe orizontala si verticala, inclusiv pantele, sageata Nordica si directiile principale de pe ambele parti ale podului/pasajului/viaductului;
- b. informatiile de amplasare (de exemplu: pozitii kilometrice ziduri de garda, denumirea obstacolelor traversate). In ceea ce priveste obstacolele traversate - pentru pasaje se va indica latimea totala a drumului traversat impartit pe benzi, directiile acestuia, acostamente etc, axe CF, inaltimi de gabarit, iar pentru poduri sensul de curgere al apei si nivelul apei pentru asigurarea de 2 %;
- c. lungimea deschiderilor, lungimea zidurilor intoarse, lungimea totala a podului/ pasajului/ viaductului si lungimea teoretica dintre reazeme;
- d. latimea totala a podului/pasajului/viaductului si a drumului de sub pod (daca este cazul) impartit pe benzi, acostamente etc.;
- e. structura rutiera, inclusiv hidroizolatie, strat de rezistentasi de uzura;
- f. dimensiunile principale si cotele de nivel ale elementelor infrastructurii si suprastructurii, ale liniei rosii si nivelul terenului
- g. informatii de foraj – pozitii foraje si informatii geotehnice, grosimi si cote de nivel ale straturilor, cote de forare, inclusiv nivelul apelor subterane
- h. amenajarea taluzurilor, sferturilor de con si pereurile, inclusiv materialele;
- i. categoria de importanta a constructiei, exigentele de verificare, convoaiele de calcul, zona seismica si caracteristicile acesteia.
- j. schema statica

4.15.3.2. Planurile de proiectare detaliate vor ilustra toate componentele structurilor. Vor fi incluse, fara limitare, urmatoarele informatii:

- a. standarde utilizate in proiectare si executie;
- b. convoaiele utilizate in calcule;
- c. informatii referitoare la materiale;
- d. dimensiunile lucrarilor structurale;
- e. informatii referitoare la tolerante daca o deviatie va influenta capacitatea portanta sau posibilitatea de utilizare;
- f. trimiteri la programele de monitorizare;
- g. informatiile de amplasare

4.15.3.3. Plansele vor fi realizate la urmatoarele scari, cu exceptia cazului in care se convine altfel cu Supervizorul:

- a. Planse de amplasare generale, scara 1:100 sau 1:200;



- b. Planse detaliate scara 1:100 sau 1:50
- c. Detalii de structura scara 1:20 sau 1:10

4.15.4. Calcule structurale si analiza

4.15.4.1. Calculele pentru structuri se vor elabora pentru fiecare element de structura in parte. In acestea se vor preciza standardele folosite la elaborarea analizei structurale, incarcările si ipotezele de calcul, metodologia de calcul, verificarile si dimensionările precum si programele de calcul utilizate.

4.15.4.2. Trebuie incluse toate informatiile necesare pentru aprobarea proiectului (de ex. se vor utiliza schema statica si sarcini; schite; figuri; tabele; referinte) pentru a facilita analiza Supervizorului.

4.15.4.3. Pentru orice calcule efectuate prin intermediul programelor computerizate, se vor atasa urmatoarele informatii, fara insa a se limita la acestea:

- a. denumirea programului si numărul versiunii;
- b. descriere a programului cu supozitii si limitari generale;
- c. baza de calcul si descrierea procedurii de calcul cu orice aproximari sau simplificari utilizate;
- d. regulile de notare;
- e. un raport al rezultatelor ce va include datele referitoare la combinatiile de incarcari si ipoteze de calcul.

4.15.4.4. Rezultatele oricaror calcule computerizate vor include, fara limitare, urmatoarele informatii:

- a. denumirea structurii si a programului computerizat, cu numărul de versiune;
- b. cuprinsul;
- c. numărul de pagina;
- d. datele de intrare.

4.15.4.5. Calculele efectuate prin intermediul programelor computerizate vor fi suplimentate, daca este cazul, prin verificari manuale.

4.15.5. Verificare si intretinere

4.15.5.1. Lucrarile de arta/structurile vor fi proiectate pentru asigurarea rezistentei si pentru reducerea la minimum a costurilor pe intreaga durata de viata, conform legislatiei romane si celor mai bune practici internationale.

4.15.5.2. Lucrarile de verificare si intretinere ce trebuie efectuate pe parcursul duratei de viata a lucrarilor de arta /structurilor vor fi avute in vedere de proiectantii Antreprenorului pe parcursul intregului proces de proiectare si detaliile vor fi incluse in Manualele de operare si intretinere descrise in capitolul MANUALUL DE INTRETINERE.

4.15.5.3. Antreprenorul va aplica un nou strat de protectie anticoroziv pentru beton/metal la nivel de suprastructura si infrastructura pentru structurile care fac obiectul contractului in perioada de notificare a defectiunilor"

4.15.6. Estetica

Toate lucrarile care se incadreaza in categoria lucrarilor de arta /structurilor vor fi proiectate cu atentie cuvenita pentru estetica acestora. Antreprenorul va acorda atentie cuvenita principiilor arhitectonice de: forma, caracter, detalii, scarasi proportii, conform celor mai bune practici.

4.15.7 Dispozitive de protectie

4.15.7.1. Podurile vor fi prevazute cu balustrade, parapete si alte echipamente de siguranta, conform cerintelor Standardelor aplicabile.

4.15.7.2. Structurile cu o lungime mai mare de 100 m si intersectiile vor fi iluminate in conformitate cu prevederile Standardelor Romanesti, Antreprenorul va proiecta si va asigura puncte de fixare adecvate pentru stalpii/ dispozitivele de iluminare.

4.15.8. Prevederi pentru asigurarea intretinerii lucrarilor de arta

4.15.8.1. Podurile vor fi prevazute cu minimum urmatoarele canale tehnice: doua conducte pe ambele laturi pentru preluarea si descarcarea apelor pluviale de la gurile de scurgere.



4.15.8.2. Tipul, numărul, poziția gurilor de scurgere și detaliile constructive de realizare a rețelei de evacuare a apelor pluviale vor fi precizate în proiectul tehnic de execuție, în corelare cu rețeaua de evacuare a apelor pluviale de pe platforma drumurilor.

4.15.9 Cerințe de verificare

4.15.9.1. Toate datele de proiectare realizate pentru toate Lucrarile permanente și temporare vor fi verificate de către un verificator de proiect atestat. Datele de proiectare includ, fără limitare, calculele, desenele și schitele.

4.15.9.2. Verificarea proiectului în conformitate cu Legea 10/1995 cu modificările și completările ulterioare va fi realizată de către Verificatori de proiect atestați, contractați de Antreprenor.

4.15.9.3. Orice modificări pe care dorește să le efectueze Antreprenorul asupra proiectului aprobat deja de Supervizor sau care a fost supus procesului de verificare, vor fi depuse spre reverificare completă.

4.16. Peisagistica și perdele forestiere

4.16.1. Antreprenorul va crea un plan adecvat de amenajare a teritoriului pentru drum și toate zonele afectate. Planul va include zone de depozitare supraterane, schemele de plantare a copacilor, horticultură și floricultură (cu specificarea tipului de plantă) pentru toate zonele situate între limitele Santierului și alte zone care vor fi afectate de construcția drumului și utilizarea ulterioară a acestuia. Scopul va fi acela de a reduce impactul lucrărilor asupra mediului înconjurător și de a încadra cât mai mult cu putință Lucrarile în mediul înconjurător. Se vor respecta cerințele actelor de reglementare în domeniul protecției mediului emise pentru proiect.

4.16.2. Planurile detaliate de proiectare a amenajării teritoriale vor fi redactate de Antreprenor, la scară adecvată (1:1000 și/ sau 1:500), pentru drum, zonele de intersectare. Vor fi efectuate studii specifice pentru selectarea celei mai adecvate specii de copaci indigeni în scopul amenajării teritoriale și a celor mai bune tipuri de iarbă pentru însămânțarea debleelor, taluzurilor și terasamentelor.

4.16.3. Antreprenorul va proiecta și va realiza o amenajare teritorială care să corespundă cerințelor Evaluării de impact asupra mediului și actelor de reglementare în domeniul protecției mediului. De asemenea, proiectul de amenajare teritorială va include cel puțin următoarele caracteristici:

- i. îndepărtarea și depozitarea stratului vegetal;
- ii. acoperirea cu pământ a tuturor pantelor neexpuse ale tuturor debleelor și terasamentelor și plantarea de ierburi și arbuști;
- iii. restaurarea zonelor afectate ale Santierelor utilizate pentru drumurile de serviciu, zonele de depozitare și stivuire etc., prin acoperirea cu pământ și plantarea ierburilor și arbuștilor adecvați;
- iv. plantarea de arbori și arbuști. Tipul de arbori și arbuști utilizați va fi ales astfel încât să corespundă înălțimii terasamentului drumului adiacent
- v. în partea superioară a tuturor debleelor trebuie plantați arbuști adecvați pentru a preveni eventualele degradări din patrunderea zăpezii;
- vi. se vor lua măsurile speciale necesare pentru zonele protejate ale Santierului;
- vii. toate plantele utilizate în scopul amenajării teritoriului vor fi caracteristice zonei;
- viii. solul decapat de pe santier va fi depozitat spre a fi reutilizat în acoperirea debleelor și terasamentelor și pentru reamenajarea zonelor afectate ale santierului.

4.16.4. Toate terasamentele neexpuse vor fi stabilizate prin înierbare. Această operațiune va fi executată evitându-se eroziunea în timpul însămânțării, prin mijloace cum ar fi utilizarea de material geotextil biodegradabil pentru protejarea pantelor, dacă este cazul.

Antreprenorul va depune Supervizorului spre aprobare, propunerile sale de protejare împotriva eroziunii.

4.16.5. După decapare și anterior refolosirii, pământul va fi depozitat în stive cu o înălțime maximă de 2m și nu va fi compactat. Autovehiculele utilizate în construcții nu se vor deplasa și nu vor fi parcate pe stive. Pe stive nu se vor stoca materiale sau echipamente de construcție.

4.16.6. Antreprenorul trebuie să se asigure că următoarele obligații sunt îndeplinite. Acestea includ amenajarea peisagistică în 2 etape, dar nu se limitează la acestea.

Prima etapă va cuprinde “schema directoare peisageră” (studiul de amplasament înaintea proiectului). Schema de amplasament de dinaintea proiectului va permite:

- a. să fie inventariate și ierarhizate mizele peisagere ale terenului,



- b. propunerea principiilor de amenajare legate de situatia existenta (sol, constructii, alte plante, etc.);

A doua etapa va cuprinde “proiectul detaliat” in cadrul caruia se urmareste:

- i. alegerea plantelor ce vor fi utilizate, crearea unor modele de amenajare care sa dea rapid un aspect “natural” spatiului utilizat,
- ii. sa se aiba in vedere ca in dezvoltarea arborilor/arbustilor sa nu prejudicieze prin radacini/ramuri instalatiile/ constructiile permanente supra/subterane,
- iii. ca amenajarile peisagere sa fie puse in evidenta ca valoare arhitecturala si ca amplasament, printr-o judicioasa folosire a arborilor si arbustilor.

Funcțiile estetice ale amenajărilor peisagere

- a) Ameliorarea peisajului prin plantarea cu arbori/arbusti a terenului degradat;
- b) Punerea in valoare a constructiilor - iluminatul;
- c) Asigurarea unei legaturi cat mai naturale intre constructii si arboretele ce urmeaza a fi plantat.

Amenajarea peisagistica va urmări atât armonia vizuală a elementelor componente cât și integrarea anumitor factori pentru realizarea unui impact vizual pozitiv în condițiile realizării unui peisaj de calitate. Speciile de plante alese sunt cele cu rezistență la emisii de poluanți, de preferat foioase. Speciile de plante alese vor avea perioade diferite de decorare aceasta reprezentând o sursă estetică permanentă. În alcatuirea spațiilor verzi din intersecții/ sensuri giratorii prin diversitatea formelor, culorilor și texturilor se vor crea spații cu atractivitate pe tot parcursul anului.

Pe perioada exploatării drumului pentru menținerea peisajului nou creat se recomandă: toaletarea arbuștilor/ arborilor, tundere iarbă/ gazon, semănare iarbă în zonele în care aceasta nu s-a dezvoltat, plantare arbori și arbuști în zonele în care aceștia nu s-au dezvoltat.

La întocmirea proiectului de peisagistica se va ține cont de următoarele:

- a. materialele propuse trebuie să fie compatibile cu zona climatică, caracteristicile pedologice, hidrologice și litologice ale zonelor unde se propune ca materialul peisagistic să fie plantat;
- b. sistemul radicular al materialului peisagistic trebuie să fie pretabil pentru zona respectivă;
- c. oportunitatea necesității unui sistem de irigare funcție de particularitățile climatice ale zonei, corelat cu exigentele față de apă ale materialului dendrologic peisagistic propus;
- d. caracteristicile materialului peisagistic solicitat cum ar fi diametrul tulpinei, corelat cu vârsta, calitatea precum și recomandările privind lucrările de întreținerea a acestora;
- e. pe planul de situație se vor preciza locațiile speciilor propuse în incinta spațiilor de servicii/centre de întreținere și parcarilor de scurtă durată;
- f. în cadrul proiectului de peisagistica trebuie precizat diametrul la colet, înălțimea speciilor propuse și vârsta acestora;

4.17. Studiul geotehnic

4.17.1. Antreprenorul va completa documentația geotehnică existentă prin realizarea de studii geotehnice de detaliu, în zonele în care situația din teren nu este similară cu cea din documentația pusă la dispoziție de către Beneficiar.

Studiul geotehnic de detaliu va prezenta toate datele geotehnice colectate de Antreprenor, realizate în cadrul fazelor de proiectare anterioare, care se vor corela cu cele obținute din investigațiile geotehnice suplimentare efectuate pentru zona respectivă.

Studiul geotehnic de detaliu va fi întocmit respectând exigentele NP 074-2014 Normativ privind documentațiile geotehnice pentru construcții, SR EN 1997-1:2004, Eurocod 7: Proiectarea geotehnică: Partea 1: Reguli generale, SR EN 1997-2:2007, Eurocode 7: Proiectarea geotehnică Partea 2: Investigarea și încercarea terenului, AND 614-2014 Indrumator de întocmire a documentațiilor geotehnice pentru drumuri naționale, drumuri expres și autostrăzi, STAS 1242/2-83: Teren de fundare. Cercetări geologice-geotehnice și geotehnice specifice traseelor de cai ferate, drumuri și autostrăzi și HG nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice.



Toate investigatiile de teren si incercarile de laborator aferente studiilor geotehnice de detaliu vor respecta normativele si standardele in vigoare cu referire la tipurile de lucrari de realizat si activitatile conexe acestora.

Antreprenorul va fi responsabil pentru orice curatare a amplasamentului (inclusiv defrisare), precum si pentru proiectarea si constructia oricaror drumuri de acces temporar, platforme sau alte facilitati care pot fi necesare pentru buna desfasurare a investigatiilor geotehnice necesare, inclusiv pentru restabilirea conditiilor initiale ale suprafetelor de teren afectate. Antreprenorul va obtine orice Permise, Acorduri, Avize, sau Autorizatii care pot fi necesare pentru astfel de lucrari, costurile aferente vor fi incluse de catre Antreprenor in pretul ofertat.

Studiul geotehnic de detaliu va fi verificat de un verficator atestat pentru domeniul Af („Rezistenta si stabilitatea terenului de fundare al constructiilor si al masivelor de pamant”), contractat conform legislatiei in vigoare de catre Antreprenor.

Studiul geotehnic de detaliu elaborat de Antreprenor va respecta continutul cadru prezentat in Anexa C din cadrul NP 074-2014 ”Normativ privind documentatiile geotehnice pentru constructii”.

4.17.2. Raportul de monitorizare geotehnica a executiei, se va intocmi in conformitate cu prevederile NP074-2014 si SR EN 1997:2 [Proiectarea Geotehnica. Investigarea si incercarea terenului] iar acesta trebuie sa detalieze masurile prevazute de catre Antreprenor pentru monitorizare pe perioada executiei Lucrarilor. Acesta va fi inaintat la nivelul Proiectului tehnic, ca parte integranta a acestuia si va fi actualizat pe parcursul executiei Lucrarilor, de fiecare data cand situatia o impune, dar nu mai rar de o data pe luna. Antreprenorul va stabili de comun acord cu Supervizorul o data a fiecarei luni de executie a Lucrarilor pentru predarea acestui document..

4.18. Studiu hidrogeologic

Investigatiile aferente studiului hidrogeologic vor fi efectuate astfel incat pe baza interpretarilor datelor obtinute din aplicarea metodelor de cercetare hidrogeologica a terenului sa se obtina:

- a) dimensiunile, adancimea, definirea unitatilor hidrogeologice, configuratia elementelor hidrogeologice (ex. caracteristici strat acvifer: nivelul hidrostatic, nivelul hidrodinamic, debitul, directia si viteza de curgere a apei subteranepe, evaluarea razei / ariei de influenta hidrogeologica, permeabilitatea stratelor, evaluarea impactului excavarii asupra acviferelor intersectate, respectiv a corpurilor de apa identificate conform Directivei-Cadru a Apelor, etc.);
- b) in urma implementarii sarcinilor mai sus mentionate, intocmirea modelul hidrogeologic al amplasamentului in vederea folosirii acestuia pentru proiectare si executie.

4.19. Utilitati

4.19.1. Obligatiile Antreprenorului

4.19.1. Antreprenorul va asigura protectia si/ sau relocarea tuturor infrastructurilor de utilitati afectate de constructia lucrarilor si/ sau solicitate prin Avizele obtinute.

Beneficiarul va mandata Antreprenorul pentru executarea lucrarilor de relocare a tuturor infrastructurilor de utilitati afectate de constructia lucrarilor si/sau solicitate prin Avizele obtinute, in numele acestuia, in conformitate cu prevederile Legii nr. 255/2010, cu modificarile si completarile ulterioare, iar Antreprenorul va reprezenta Beneficiarul in relatia cu Detinatorii de utilitati.

Antreprenorul va efectua proiectarea lucrarilor de protectie si/sau relocare a tuturor infrastructurilor de utilitati afectate de constructia lucrarilor si/sau solicitate prin avizele obtinute.

Antreprenorul va executa lucrarile de deviere si/sau mutare si/sau protejare si/sau relocare a utilitatilor afectate de constructia lucrarilor si/sau solicitate prin avizele obtinute, deviere/ mutare/protejare/relocare ce va fi realizata prin subantreprenorii de specialitate ai Antreprenorului in baza proiectului avizat de Detinatorul de utilitati, in termen de maxim **6 luni** de la data punerii la dispozitie a terenurilor necesare. In acest scop Antreprenorul are obligatia de a-si include in oferta costurile pentru proiectarea si executia lucrarilor de deviere/mutare/protejare/relocare a tuturor infrastructurilor de utilitati afectate de constructia lucrarilor si/sau solicitate prin avizele obtinute, inclusiv a terenurilor provizorii necesare pentru executia lucrarilor de relocare.



4.19.1.2. Antreprenorul va fi responsabil pentru coordonarea tuturor Lucrarilor de utilitati necesare pentru indeplinirea Contractului. Aceasta cerinta se aplica atat in cazul Utilitatilor cunoscute, cat si a celorlalte Utilitati identificate sau descoperite pe durata Contractului.

In cazul in care sunt necesare suprafete de teren suplimentare fata de coridorul deja expropriat si pus la dispozitie de catre Beneficiar, Antreprenorul va fi responsabil pentru pregatirea documentatiilor cadastrale si va reloca utilitatile. Beneficiarul va face demersurile necesare achizitiei terenurilor. Aceasta prevedere se aplica doar in cazul lucrarilor permanente.

4.19.1.3. Costurile cu Relocarea/ devierea/ protejarea/ mutarea utilitatilor identificate sau descoperite pe durata Contractului, altele decat cele specificate in Cerintele Beneficiarului si care sunt strict necesare pentru implementarea Contractului pot face obiectul utilizarii Rezervelor de Implementare in conditiile reglementate de art. 5.10 din Acordul Contractual.

4.19.2. Date disponibile referitoare la utilitati

4.19.2.1. Datele furnizate de catre Beneficiar referitoare la utilitati sunt cele prezentate in Documentatia Tehnica/ Documentatia de atribuire publicata in SICAP.

Antreprenorul este responsabil pentru analiza si utilizarea acestor date in proiectul sau si pentru executarea Lucrarilor aferente utilitatilor, exceptie facand erorile/ greselile/ alte neconcordanțe identificate in Cerintele Beneficiarului sau in Documentatia Tehnica, parte integranta din documentatia de atribuire, care vor fi comunicate Beneficiarului si Supervizorului in termen de 60 zile de la Data de Incepere a activitatii de proiectare, respectiv inainte de data de predare a studiilor finale de teren.

4.19.2.2. Antreprenorul va efectua o inspectie detaliata a santierului pentru a identifica pozitia exacta a utilitatilor care vor fi afectate de Lucrari si in general va obtine toate informatiile cu privire la riscuri conform sub-clauzei 20.2 din Conditiiile Generale. Toate aceste Utilitati vor fi incluse in Documentele Antreprenorului, conform Conditiiilor Contractului.

4.19.3. Proiectarea lucrarilor aferente utilitatilor

4.19.3.1. Antreprenorul va efectua toate investigatiile suplimentare necesare pentru proiectarea Lucrarilor aferente Utilitatilor.

Antreprenorul va fi responsabil pentru coordonarea tuturor Lucrarilor de proiectare de utilitati necesare pentru indeplinirea Contractului, lucrari care vor fi proiectate de catre Antreprenor sau daca este cazul de catre un Subantreprenor specializat si autorizat.

4.19.3.2. Antreprenorul va realiza Proiectele Lucrarilor de utilitati propuse. Aceste Proiecte vor fi incluse in Documentele Antreprenorului si vor fi transmise Supervizorului spre aprobare.

4.19.3.3. Daca acest lucru este impus prin lege sau pentru respectarea cerintelor detinatorului de Utilitati, Antreprenorul va apela la specialisti autorizati pentru proiectarea Lucrarilor Utilitatilor. Antreprenorul va intocmi si executa proiectul, va obtine aprobarile necesare, se va ocupa de executarea Lucrarilor aferente utilitatilor si va oferi asistenta oricaror subcontractanti specializati conform Conditiiilor Contractului.

4.19.3.4. Antreprenorul va:

- a) obtine aprobarea Consiliului tehnico-economic al detinatorului de Utilitati pentru toate Lucrarile aferente Utilitatilor si va obtine toate avizele si acordurile;
- b) fi responsabil pentru Proiectarea Lucrarilor aferente Utilitatilor;
- c) fi responsabil pentru intocmirea documentatiilor cadastrale si evaluarea terenului daca sunt necesare suprafete de teren suplimentare fata de coridorul deja expropriat si va fi pus in posesie, in vederea efectuării Lucrarilor aferente Utilitatilor;
- d) stabili programul Lucrarilor aferente Utilitatilor;
- e) plati toate costurile si taxele necesare, costuri pe care si le va estima si cuprinde in Pretul Contractului.

4.19.3.5. In cazul in care este necesara relocarea utilitatilor in afara santierului, Antreprenorul va:

- i. fi responsabil pentru toate operatiunile de identificare a proprietarilor;
- ii. fi responsabil cu obtinerea avizelor, autorizatiilor pentru executarea acestor Lucrari;



iii. suporta toate costurile aferente cu exceptia achizitiei terenului.

4.19.4. Coordonarea si programarea Lucrarilor de Utilitati

4.19.4.1. Antreprenorul va coordona si va programa Lucrarile pentru Utilitati.

4.19.4.2. In urma consultarii tuturor detinatorilor de Utilitati implicati, Antreprenorul va pregati un program pentru toate Lucrarile de Utilitati necesare si le va transmite Supervizorului spre aprobare conform Conditiei Contractului.

4.19.5. Efectuarea de modificari ale Utilitatilor

4.19.5.1. Daca acest lucru este impus prin lege sau in vederea indeplinirii cerintelor detinatorului de Utilitati, Antreprenorul va utiliza personal calificat sau subcontractanti in vederea efectuarii Lucrarilor de Utilitati.

4.19.5.2. Daca o utilitate nu necesita deviere, Antreprenorul va fi responsabil pentru sustinerea si protejarea Utilitatilor in timp ce lucreaza in jurul acestora, cu aprobarea detinatorului Utilitatii conform Clauzei 25 din Conditii Generale. Antreprenorul va lua masurile de protejare a unor astfel de Utilitati si va fi responsabil pentru consecintele oricaror daune, indiferent daca Utilitatile sunt sau nu incluse in planse.

4.19.5.3. Serviciile sau furnizarile nu vor fi intrerupte fara aprobarea scrisa a autoritatii competente sau a proprietarului, iar Antreprenorul va furniza o alternativa satisfacatoare inainte de a intrerupe orice servicii sau furnizarile existente.

4.19.5.4. Daca, in orice moment, pe parcursul executarii Lucrarilor, Antreprenorul descopera Utilitati necunoscute anterior care trebuie indepartate sau protejate, acesta va informa imediat Supervizorul si va proteja astfel de Utilitati conform Clauzei 25 din Conditii Generale si pana in momentul in care Lucrarile de Utilitati pot fi stabilite de comun acord cu detinatorul de Utilitati.

4.19.5.5. Antreprenorul va respecta cerintele speciale ale detinatorilor de Utilitati sau instructiunile transmise de detinatorii de Utilitati pe perioada Contractului. Daca este necesara aprobarea sau acordul oricarui detinator de Utilitati cu privire la Lucrari sau orice metode de lucru, Antreprenorul va fi responsabil pentru obtinerea aprobarii sau acordului respectiv. Antreprenorul se va asigura ca echipamentul de specialitate este in permanenta disponibil pe Santier in perioada de constructie.

4.19.5.6. Antreprenorul este informat ca serviciile de Utilitati furnizate proprietatilor generale nu sunt in general detaliate in planurile existente.

4.19.5.7. In cazul in care Antreprenorul provoaca orice daune echipamentelor de furnizare a Utilitatilor in timpul Lucrarilor, acesta va informa imediat posesorul Utilitatilor si orice alte autoritati responsabile. Antreprenorul va solicita aprobarea efectuarii lucrarilor de reparatii imediat ce acest lucru este cu putinta, sub rezerva acordului detinatorului Utilitatii. Costurile acestor Lucrari vor fi suportate de Antreprenor.

4.19.5.8. In cazul in care Antreprenorul descopera, in limitele Santierului, echipamente de furnizare a Utilitatilor necunoscute anterior ca rezultat al identificarilor prevazute in conformitate cu Sub-clauza 20.2 din Conditii Generale, acesta va informa imediat Supervizorul. Antreprenorul va contacta imediat proprietarul Utilitatii si alte autoritati responsabile. Antreprenorul se va ocupa de proiect, obtinerea acordurilor si estimarilor de cost necesare pentru Lucrarile de Utilitati care vor fi efectuate fie de Antreprenor, sub supravegherea proprietarului Utilitatii, fie de catre un subcontractor specializat autorizat de detinatorul Utilitatii.

4.19.5.9. Antreprenorul este responsabil pentru informarea oricaror contractanti specializati angajati pentru efectuarea Lucrarilor de Utilitati cu privire la responsabilitatile lor legate de sanatate si protectia muncii in timp ce isi desfasoara activitatea pe Santier.

4.19.5.10. Antreprenorul va fi responsabil pentru toate lucrarile de diminuare a impactului asupra mediului inconjurator necesare ca urmare a finalizarii Lucrarilor de utilitati.

4.20. Auditul de Siguranta Rutiera

Auditul de siguranta rutiera se va realiza in conformitate cu prevederile Legii 265/2008, cu completarile si modificarile ulterioare si este in sarcina Beneficiarului. Antreprenorul va asigura asistenta Beneficiarului in vederea realizarii auditului de siguranta rutiera, va tine cont, va revizui si va introduce in documentatia de proiectare toate solicitarile si recomandările din Auditul de Siguranta Rutiera. Proiectul va fi elaborat de catre Antreprenor in asa maniera incat sa inlature orice risc care ar putea aparea



in urma auditarii, iar daca aceste riscuri vor fi datorate/generate de catre neconformitati ale proiectului, acestea vor fi asumate si remediate de catre Antreprenor, pe propria sa cheltuiala. Antreprenorul va transmite Beneficiarului, intr-un timp rezonabil, astfel incat Programul de executie sa poata fi respectat, solicitarea de efectuare a Auditului de Siguranta Rutiera in urmatoarele etape descrise la lit. b), c) si d) din alin. (3) al Art. 10 din Legea nr. 265/2008 cu modificarile si completarile ulterioare:

- i. proiect tehnic de executie si detalii de executie;
- ii. anterior receptiei la terminarea lucrarilor la drumul public;
- iii. imediat dupa darea in exploatare a drumului public, in trafic.

Antreprenorul va transmite Beneficiarului toata documentatia necesara Auditorului de siguranta rutiera, odata cu solicitarea de efectuare a Auditului. Raportul rezultat in urma auditului de siguranta rutiera va contine un set de recomandari privind remedierea eventualelor deficiente constatate. Antreprenorul va fi responsabil de implementarea tuturor masurilor ce se impun pentru remedierea acestor eventuale deficiente constatate, chiar si in situatia admiterii Receptiei la Terminarea Lucrarilor, nefiind indreptatit la solicitarea de costuri suplimentare fata de Pretul contractului. Auditul de siguranta Rutiera pentru etapa II se va realiza prin grija Beneficiarului inainte de obtinerea Autorizatiei de Executie Lucrari.

Auditul de Siguranta Rutiera realizat pentru faza S.F este parte componenta a prezentei documentatii si va fi pus la dispozitia Antreprenorilor in cadrul documentatiei tehnice.

Recomandarile din cadrul Raportului de Audit de Siguranta Rutiera realizat pentru faza S.F vor fi implementate in cadrul urmatoarelor etape de proiectare.

5. CARACTERISTICILE IMPERATIVE ALE LUCRARILOR

5.1. Caracteristici imperative ale lucrarilor de proiectarea pe care Antreprenorul trebuie sa le respecte

5.1.1. Caracteristicile imperative vizeaza elementele esentiale ale Lucrarilor pe care proiectarea Antreprenorului trebuie sa le respecte si includ, cu exceptia cazurilor mentionate separat in Cerintele Beneficiarului:

- a) Limitele santierului;
- b) Toate cerintele prevazute in Actul de reglementare in domeniul protectiei mediului;
- c) Toate cerintele prevazute in Avize;

5.1.2. Antreprenorul are obligatia de a identifica si a efectua toate activitatile de proiectare si executie in scopul finalizarii lucrarilor, cu asigurarea masurilor de siguranta pentru participatii la traficul rutier.

5.1.3. Activitati necesare a fi efectuate de catre Antreprenor, enuntate neexhaustiv:

- a) realizarea Proiectului de autorizatie de construire si a Proiectului Tehnic de Executie, conform Cerintelor Beneficiarului;
- b) asigurarea serviciilor de asistenta tehnica din partea proiectantului, pana la admiterea de catre Beneficiar a Receptiei Finale, in conformitate cu prevederile Legii nr.10/1995 privind calitatea in constructii;

5.1.4. Antreprenorul va utiliza datele puse la dispozitie cu mentiunea ca, la momentul utilizarii acestor date, Antreprenorul are obligatia de a actualiza toate specificatiile tehnice, materialele utilizate, breviarele de calcul, tehnologiile utilizate precum si orice alte aspecte care tin de serviciile de proiectare si de conformitatea proiectului, la nivelul normelor, reglementarilor tehnice, legislatiei si standardelor in vigoare conform prevederilor contractului.

5.1.5. In conformitate cu prevederile Hotararii nr. 907/2016 privind etapele de elaborare si continutul-cadru al documentatiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/ proiectelor de investitii finantate din fonduri publice Art 12 alin (1):

„Proiectul tehnic de executie constituie documentatia prin care proiectantul dezvolta, detaliaza si, dupa



caz, optimizeaza, prin propuneri tehnice, scenariul/optiunea aprobat(a) in cadrul studiului de fezabilitate/ documentatiei de avizare a lucrarilor de interventii; componenta tehnologica a solutiei tehnice poate fi definitivata ori adaptata tehnologiilor adecvate aplicabile pentru realizarea obiectivului de investitii, la faza de proiectare - proiect tehnic de executie, in conditiile respectarii indicatorilor tehnico-economici aprobati si a autorizatiei de construire/ desfiintare.”

5.1.6. Antreprenorul va respecta traseul stabilit si prezentat in documentatia tehnica.

5.1.7. Elementele geometrice ale traseului in plan si in profil longitudinal precum si viteza de proiectare vor fi in conformitate cu prevederile TEM, normativului PD 162. In cazul unor prevederi contradictorii intre TEM si PD 162, se vor respecta prevederile cele mai restrictive. Se va asigura viteza minima de proiectare prevazuta in documentatia tehnica pusa la dispozitie si se va realiza corelarea vitezei de proiectare din plan cu cea din profil longitudinal.

5.1.8. Antreprenorul va prelua date din cadrul documentatiei tehnice puse la dispozitie de Beneficiar numai dupa ce va verifica si va confirma exactitatea informatiilor furnizate si/ sau le va actualiza (dupa caz) respectand totodata Cerintele Beneficiarului.

Antreprenorul isi va asuma riscul geotehnic al amplasamentului fara costuri suplimentare sau extensii de timp, atata timp cat situatia din teren este similara cu cea din documentatia pusa la dispozitie de catre Beneficiar, si va fi responsabil de realizarea lucrarilor necesare asigurarii rezistentei, stabilitatii si sigurantei in exploatare a sectorului de drum expres. Orice lucrare necesara asigurarii acestor cerinte este inclusa in Pretul Contractului.

Cheltuielile care rezulta din modificari necesare a fi efectuate pentru adaptarea proiectului tehnic la realitatea din teren, inclusiv schimbari de solutii tehnice punctuale si care devin strict necesare pentru implementarea contractului, fiind generate de cauze care nu au putut fi prevazute cu exactitate la data organizarii procedurii de achizitie publica, pot face obiectul utilizarii rezervelor de implementare in conformitate cu prevederile legale, in conditiile reglementate de art. 5.10 din Acordul Contractual.

5.1.9. Se vor respecta elementele geometrice ale elementelor din profilul transversal al drumului expres asa cum sunt ele prezentate in documentatia tehnica pusa la dispozitie.

Se va avea in vedere faptul ca tipul de parapet trebuie ales astfel incat sa nu fie necesara marirea spatiului de amplasare a acestuia prevazuta in cadrul proiectului. In cazul in care latimea de lucru a parapetului este mai mare decat spatiul generat de amplasarea acestuia, vor fi prezentate rapoarte de incercare la impact pentru nivelul de protectie solicitat, realizate in conditiile stipulate in SR EN 1317-1 și SR EN 1317-2 care sa demonstreze faptul ca sistemul de protectie (parapetele) functioneaza, retinand si redirectionand vehiculele, fara a permite parasirea platformei drumului de catre acestea si/sau bunele practici la nivel european

5.1.10. Se va respecta inaltimea minima de rambleu de 1.50 m, cu respectarea conditiei ca patul drumului in zona taluzelor sa fie cu minim 0.25 m deasupra terenului inconjurator sau a banchetei santului.

5.1.11. Structura rutiera pe drumul expres va fi cea mentionata in Cerintele Beneficiarului, conform capitolului Caracteristici imperative privind lucrari de drum si intersectii. Mixtura asfaltica aferenta sistemului rutier va fi in conformitate cu ultima forma actualizata, publicata si oficiala a normativului AND 605, valabila la Data de referinta (cu 30 de zile inainte de termenul de depunere a ofertelor), iar pentru stratul de legatura si stratul de uzura se va folosi bitum modificat.

5.1.12. Se va avea in vedere faptul ca unele dintre drumuri ce necesita a fi relocate, pana in prezent au fost modernizate sau reclassificate. Solutiile tehnice ce vor fi adoptate vor tine cont de situatia actuala a drumurilor locale.

5.1.13. Antreprenorul va crea un plan adecvat de amenajare a teritoriului pentru drumul expres si toate zonele afectate. Planul va include zone de depozitare supraterane, schemele de plantare a copacilor, horticultura si floricultura (cu specificarea tipului de plantatie) pentru toate zonele situate intre limitele santierului si alte zone care vor fi afectate de constructia drumului si utilizarea ulterioara a acestuia. Scopul va fi acela de a reduce impactul lucrarilor asupra mediului inconjurator si de a incadra cat mai mult cu putinta lucrarile in mediul inconjurator.

5.1.14. Modificarea de catre Antreprenor a proiectului sau, inclusiv corectarea de catre Antreprenor a unei erori de proiectare potrivit prevederilor subclauzei 19.6, nu reprezinta o modificare, cu conditia sa nu aduca modificari Cerintelor Beneficiarului sau schitei de proiect din Oferta tehnica.

5.1.15. Durata de viata a proiectului



- a. Durata de viața a tuturor structurilor va fi de minim 120 ani.
- b. Durata de viața a podurilor va fi de minim 100 de ani.
- c. Se va indica durata de viața reziduală a lucrărilor, la 30 de ani după execuție

5.1.16. Cerințe de verificare

- a) Toate datele de proiectare realizate pentru toate lucrările permanente și temporare (după caz) vor fi verificate de către un verificator de proiect atestat. Datele de proiectare includ, fără limitare, calculele, desenele și schitele.
- b) Verificarea proiectului în conformitate cu Legea 10/1995 va fi realizată de către Verificatori de proiect atestați și contractați de Antreprenor.
- c) Orice modificări pe care dorește să le efectueze Antreprenorul asupra proiectului aprobat deja de Supraveghetor sau care a fost supus procesului de verificare, vor fi depuse spre reverificare completă.

5.1.16. Antreprenorul va proiecta și executa un Sistem Inteligent de Transport (ITS) conform Anexei nr. 4 din prezentele Cerințe ale Beneficiarului. Canalizația va fi poziționată în lungul drumului expres adiacent santurilor de colectare și scurgere a apelor, în corelare cu prevederile Legii nr. 277/2010.

5.1.17. Antreprenorul va fi responsabil de îndeplinirea tuturor activităților prevăzute în **Anexa nr. 3** din prezentele Cerințe ale Beneficiarului, referitoare la suprafețele de teren suplimentare necesare execuției lucrărilor. Se vor realiza exproprieri suplimentare, numai dacă este cazul, cu respectarea Cerințelor Beneficiarului și doar cu acordul expres al Beneficiarului.

În situația în care Antreprenorul va solicita, iar Beneficiarul va accepta efectuarea de exproprieri suplimentare pentru imobile aflate în afara coridorului de expropriere, pentru toată perioada de realizare a activităților prevăzute în Anexa 3 la Cerințele Beneficiarului, Antreprenorul nu va fi îndreptățit la prelungirea Duratei de Execuție și/ sau la plata unor Costuri suplimentare în condițiile în care întârzierile în realizarea exproprierilor suplimentare se datorează culpei Antreprenorului, sau exproprierile suplimentare devin necesare ca urmare a aplicării Sub-clauzei 37.11 [Propunere de Modificare inițiată de Antreprenor]

5.2. Caracteristici imperative privind proiectarea structurilor

5.2.1. Proiectarea va avea ca referință Eurocodurile, Normele și Standardele în vigoare conform sub-clauzei 12.12 din Condițiile Generale;

Lucrările de artă proiectate vor avea lungimile minime ale suprastructurilor conform tabelului de mai jos:

Tabel Lucrări de artă – soluții propuse – LOT2

Cod	Denumire	Poz Km.	Tip structura	Deschideri	Lungime totală
S24	Pasaj pe DL peste DEx Km 19+790	19+790	Grinzi prefabricate	1x40	41.40
S25	Pod pe DEx Km 20+315 peste vale FN	20+315	Grinzi prefabricate	1x30	47.02
S26	Pasaj pe DEx Km 21+950 peste DL	21+950	Caseta monolită	1x8	9.20
S27	Pod pe DEx Km 22+193 peste raul Sarghiesti	22+193	Grinzi prefabricate	1x40	59.25
S28	Pasaj pe DEx Km 22+770 peste DC38C	22+770	Caseta monolită	1x12	13.80
S29	Pod pe DEx Km 22+995 peste parul Danila	22+995	Caseta monolită	1x12	13.80
S30	Pod pe DEx Km 23+554 peste raul Danila	23+554	Grinzi prefabricate	1x20	27.35
S31	Pasaj pe DEx Km 24+200 peste DC40B	24+200	Caseta monolită	1x12	13.80



S32	Pod pe DEx Km 25+212 peste raul Horait (Granicesti)	25+212	Grinzi prefabricate	1x30	47.02
S33	Pasaj pe DEx Km 25+555 peste DN2H si DN2	25+555	Grinzi prefabricate	16+22+16+2 2	78.10
S34	Pasaj pe Br.2 peste DEx Km 26+357.65 (Nod3-DN2-DN2H)	26+357.65	Grinzi prefabricate	1x40	41.40
S35	Pasaj pe Br.2 Km 0+612 peste CF 500, (Nod3-DN2-DN2H)	0+612	Grinzi prefabricate	1x40	83.75
S36	Pod pe Br.2 Km 1+960 peste canal si DL relocat (Nod3-DN2-DN2H)	1+960	Grinzi prefabricate	1x24	41.85
S37	Pasaj pe DN2 peste Br.2 Km 2+463 (Nod3-DN2-DN2H)	2+463	Grinzi prefabricate	1x40	41.40
S38	Pod pe Br.2 Km 2+985 peste raul Horait (Nod3-DN2-DN2H)	2+985	Caseta monolita	1x12	13.80
S39	Pod pe Br.2 Km 3+466 peste raul Horait (Nod3-DN2-DN2H)	3+466	Caseta monolita	1x12	13.80
S40	Pod pe DEx Km 27+910 peste raul Sacari	27+910	Grinzi prefabricate	1x30	52.40
S41	Pod pe DEx Km 28+590 peste vale FN	28+590	Grinzi prefabricate	1x30	40.52
S42	Pasaj pe DC 40C peste DEx Km 29+650	29+650	Grinzi prefabricate	1x40	41.40
S43	Pod pe DEx Km 30+375 peste raul Vaduvul	30+375	Grinzi prefabricate	1x20	29.35
S44	Pod pe DEx Km 30+975 peste paraul cel Adanc	30+975	Grinzi prefabricate	1x20	37.35
S45	Pasaj pe DJ178B peste DEx Km 31+520	31+520	Grinzi prefabricate	1x40	41.40
S46	Pod pe DEx Km 32+535 peste paraul Fantanilor	32+535	Grinzi prefabricate	1x20	39.85
S47	Pod pe DEx Km 33+520 peste paraul Calina	33+520	Grinzi prefabricate	1x40	60.75
S48	Pasaj pe DEx Km 35+063 peste DC39	35+063	Caseta monolita	1x12	13.80
S49	Pod pe DEx Km 35+120 peste raul Horait	35+120	Grinzi prefabricate	1x30	43.82
S50	Pod pe DEx Km 36+020 peste afluent raul Horait	36+020	Grinzi prefabricate	1x20	36.05
S51	Pod pe DEx Km 36+575 peste raul Horait	36+575	Grinzi prefabricate	1x30	47.52
S52	Viaduct pe DEx Km 38+840 peste vale FN	38+840	Grinzi prefabricate	3x40	127.40
S53	Viaduct pe DEx Km 39+790 peste vale FN si relocare DJ209D	39+790	Grinzi prefabricate	8x40	327.40
S54	Pasaj pe DC35 peste DEx Km 40+473.10	40+473.10	Grinzi prefabricate	1x40	54.62
S55	Pasaj pe DJ209D peste DEx Km 41+250.35	41+250.35	Grinzi prefabricate	1x40	54.50
S56	Pod pe DEx Km 42+100 peste paraul Rudesti	42+100	Grinzi prefabricate	1x30	47.52



Cerintele obligatorii de proiectare a structurilor sunt:

1. Lucrarile de arta proiectate vor avea lungimea minima a suprastructurilor conform tabelelor de mai sus.
Oferta tehnica si financiara va fi intocmita conform Cerintelor Beneficiarului, Studiului de Fezabilitate și documentatiei de atribuire pusă la dispoziție de către Autoritatea Contractantă. **La momentul elaborarii ofertelor tehnice si financiare nu sunt permise modificari** cu privire la:
 - numarul/ lungimea deschiderilor;
 - schema statica, forma, geometria grinzilor
 - numarul grinzilor in sectiune.
2. Pentru pasaje peste drumul expres lungimea suprastructurii din tabel este minima iar deschiderile peste drumul expres trebuie sa permita dezvoltarea ulterioara a profilului transversal al drumului cu inca doua benzi de circulatie (o banda pe sens). Nu se vor amplasa pile in zona mediana.
3. Toate podurile vor avea panta longitudinală și transversală pentru a asigura scurgerea adecvată a apelor pluviale.
4. Tasările din spatele culeilor podurilor/ pasajelor/ viaductelor, a dalelor de racordare a podurilor trebuie să fie limitate la maxim 25 mm. Orice tasare în exces care apare înainte de Perioada de Notificare a Defectiunilor trebuie reparată pe cheltuiala Antreprenorului. Aceasta cheltuiala nu va reprezenta un cost solicitat Beneficiarului si va fi considerata ca inclusa in Pretul Contractat.
5. Lucrarile de arta vor respecta prevederile Instructiunilor tehnice aferente "Caietelor de sarcini generale comune lucrarilor de arta, indicativ AND 590/2016".
6. Placile de racordare ale podurilor cu terasamentele se pot realiza monolit sau prefabricat si vor avea lungimea de minim 6 m. Compactarea in zona rampelor trebuie sa fie de 100% (Proctor/ Proctor modificat).
7. Umpluturile realizate in spatele culeelor pe o lungime de minim 100 m vor fi executate integral din balast.
8. Se vor respecta lățimea structurilor (caracteristicile geometrice privind platforma drumului) așa cum au fost detaliate în Documentatia tehnica și avizate de CTE-CNAIR SA.
9. Calea pe poduri/ pasaje/ viaducte va respecta prevederile AND 546/2013.
10. Se vor prevedea plase de protectie la toate pasajele.
11. Inaltimea libera sub pasaje peste drumul expres trebuie sa fie de minim 5,50 m.
12. Inaltimea libera sub pasaje inferioare peste drumuri nationale, judetene, comunale, agricole si de exploatare trebuie sa fie de minim 5,00 m.
13. Se va prevedea protectie anticoroziva de suprafata la toate lucrarile de arta (elevatii si suprastructura).
14. Pentru structurile cu lungimea mai mare de 100m, se vor monta senzori antipolei si sistemul de iluminat.
15. Pentru verificarea sudurilor elementelor sudate ale structurilor se vor prevedea cel putin 2 metode pentru controlul acestora, in conformitate cu normele in vigoare;
16. Proiectul tehnic de executie va cuprinde un capitol distinct - proiectul privind testele realizate pe structuri in conformitate cu cerintele STAS 12504. Pentru structurile care prezinta noutati tehnice, precum si pentru toate structurile cu deschideri incepand de la 33.00m va fi prevazuta incercarea statica si dinamica cu actiuni de proba.
17. Aparatele de reazem vor avea o garantie de minim 15 ani si o durata de viata de minim 50 ani, prevazute cu dispozitive antiseismice speciale/dedicate. Proiectul va include instructiuni pentru inlocuirea aparatelor de reazem;
18. La toate lucrarile de arta vor fi asigurate/ amenajate spatii corespunzatoare pentru amplasarea preselor necesare a fi utilizate la inlocuirea aparatelor de reazem. Proiectul va cuprinde procesul tehnologic si instructiuni pentru inlocuirea aparatelor de reazem.
19. Dispozitive de acoperirea rosturilor de dilatatie vor avea o garantie de minim 10 ani si o durata de viata de minim 50 ani.
20. Dispozitivele de acoperire a rosturilor de dilatatie vor fi montate la acelasi nivel atat pe cale cat si pe trotuar (fara elemente de racordare) si se vor prelungi cu 5 cm in afara grinzii de parapet.



21. Pentru evacuarea apelor pluviale colectate de pe suprafața carosabilă a podurilor, pasajelor, se va executa o rețea de canalizare pluvială, care să preia debitul colectat de gurile de scurgere. Tipul, numărul, poziția gurilor de scurgere vor fi date în proiectul tehnic de execuție. Detaliile constructive de realizare a rețelei de canalizare pentru preluarea apelor pluviale de pe partea carosabilă a podurilor vor fi corelate cu rețeaua de evacuare a apelor pluviale de pe platforma drumurilor.
22. În corpul trotuarelor nu se vor îngloba tubulaturi pentru utilități.
23. Pentru elementele structurale din beton, beton armat și beton precomprimat se va respecta clasa de rezistență minimă a betonului corespunzător claselor de expunere pentru elementele podurilor prevăzute în Normativ ind. PD 165. Betoanele monolite din suprastructura (placile de suprabetonare, anetreaze) vor fi impermeabilizate cu aditivi ce se introduc în masa betonului proaspăt.
24. Elementele metalice care vin în contact cu atmosfera vor fi protejate cu vopșeluri pe bază de zinc și poliuretan sau alte tipuri de sisteme de protecție garantate minim 15 ani sau vor fi executate din material cu autoprotecție anticorozivă.
25. La lucrările de artă de pe drumul expres care au infrastructuri adiacente, se vor prevedea soluții de impermeabilizare pentru rosturile dintre acestea.
26. Dacă lungimea podului este mai mică decât lățimea albiei majore, fundațiile aripilor, zidurilor de sprijin, șferturilor de con și ale pereurilor vor fi coborâte sub adâncimea de afuiere totală iar pereurile vor fi executate pe taluzurile terasamentelor până la limita albiei majore. Aripile și zidurile de sprijin se recomandă să fie separate de corpul culeii printr-un rost care să permită tasarea independentă a culeelor și a lucrărilor de racordare cu terasamentele.
27. Alcatuirile constructive ale structurilor trebuie să asigure și să faciliteze accesul pentru inspecție și întreținere în condiții de siguranță. Toate componentele structurii vor fi ușor accesibile, în condiții economice și de siguranță, pentru scopuri de inspecție, întreținere și reabilitare.
28. Se va asigura colectarea și evacuarea apelor de pe bancheta cușinetelor, astfel încât acestea să nu se prelingă/ scurgă pe elevații.
29. Șferturile de con vor fi protejate cu pereu.
30. Hidroizolația va fi de tip membrană poliuretanică și va avea caracteristicile fizico-mecanice care să permită asternerea mecanizată a straturilor căii pe pod fără a se deteriora și fără a-și pierde proprietățile de hidroizolare.
31. Manualul de întreținere al structurilor se va întocmi conform Cerințelor Beneficiarului.
32. Unde sunt prevăzute lucrări de artă cu structuri paralele, se vor amplasa plase de protecție montate între structuri pe toată lungimea acestora.
33. Toate lucrările care se încadrează în categoria lucrărilor de artă vor fi proiectate cu atenția cuvenită pentru estetica acestora. Proiectanții Antreprenorului vor acorda atenția cuvenită principiilor arhitectonice de: formă, caracter, detalii, scară și proporții, conform celor mai bune practici.

5.3. Caracteristici imperative privind lucrările de drum și intersecții

5.3.1. Traseu în plan

Se va respecta traseul în plan pus la dispoziție prin documentația tehnică.

5.3.2. Planul de situație

Elementele geometrice ale traseului în plan și viteza de proiectare, vor fi în conformitate cu documentația tehnică pusă la dispoziție. Elementele geometrice ale drumurilor / restabilirilor legăturilor rutiere vor fi proiectate în conformitate cu prevederile TEM, PD162 și STAS 863/85, asigurând minim vitezele de proiectare prevăzute în cadrul documentației tehnice puse la dispoziție. În cazul unor prevederi contradictorii între TEM și PD 162, se vor respecta prevederile cele mai restrictive.

5.3.3. Profilul longitudinal

Se va respecta profilul longitudinal prevăzut în cadrul documentației tehnice puse la dispoziție.

5.3.4. Profile transversale tip – lucrări de drumuri

- Profilele transversale tip aferente drumului expres, bretelelor la noduri, benzilor de accelerare/decelerare și vehicule lente, drumurilor județene, drumurilor comunale, drumurilor



agrocole, de exploatare si de intretinere, se vor proiecta conform dimensiunilor prezentate in Profilul transversal tip.

- Parapetele de siguranta trebuie sa respecte prevederile din capitolul Drumuri Principale.
- Rigola de acostament din beton de ciment va fi prevazuta pe toata lungimea drumului expres pe ambele parti, functie de panta profilului transversal.
- La taluzurile cu inaltimei mai mari de 6m se vor prevedea berme si solutii antierozionale, dupa caz.

5.3.5. Structura rutiera

Structura rutiera este de tip semirigida cu urmatoarea alcatuire:

▪ **Structura rutieră pe drumul expres pe zona km 0+000 – 26+900, inclusiv pe bretelele nodurilor rutiere aferente acestui interval:**

– strat de uzura MAS16 rul. PMB 45/80	4 cm
– strat de legatura BAD22.4 leg. PMB 45/80	6 cm
– strat de baza AB31.5 baza 50/70	10 cm
– balast stabilizat cu lianti hidraulici, în strat superior de fundație	20 cm
– balast, în strat inferior de fundație	35 cm
– strat de formă pamant stabilizat cu liant hydraulic	20 cm

▪ **Structură rutieră pe drumul expres pe zona km 26+900 – 43+050, inclusiv pe bretelele nodurilor rutiere aferente acestui interval:**

– strat de uzura MAS16 rul. PMB 45/80	4 cm
– strat de legatura BAD22.4 leg. PMB 45/80	6 cm
– strat de baza AB31.5 baza 50/70	8 cm
– balast stabilizat cu lianti hidraulici, în strat superior de fundație	20 cm
– balast, în strat inferior de fundație	35 cm
– strat de formă pamant stabilizat cu liant hydraulic	20 cm

Acostamentele drumului expres, acolo unde nu sunt prevazute rigole de acostament, vor avea aceeasi structura rutiera ca cea de pe zona partii carosabile.

Pentru sporirea capacitatii portante a terenului de fundare, pe toata lungimea drumului – acolo unde studiile geotehnice permit – dupa decaparea solului se va imbunatatii terenul de fundare prin stabilizare cu lianti hidraulici pe minim 30 cm. In cazul in care studiile geotehnice nu confirma aceasta solutie, Antreprenorul va adopta la proiectul tehnic o solutie corespunzatoare pentru terenul de fundare, care sa permita executia lucrarilor.

Se va acorda atentie deosebita Partii Superioare a Terasamentelor (50 cm sub stratul de forma)- care va fi executata in integralitate din **pamant stabilizat cu liant hydraulic**.

Verificarea la actiunea fenomenului de inghet – dezghet se va face in baza adancimii maxime de inghet conform STAS 1709/1 – 90 *Actiunea fenomenului de inghet-dezghet la lucrari de drumuri. Adancimea de inghet in complexul rutier. Prescriptii de calcul.*

▪ **Structura rutiera pe zona mediana aferentă zonei km 0+000 – 26+900:**

– strat de uzura MAS16 rul. PMB 45/80	4 cm
– balast stabilizat cu lianti hidraulici	16 cm
– balast, în strat inferior de fundație	55 cm
– strat de formă pamant stabilizat cu liant hydraulic	20 cm

▪ **Structura rutiera pe zona mediana aferentă zonei km 26+900 – 43+050 este:**

– strat de uzura MAS16 rul. PMB 45/80	4 cm
– balast stabilizat cu lianti hidraulici	14 cm
– balast, în strat inferior de fundație	55 cm
– strat de formă pamant stabilizat cu liant hydraulic	20 cm

▪ **Structura rutiera pe drumuri nationale:**

– strat de uzura MAS16 rul. PMB 45/80	4 cm
---------------------------------------	------



- strat de legatura BAD22.4 leg. PMB 45/80 6 cm
- strat de baza AB31.5 baza 50/70 10 cm
- balast stabilizat cu lianti hidraulici 20 cm
- strat de balast 35 cm
- strat de forma din pamant stabilizat cu liant hidrolic 20 cm
- **Structura rutiera pe drumuri judetene:**
 - strat de uzura BA16 rul. 50/70 4 cm
 - strat de legatura BAD22.4 leg. 50/70 6 cm
 - strat de baza AB31.5 baza 50/70 8 cm
 - balast stabilizat cu lianti hidraulici 18 cm
 - strat de balast 25 cm
 - strat din nisip 10 cm
 - strat de forma din pamant stabilizat cu lianti hidraulici 20 cm
- **Structura rutiera pe drumuri comunale si locale:**
 - strat de uzura de uzura BA16 rul.50/70 4 cm
 - strat de legatura BAD22.4 leg. 50/70 6 cm
 - geocompozit antifisura
 - balast stabilizat cu lianti hidraulici 16 cm
 - strat din balast 25 cm
 - strat din nisip 10 cm
 - strat de forma din pamant stabilizat cu lianti hidraulici 20 cm
- **Structura rutiera pe drumuri de intretinere si drumuri locale pentru acces la parcele:**
 - piatra sparta 15 cm
 - balast 15 cm
- **Structura rutiera pentru Dotari:**
 - dala din beton de ciment BcR 4.5 22 cm
 - balast stabilizat cu lianti hidraulici 21 cm
 - balast 25 cm
 - strat de forma (50% balast si 50% pamant) 20 cm

De asemenea, se vor prevedea masuri de imbunatatire la nivelul patului drumului si in zonele in care structura rutiera precizata mai sus nu se verifica la actiunea fenomenului de inghet – dezghet. Verificarea la actiunea fenomenului de inghet – dezghet se va face in baza adancimii maxime de inghet conform STAS 1709/1 – 90 *Actiunea fenomenului de inghet-dezghet la lucrări de drumuri. Adâncimea de inghet în complexul rutier. Prescripții de calcul.*

5.3.6. Podete

Pe LOTUL 2 al Drumului Expres Suceava – Siret sunt proiectate 21 podete de traversare. Astfel, sunt proiectate 7 buc. Podete tip D5, 1 buc. podete tip D4, 7 buc. podete tip D3, 6 buc. podete tip C2 si 2 podete de 5m casetate (trecere animale).

In continuarea podetelor de la drumul expres pe emisar (albie existenta sau relocata), numai in situatiile in care si drumurile de intretinere traverseaza emisarul, sunt proiectate podete cu aceeasi structura (deschidere, alcatuire) ca la drumul expres in sectiunea respectiva. In acest caz, aceste podete sunt evaluate ca parte integranta din podetele de la drumul expres.

La nodurile rutiere si la relocari au fost proiectate 14 podete de traversare tip C2.

Aplicabilitatea podetelor este prezentata in Plansele de Detaliu Podete.

5.3.7. Intersectii denivelate fara acces si restabiliri legaturi rutiere

- Se vor reloca toate drumurile prevazute in proiectul pus la dispozitie indiferent de clasificare si functionalitate in retea.
- Daca drumurile prevazute initial spre relocare intre timp au suferit o reclasificare, proiectul de relocare va tine cont de acest aspect.



- Se recomanda o vizita in teren pentru a se vedea daca intre timp a aparut necesitatea unor relocari suplimentare, astfel incat acestea sa fie incluse in Oferta. In cazul in care pe parcursul derularii contractului apare necesitatea unor relocari suplimentare Antreprenorul va realiza pe propria cheltuiala proiectarea si executia acestora, fara a putea solicita modificarea pretului contractului.
- Se va realiza relocarea tuturor drumurilor intrerupte de constructia drumului expres, astfel incat sa fie asigurata continuitatea rețelei locale. Nu sunt admise debusari ale drumurilor relocate sau existente in drumul expres.

5.3.8. Amenajare intersectii la nivel

- Drumurile agricole si drumurile relocate nu vor debusa in intersectia la nivel;
- Se va realiza calculul capacitatii de circulatie a intersectiei la nivel, precum si calculul intarzierilor de control.
- Pentru toate intersectiile se va determina nivelul de serviciu pentru toate perioadele de analiza de, 10, 20 respectiv 30 de ani. Valorile de trafic vor fi puse la dispozitie de Beneficiar.
- Se va asigura vizibilitatea in intersectii prin tratarea elementelor privind distanta de decizie, distanta de oprire/manevrare, distanta de vizibilitate in plan orizontal si longitudinal. Asigurarea vizibilitatii permite conducatorilor autovehiculelor de a vedea traseul pe care il au de urmat, de a identifica din timp eventualele obstacole, de a avea timpul necesar pentru luarea deciziei corecte si de a putea sa aplice masurile corespunzatoare.
- Intersectiile giratorii:
 - se recomanda adoptarea unei raze minime de 18 m pentru raza interioara a giratiei, iar pentru razele de racordare de intrare si de iesire din giratie o raza de minim 25m.
 - suprafetele de supralargire se vor executa din materiale diferite din punct de vedere al culorii si texturii, fata de materialele folosite in calea curenta. Se recomanda utilizarea pavajelor.
 - separarea virajului de dreapta prin constructia de benzi dedicate virajului de dreapta se va realiza daca in urma calculelor de capacitate se constata ca acest lucru este necesar.
 - latimea caii inelare pentru sensurile giratorii cu doua benzi trebuie sa fie 11.00 m, iar pentru cel cu o banda de 7.00 m. Latimea benzii de iesire trebuie sa fie de 4.50 m, iar latimea benzii de intrare trebuie sa fie de 4.00 m.
 - latimea inelului de siguranta trebuie sa fie de 2.00 m, iar latimea inelului de semnalizare a insulei centrale de 1.10 m.
 - Realizarea sistemului de iluminat va respecta cerintele capitolului de iluminat, in conformitate cu prevederile AND 603.
 - Pe drumurile care intra in giratie (ramurile intersectiei giratorii), pentru a spori conditiile de siguranta a circulatiei rutiere in zona intersectiei giratorii, panta in profil longitudinal pe primii 100 m care se desprind/ intra din/ in giratie, nu va depasi 2%; totodata nu va fi mai mica de 0,50% pentru asigurarea evacuarii rapide a apelor pluviale de pe zona drumului.

5.4. Caracteristici imperative privind lucrarile de consolidare

Lucrarile de consolidare minime ce vor fi respectate sunt cele prevazute in cadrul Documentatiei Tehnice puse la dispozitie.

5.5. Caracteristici imperative privind dotarile

Spatiul de servicii de la km 21+000/ parcare de scurta durata de la km 37+300, va respecta urmatoarele cerinte:

- numarul locurilor de parcare in spatiile de servicii se va stabili cu precadere pentru traficul greu cu masa totala maxim autorizata de peste 7,5 t, avand in vedere prevederile legale in domeniul transporturilor rutiere sub aspectul respectarii timpilor de conducere si odihna si a volumului de trafic pentru componenta respectiva;
- se va asigura infrastructura necesara si constructia unui numar de minim 6 statii de incarcare rapida pentru masini electrice. In acest sens, Antreprenorul va asigura atat infrastructura (schema electrica, bransamentele) necesara pentru montarea statiilor de incarcare, cat si echipamentele propriu-zise de incarcare. A se vedea sectiunea 3.3.14.1 din Cerintele Beneficiarului.
- la proiectul de arhitectura se vor avea in vedere urmatoarele:



- pentru toaletele prevazute in incinta spatiilor de servicii cladirea trebuie sa fie prevazuta cu aerisire directa, iar numarul si felul obiectelor sanitare se vor stabili respectand prevederile normelor si standardelor in vigoare aferente;
- se va avea in vedere sa se prevada obiecte sanitare de trafic, antivandalism;
- ferestrele vor fi cu deschidere oscilobatanta;
- in interiorul cladirii se va prevedea in functie de destinatia spatiului un raport optim intre spatiul placat cu faianta si spatiu cu vopsea superlavabila, astfel incat sa se asigure un confort optim al incaperii;
- proiectantul prin solutia tehnica propusa trebuie sa asigure un raport optim de ventilatie si umiditate a spatiului;
- pentru zona de recreere se va avea in vedere sa se prevada copertina si iluminat public adecvat spatiului;
- obligatoriu se va prezenta si proiectul de peisagistica, iar la intocmirea lui se va tine cont de urmatoarele:
 - materialele propuse trebuie sa fie compatibile cu zona climatica, caracteristicile pedologice, hidrologice si litologice ale zonelor unde se propune ca materialul peisagistic sa fie plantat;
 - sistemul radicular al materialului peisagistic trebuie sa fie pretabil pentru zona respectiva;
 - oportunitatea necesitatii unui sistem de irigare functie de particularitatile climatice ale zonei, corelat cu exigentele fata de apa ale materialului dendrologic peisagistic propus;
 - caracteristicile materialului peisagistic solicitat cum ar fi diametrul tulpinei, corelat cu varsta, calitatea precum si recomandările privind lucrarile de intretinerea a acestora;
 - pe planul de situatie se vor preciza locatiile speciilor propuse in incinta spatiilor de servicii si parcarilor de scurta durata;
- la proiectul de peisagistica trebuie precizat diametrul la colet, inaltimea speciilor propuse si varsta acestora.

5.6. Specificatii tehnice

La nivelul umplurilor aferente terasamentelor se va preciza:

- Tipul de pamant care va fi utilizat in conformitate cu prevederile STAS 2914;
- Parametrii: unghi de frecare interna si coeziune in corelare stricta cu parametrii consideratii in breviarul de calcul;
- Se vor preciza in mod concis parametrii de atins la nivelul punerii in opera si lucrarilor executate in conformitate cu legislatia in vigoare cu accent pe AND 530. Se vor preciza min 2 metode distincte de realizare a verificarilor lucrarilor executate sau la nivelul de pus in opera.

La nivelul structurilor rutiere se va preciza:

- Parametrii minim admisibili la nivel de verificare a executiei, si anume: macrotectura, rugozitate planeitate si rugozitate (macrotectura si microtextura) si aici mentionam precizarea a minim doua metode, capacitate portanta si (exprimata prin deflexiunea caracteristica sub o incarcare de 115 kN) si omogenitatea, aspectul suprafetei;
- Se va preciza grosimea minim admisibila la nivelul unui strat rutier.

5.7. Breviar de calcul la nivelul de stabilitate terasamente si lucrari de consolidare

- a) Se vor considera mai multe ipoteze de calcul la nivelul posibilei forme a suprafetei de alunecare;
- b) Se va realiza o analiza de stabilitate locala dar si una globala care sa ia in considerare si vecinatatea amplasamentului terasamentului pe o latime de minim 100 m stanga si 100 de m dreapta;
- c) Panta taluzului terasamentelor si necesitatea si oportunitatea realizarii bermelor va rezulta din Breviarele de calcul.



5.8. Caracteristici imperative privind sistemele inteligente de transport (ITS)

Descrierea subsistemelor precum și elementele de detaliu pentru ITS sunt prezentate în Memoriul tehnic ITS.

Toate subsistemele aferente Drumului Expres Suceava – Siret vor fi conectate și gestionate în cadrul Centrului de Monitorizare și Informare (CIM) din cadrul Centrului de Control și Intreținere (CIC), situat pe drumul expres Pascani Suceava de la km 61+125.00 situat pe Lotul 2 al acestei autostrăzi.

În aceste sens rețelele de comunicații prin fibra optică aferente celor două drumuri vor fi interconectate în zona nodului de legătură.

În cadrul prezentului Studiu de Fezabilitate s-a luat în considerare ramforsarea din punct de vedere hardware și software a CIM de pe Autostrada Pascani Suceava de la Km 61+125.00.

Se vor implementa Soluțiile și metodologiile pentru implementarea ITS cuprinse în **ANEXA 4 și Documentația Tehnică pusă la Dispoziție**.

5.9. Caracteristici imperative privind diagnosticul arheologic, cercetare preventivă și supraveghere arheologică

Siturile cunoscute și zonele cu potențial arheologic necesită investigații suplimentare, care trebuie să se conformeze legislației române.

Antreprenorul va realiza investigații arheologice în conformitate cu prevederile legislației românești în vigoare, privind aprobarea procedurii de acordare a autorizațiilor pentru cercetarea arheologică, folosind instituții legal abilitate în realizarea de cercetări arheologice.

Programarea și derularea cercetării arheologice (exceptând supravegherea arheologică), precum și obținerea certificatelor de descărcare de sarcină arheologică se vor realiza anterior oricăror lucrări de execuție care presupun deținerea Autorizației de construire.

În condițiile unor descoperiri excepționale/situri arheologice care nu se pot evita, se vor elabora fie soluții tehnice de proiectare care să le afecteze cât mai puțin, fie soluții de protejare/conservare.

Pentru acest obiectiv de infrastructură rutieră s-a elaborat în anul 2023 *Raportul de evaluare arheologică aprofundată (diagnostic intruziv)*. Acest studiu, anexat Documentației de atribuire, a fost întocmit de către un colectiv de arheologi ai Institutului de Arheologie „Vasile Pârvan” din București, prin consultarea bibliografiei de specialitate, prin realizarea unei periegeze, precum și a diagnosticului arheologic intruziv – acolo unde a fost permis accesul în teren (conform mențiunilor din raportul arheologic).

Ca urmare a aprobării raportului arheologic în ședința Comisiei Naționale de Arheologie, a fost emis Avizul Direcției Județene pentru Cultură Suceava nr. 61/ Z/ 28 aprilie 2023, ale cărui condiții trebuie respectate de către Antreprenor.

În baza lucrărilor de investigații arheologice planificate și având în vedere faptul că la faza Studiului de Fezabilitate a fost realizată o evaluare intruzivă de teren, Antreprenorul va realiza următoarele etape:

Etapa 1 - Diagnosticul arheologic intruziv în zonele în care nu s-a avut acces la faza Studiului de fezabilitate.

Etapa 2 - Cercetarea arheologică preventivă în vederea eliberării de sarcină arheologică a siturilor identificate la faza studiului de fezabilitate, precum și a potențialelor situri arheologice care pot apărea ca urmare a finalizării etapei 1.

Etapa 3 - Supravegherea arheologică pe toată durata lucrărilor ce presupun intervenții în sol.

Etapele menționate se vor derula corespunzător recomandărilor din avizele emise de Ministerul Culturii, cu respectarea cerințelor prezentului Caiet de sarcini și a legislației în vigoare.

5.10. Caracteristici imperative privind măsurile de mediu

Antreprenorul va fi responsabil de revizuirea actului de reglementare emis de către autoritatea competentă privind protecția mediului ori de câte ori este necesar, la apariția oricăror modificări ale proiectului sau alte modificări/ actualizări legislative, astfel încât soluțiile prevăzute în proiect să se regasească în cadrul actului de reglementare în domeniul protecției mediului.

Antreprenorul va întocmi proiectul tehnic corelat cu cerințele din Acordul de mediu nr. 2/01.03.2024.



Pentru amplasarea panourilor fonoabsorbante si a panourilor anticolidiune, se vor respecta prevederile cap. 3.3.16 si 3.3.17 din Cerintele Beneficiarului.

5.11. Caracteristici imperative privind nodurile rutiere

În cadrul lotului 2 al drumului expres sunt prevăzute următoarele noduri rutiere:

Noduri Rutiere			
Nr. crt.	Denumire	Drum intersectat	Pk
1	Nod rutier DN2-DN2H (Rădăuți)	DN2-DN2H	26+357
2	Nod rutier DN2 (Siret Sud) - km 43+320	DN2	43+320

- Amenajarea nodurilor rutiere si a intersectiilor giratorii (acolo unde este cazul) se va realiza respectand forma si elementele minimale ale amenajarilor geometrice prezentate în Documentatia tehnica pusa la dispozitie;
- Bretelele nodurilor rutiere se vor racorda corespunzator. Acestea vor avea prevazute benzi de accelerare/decelerare in zona de racordare la drumul expres. Lungimea acestora se va determina conform normativelor in vigoare. Elementele profilului transversal in aceste zone vor fi in conformitate cu standardele si normativele in vigoare.
- Drumurile agricole si drumurile relocate (daca exista) nu vor debusa in bretelele nodului rutier sau in intersectia la nivel;
- Se va realiza calculul capacitatii de circulatie al nodului rutier si al intersectiei la nivel, precum si calculul intarzierilor de control.
- Pentru toate intersectiile se va determina nivelul de serviciu pentru toate perioadele de analiza de, 10, 20 respectiv 30 de ani. Valorile de trafic vor fi puse la dispozitie de Beneficiar.
- Se vor realiza si prezenta simulari grafice/video la nivelul traficului aferent nodului rutier;
- Se va asigura vizibilitatea in intersectii prin tratarea elementelor privind distanta de decizie, distanta de oprire/manevrare, distanta de vizibilitate in plan orizontal si longitudinal. Asigurarea vizibilitatii permite conducatorilor autovehiculelor de a vedea traseul pe care il au de urmat, de a identifica din timp eventualele obstacole, de a avea timpul necesar pentru luarea deciziei corecte si de a putea sa aplice masurile corespunzatoare.
- Intersectiile giratorii:
 - suprafetele de supralargire se vor executa din materiale diferite din punct de vedere al culorii si texturii, fata de materialele folosite in calea curenta. Se recomanda utilizarea pavajelor.
 - separarea virajului de dreapta prin constructia de benzi dedicate virajului de dreapta se va realiza daca in urma calculului de capacitate se constata ca acest lucru este necesar.
 - Realizarea sistemului de iluminat va respecta cerintele capitolului de iluminat, in conformitate cu prevederile standardelor si normativelor in vigoare.
 - Pe drumurile care intra in giratie (ramurile intersectiei giratorii), pentru a spori conditiile de siguranta a circulatiei rutiere in zona intersectiei giratorii, panta in profil longitudinal pe primii 100m care se desprind din giratie, nu va depasi 2%; totodata nu va fi mai mica de 0,50% pentru asigurarea evacuării rapide a apelor pluviale de pe zona drumului.

Se vor respecta prevederile cap. 3.3.9 Noduri rutiere din Cerintele Beneficiarului.

Totodata, referitor la descarcarea provizorie a lotului 2, km 19+800, **in cazul in care finalizarea lotului 1 si a lotului 2 ale Drumului Expres Suceava-Siret se va realiza simultan, executia descarcarii provizorii la DN2 nu va mai fi necesara, Antreprenorul nefiind indeptatit la plata prevazuta pentru aceasta descarcare provizorie.**



6. CRITERII DE PERFORMANTA

6.1. Cerinte privind personalul implicat

6.1.1. Antreprenorul are obligatia sa asigure personal calificat pentru executia prezentului contract, cerintele minime definite in prezentul capitol trebuie sa fie luate in considerare ca o limita inferioara. Personalul minim ce va trebui asigurat de catre Antreprenor pe parcursul derularii contractului este cel enuntat in prezentul capitol, urmand ca Antreprenorul sa asigure prezenta oricaror altor categorii de personal in functie de necesitatile contractului. In vederea demonstrarii experientei profesionale solicitate, conform cerintelor de mai jos, vor fi prezentate in oferta CV-urile expertilor si documentele justificative **doar pentru expertii in privinta carora au fost stabiliti factori de evaluare, conform documentatiei de atribuire.** De asemenea, pentru acei experti pentru care au fost solicitate cerinte de studii, vor fi prezentate copii ale documentelor care atesta studiile.

6.1.2. In conditiile in care o anumita categorie de experti este reglementata prin anumite acte normative care impun detinerea unei autorizatii/ atestari/ certificari care implica verificarea nivelului studiilor de specialitate in domeniu si/ sau a experientei persoanei respective (RTE, Topograf), este necesara prezentarea autorizarii/ atestarii/ certificarii respective, ulterior semnarii contractului, la inceperea activitatii. **Pentru personalul nerezident va fi acceptata prezentarea certificatelor/ autorizarilor corespunzatoare emise in tara de rezidenta, echivalente si/ sau echivalate de autoritatile nationale romane.**

6.1.3. Ofertantii vor avea in vedere ca pentru acesti experti trebuie descris, in Propunerea Tehnica, modul in care ofertantul isi asigura accesul la serviciile expertilor.

6.1.4. Se va asigura personal calificat pentru executia contractului cu asigurarea cerintelor minime specificate in continuare.

6.1.4.1. **MANAGERUL DE PROIECT**

In vederea demonstrarii experientei profesionale si studiilor, va fi prezentat in oferta CV-ul si documentele care atesta studiile si experienta similara, avandu-se in vedere urmatoarele cerinte:

- detine Diploma de Inginer cu specializarea in constructii de drumuri si/sau poduri sau similar acestora emisa de catre o Facultate/ Universitate;
- Experienta detinuta in pozitia de Manager Proiect si/ sau Director Proiect si/ sau Coordonator Proiect si/ sau Adjunct Director Proiect si/ sau Adjunct Manager Proiect si/ sau Adjunct Coordonator Proiect in cadrul unui contract de supervizare executie lucrari si/sau supervizare proiectare si executie lucrari si/ sau executie lucrari si/sau proiectare si executie lucrari de constructie noua si/ sau modernizare si/ sau largire **de drumuri nationale si/sau drumuri expres si/ sau autostrazi**

Responsabilitati, enuntate neexhaustiv:

- a) implementarea conforma a intregului proiect de investitie;
- b) coordonarea intregului contract (atat a activitatilor de proiectare, cat si a activitatilor de executie), implementarea contractului in toata perioada contractuala, pregatirea logisticii, coordonarea activitatii de raportare si monitorizare si de coordonarea/ supervizarea intregului personal implicat in realizarea contractului;
- c) buna comunicare cu Beneficiarul/ Autoritatea Contractanta, in toate circumstantele legate de implementarea contractului;
- d) avizarea raportului de inceput, a rapoartelor de progres, a raportului la terminarea lucrarilor, a rapoartelor in perioada de garantie a lucrarilor, a raportului final, a situatiilor de lucrari si a oricaror alte rapoarte/documente solicitate, respectiv transmise de/catre Beneficiar;
- e) realizarea oricaror alte sarcini necesare indeplinirii obiectivului acestui contract asa cum sunt ele instructate de Beneficiar/ Supervizor in realizarea acestui proiect de investitie in conformitate cu prevederile legale in domeniul constructiilor;



- f) dispunerea oricaror alte sarcini personalului de proiectare si executie in vederea unei bune desfasurari a contractului
- g) furnizarea de asistenta tehnica si solutii tehnice in cazul aparitiei situatiilor neprevazute.

6.1.4.2. **PERSONAL CHEIE PROIECTARE**

6.1.4.2.1. **SEFUL ECHIPEI DE PROIECTARE**

In vederea demonstrarii experientei profesionale si studiilor, va fi prezentat in oferta CV-ul si documentele care atesta studiile si experienta similara, avandu-se in vedere urmatoarele cerinte:

- detine Diploma de Inginer cu specializarea in constructii de drumuri si/sau poduri sau similar acestora emisa de catre o Facultate/ Universitate;
- Experienta detinuta in pozitia de Coordonator Proiect si/ sau Director Proiect si/ sau Manager Proiect si/ sau Adjunct Coordonator Proiect si/ sau Adjunct Director Proiect si/ sau Adjunct Manager Proiect si/ sau Sef echipa proiectare si/ sau Adjunct Sef Echipa proiectare si/ sau Sef Proiect si/ sau Adjunct Sef Proiect intr-un contract in cadrul caruia au fost elaborate si/sau actualizate si/sau revizuite studii de fezabilitate si/ sau proiecte tehnice pentru constructie noua si/sau modernizare si/ sau largire de de autostrazi si/sau drumuri nationale si/sau drumuri expres

Responsabilitati, enuntate neexhaustiv:

- a) coordonarea activitatii de proiectare, pregatirea logisticii si implementare activitatilor de proiectare, asistenta, raportare si coordonarea intregului personal responsabil cu proiectarea;
- b) asigurarea unei bune comunicari cu Managerul de Proiect si cu Beneficiarul/Autoritatea Contractanta in toate circumstantele legate de implementarea activitatilor de proiectare;
- c) intocmirea raportului de inceput, a rapoartelor de progres, a documentatiei tehnice si a oricaror alte rapoarte solicitate de Beneficiar sau de catre Managerul de Proiect;
- d) realizarea oricaror alte sarcini necesare indeplinirii obiectivului acestui contract asa cum sunt ele instructate de Beneficiar sau de Managerul de Proiect sau de Autoritatile implicate in realizarea acestui proiect in conformitate cu prevederile legale in domeniul constructiilor.

6.1.4.2.2. **INGINER PROIECTANT PODURI**

In vederea demonstrarii experientei profesionale si studiilor, va fi prezentat in oferta CV-ul si documentele care atesta studiile si experienta similara, avandu-se in vedere urmatoarele cerinte:

- detine Diploma de Inginer cu specializarea in constructii de drumuri si/sau poduri sau similar acestora emisa de catre o Facultate/Universitate;
- Experienta detinuta in pozitia de Inginer proiectant de poduri si/ sau Inginer proiectant structuri si/ sau Inginer Lucrari de Arta intr-un contract in cadrul caruia a fost elaborate si/sau actualizate si/sau revizuite un studiu de fezabilitate si/ sau proiect tehnic pentru constructie noua si/sau modernizare si/ sau largire de autostrazi si/sau drumuri nationale si/sau drumuri expres si/sau drumuri judetene si/sau strazi urbane, care a inclus un pod si/ sau pasaj si/ sau viaduct cu o lungime de minim 100 m.

Responsabilitati, enuntate neexhaustiv:

- a) Va raspunde de toate aspectele legate de proiectarea lucrarilor de structuri, de solutiile propuse, de interpretarea datelor rezultate din studiile efectuate si de alegerea celei mai bune solutii pentru realizarea proiectului;
- b) Va realiza orice alte sarcini necesare indeplinirii obiectivului acestui contract asa cum sunt ele instructate de Beneficiar sau de Seful echipei de proiectare sau de Managerul de proiect sau de Autoritatile implicate in realizarea acestui proiect in conformitate cu prevederile legale in domeniul constructiilor



6.1.4.2.3. INGINER PROIECTANT DE DRUMURI

În vederea demonstrării experienței profesionale și studiilor, va fi prezentat în oferta CV-ul și documentele care atestă studiile și experiența similară, avându-se în vedere următoarele cerințe:

- i. deține Diploma de Inginer cu specializarea în construcții de drumuri și/sau poduri sau similar acestora emisă de către o Facultate/Universitate;
- ii. Experiența deținută în poziția de Inginer proiectant drumuri într-un contract în cadrul căruia a fost elaborată și/sau actualizată și/sau revizuită un studiu de fezabilitate și/ sau proiect tehnic pentru construcție nouă și/sau modernizare și/ sau largire de autostrăzi și/sau drumuri naționale și/sau drumuri expres.

Responsabilități, enunțate neexhaustiv:

- a) Va răspunde de toate aspectele legate de proiectarea drumului, de soluțiile propuse, de interpretarea datelor rezultate din studiile efectuate și de alegerea celei mai bune soluții pentru realizarea proiectului.
- b) Va realiza orice alte sarcini necesare îndeplinirii obiectivului acestui contract așa cum sunt ele instructate de Beneficiar sau de Șeful echipei de proiectare sau de Managerul de proiect sau de Autoritățile implicate în realizarea acestui proiect în conformitate cu prevederile legale în domeniul construcțiilor;

6.1.4.2.4.INGINER CONSOLIDARI

Ofertanții vor avea în vedere că pentru acest expert trebuie descris, în Propunerea Tehnică, momentul în care expertul va interveni în implementarea viitorului contract și modul în care ofertantul și-a asigurat accesul la serviciile acestuia.

Ulterior semnării contractului, Antreprenorul va transmite Beneficiarului:

- i. numele expertului desemnat în această poziție,
- ii. Diploma de Inginer cu specializarea în construcții de drumuri și/sau poduri și/sau hidrotehnică și/sau geotehnică sau similar acestora emisă de către o Facultate/Universitate;
- iii. CV-ul și documentele justificative care să ateste următoarea experiență minimă - experiența profesională într-un contract în cadrul căruia a fost elaborat și/sau actualizat și/sau revizuit și/sau completat un studiu de fezabilitate și/sau proiect tehnic pentru construcție nouă și/ sau modernizare și/sau largire de autostradă și/ sau drum expres și/sau drum național, și în cadrul căruia să fi întocmit sau verificat minim planurile desenate și breviatele de calcul pentru lucrări de consolidare

Responsabilități, enunțate neexhaustiv:

- a) Va răspunde de toate aspectele legate de proiectarea lucrărilor de consolidare, de soluțiile propuse, de interpretarea datelor rezultate din studiile efectuate și de alegerea celei mai bune soluții pentru realizarea proiectului;
- b) Va realiza orice alte sarcini necesare îndeplinirii obiectivului contractului, așa cum sunt ele instructate de Beneficiar sau de Autoritățile implicate în realizarea acestui proiect în conformitate cu prevederile legale în domeniul construcțiilor.

6.1.4.2.5. SPECIALIST GEOTEHNICA SI FUNDATII

Ofertanții vor avea în vedere că pentru acest expert trebuie descris, în Propunerea Tehnică, momentul în care expertul va interveni în implementarea viitorului contract și modul în care ofertantul și-a asigurat accesul la serviciile acestuia.

Ulterior semnării contractului, Antreprenorul va transmite Beneficiarului:

- i. numele expertului desemnat în această poziție,



- ii. Diploma de Inginer cu specializarea in constructii de drumuri si/sau poduri si/sau hidrotehnica si/sau geotehnica sau similar acestora emisa de catre o Facultate/Universitate;
- iii. CV-ul si documentele justificative care sa ateste experienta minima profesionala elaborarea cel putin a unui studiu geotehnic aferent unui studiu de fezabilitate si/ sau proiect tehnic pentru constructie noua si/ sau modernizare si/ sau largire de autostrada si/ sau drum national si/ sau drum expres.

Responsabilitati, enuntate neexhaustiv:

- a) Va raspunde de toate aspectele legate de urmarirea activitatilor geotehnice si elaborarea studiului geotehnic, de solutiile propuse, de interpretarea datelor rezultate din studiile efectuate si de alegerea celei mai bune solutii pentru realizarea proiectului;
- b) Va realiza orice alte sarcini necesare indeplinirii obiectivului contractului, asa cum sunt ele instructate de Beneficiar sau de Autoritatile implicate in realizarea acestui proiect in conformitate cu prevederile legale in domeniul constructiilor.

6.1.4.3. PERSONAL CHEIE EXECUTIE

6.1.4.3.1. RESPONSABIL TEHNIC CU EXECUTIA – 2 experti

- subdomeniu de autorizare 2.1 Construcții rutiere și drumuri
- subdomeniu de autorizare 2.3 Construcții poduri

Ofertantii vor avea in vedere ca pentru acesti experti trebuie descris, in Propunerea Tehnica, momentul in care acestia vor interveni in implementarea viitorului contract si modul in care ofertantul si-a asigurat accesul la serviciile acestora.

Ulterior semnarii contractului, Antreprenorul va transmite Beneficiarului, la solicitarea acestuia:

- numele expertilor desemnati in aceasta pozitie,
- atestarea tehnico-profesionala in conformitate cu prevederile Legii nr.10/1995 privind calitatea in constructii, sau echivalent. Aceasta va fi valabila la data prezentarii acesteia.

Pentru personalul nerezident va fi acceptata prezentarea certificatelor/autorizarilor corespunzatoare emise in tara de rezidenta, echivalente si/sau echivalate de autoritatile nationale romane.

- Experienta in activitatea de RTE conform domeniu de autorizare in cadrul unui proiect pentru constructie noua si/ sau modernizare si/sau largire de autostrada si/ sau drum expres si/sau drum national
- responsabilul Tehnic cu executia va fi angajat **cu norma intreaga** al Antreprenorului pe toata perioada executarii lucrarilor de construire, dupa caz pentru remedierea defectiunilor in perioada de garantie.

Responsabilitati, enuntate neexhaustiv:

A. În perioada de pregătire a construcției:

- 1. participă, împreună cu proiectantul și dirigintele de șantier la trasarea generală a construcției și la stabilirea bornelor de reper;

B. Pe parcursul execuției lucrărilor de construcții:

- 1. permite execuția lucrărilor de construcții numai pe baza proiectelor și a detaliilor de execuție verificate de specialiști vericatori de proiecte atestați, sens în care:

- a) verifică existența proiectului și a detaliilor de execuție;
- b) studiază proiectul, caietele de sarcini, tehnologiile și procedurile prevăzute pentru realizarea construcțiilor;
- c) verifică existența tuturor pieselor scrise și desenate din proiect, inclusiv existența studiilor solicitate prin certificatul de urbanism sau prin avize și concordanța dintre prevederile acestora și DTAC - documentația tehnică pentru obținerea autorizației de construire și PTe - proiect tehnic de execuție;
- d) verifică existența expertizelor tehnice în cazul lucrărilor de intervenții asupra construcțiilor și, după caz, existența expertizelor tehnice a construcțiilor și utilităților aflate în zona de influență a excavațiilor adânci în zone urbane;
- e) verifică existența expertizei tehnice în cazul lucrărilor de intervenții asupra construcțiilor;



- f) verifică respectarea reglementărilor cu privire la verificarea proiectelor de către verificatori de proiecte atestați și însușirea acestora de către expertul tehnic atestat, acolo unde este cazul;
- g) verifică dacă este precizată în proiect categoria de importanță a construcției;
- h) verifică existența planului de control al calității, verificări și încercări;
- i) verifică existența "Sistemului calității în construcții", ținând cont de categoria de importanță a construcției sau de complexitatea și importanța lucrărilor de construcții și a procedurilor/instrucțiunilor tehnice pentru lucrarea respectivă și corespondența acestora cu caietele de sarcini;
- j) după caz, verifică existența expertizei tehnice și programul de monitorizare pentru toate construcțiile și utilitățile situate în zona de influență a excavației adânci, privind rezistența, stabilitatea și securitatea la exploatare;
- 2. urmărește realizarea construcției în conformitate cu prevederile autorizației de construire, ale proiectelor, caietelor de sarcini și, după caz, a altor reglementări tehnice în vigoare;
- 3. verifică existența documentelor de certificare a calității produselor pentru construcții, respectiv corespondența calității acestora cu prevederile cuprinse în proiecte;
- 4. interzice utilizarea produselor pentru construcții fără certificat de performanță/conformitate, declarație de performanță/conformitate sau agrement tehnic în construcții, după caz, documente elaborate în condițiile legii;
- 5. verifică respectarea tehnologiilor de execuție, aplicarea corectă a acestora în vederea asigurării nivelului calitativ prevăzut în documentația tehnică și în reglementările tehnice;
- 6. verifică respectarea "sistemului calității în construcții", a procedurilor și instrucțiunilor tehnice pentru lucrarea respectivă;
- 7. verifică și avizează fișele și proiectele tehnologice de execuție, procedurile de realizare a lucrărilor, planurile de verificare a execuției, proiectele de organizare a execuției lucrărilor, precum și programele de realizare a construcțiilor;
- 8. participă la verificarea lucrărilor ajunse în faze determinante;
- 9. verifică, semnează și ștampilează documentele întocmite ca urmare a verificărilor, respectiv procese-verbale în faze determinante, procese-verbale de recepție calitativă a lucrărilor ce devin ascunse etc.;
- 10. asistă la prelevarea de probe de la locul de punere în operă și semnează procesul-verbal de prelevare;
- 11. transmite în scris proiectantului, prin intermediul dirigintelui de șantier, sesizările proprii sau ale participanților la realizarea construcției privind neconformitățile constatate pe parcursul execuției;
- 12. pune la dispoziția organelor de control toate documentele solicitate, necesare pentru verificarea activității specifice;
- 13. oprește execuția lucrărilor de construcții în cazul în care s-au produs defecte grave de calitate sau abateri de la prevederile proiectului de execuție și permite reluarea lucrărilor numai după remedierea acestora;
- 14. urmărește respectarea de către executant a dispozițiilor și/sau a măsurilor dispuse de proiectant/de organele abilitate;
- 15. după caz, urmărește realizarea programului de monitorizare pentru toate construcțiile și utilitățile situate în zona de influență a excavației adânci, privind rezistența, stabilitatea și securitatea la exploatare;
- 16. verifică, în calitate de reprezentant al executantului, respectarea prevederilor legale în cazul schimbării soluțiilor tehnice pe parcursul execuției lucrărilor și se asigură că acestea se fac pe bază de dispoziție de șantier verificată de verificatori de proiecte și de experți atestați și sunt acceptate de investitor;
- 17. verifică punerea în siguranță a construcției la data opririi lucrărilor, conform proiectului;
- 18. întocmește și ține la zi un registru electronic de evidență a activității cu lucrările de construcții pe care le coordonează tehnic și de care răspunde;
- 19. întocmește un referat de prezentare privind modul în care și-a îndeplinit obligațiile de responsabil tehnic cu execuția prevăzute la art. 51 lit. a) -c) și la art. 52 literele A) și B), precum și orice eveniment întâmplat pe parcursul execuției lucrării;
- 20. înștiințează în scris I.S.C. în maximum 10 zile de la data încetării activității de responsabil tehnic cu execuția la o investiție ca angajat al executantului, înainte de recepția la terminarea lucrărilor la o investiție, cu precizarea stadiului fizic al lucrării și data până la care a activat;



C. La recepția lucrărilor:

- împreună cu dirigintele de șantier și proiectantul concură la întocmirea cărții tehnice la zi și predarea acesteia către beneficiar.

În aplicarea îndatoririlor ce le revin, responsabilul tehnic cu execuția are obligația de a anunța în scris imediat operatorul economic angajator despre neconformitățile constatate. În cazul în care, în termen de 10 zile de la anunț, investitorul nu dispune oprirea lucrărilor și remedierea neconformităților, responsabilul tehnic cu execuția are obligația să anunțe în scris I.S.C. și dirigintele de șantier în termen de 24 de ore de la împlinirea termenului.

Va realiza orice alte sarcini necesare îndeplinirii obiectivului acestui contract așa cum sunt ele instructate de Beneficiar/ Supervisor și de Managerul de proiect în realizarea acestui proiect, în conformitate cu prevederile legale în domeniul construcțiilor.

6.1.4.3.2. INGINER ASIGURAREA CALITATII

Ofertantii vor avea în vedere că pentru acest expert trebuie descris, în Propunerea Tehnică, momentul în care expertul va interveni în implementarea viitorului contract și modul în care ofertantul și-a asigurat accesul la serviciile acestuia.

Ulterior semnării contractului, Antreprenorul va transmite Beneficiarului:

- i. numele expertului desemnat în această poziție,

Responsabilitati, enunțate neexhaustiv:

- a) Raspunde de asigurarea calitatii proiectului, pregatirea logisticii si implementare, asistenta, raportare si administrarea si coordonarea echipei de specialisti;
- b) Urmărirea respectării procedurilor tehnice de execuție pentru lucrări;
- c) Participa la recepția calitativă a materialelor
- d) Intocmirea tuturor documentelor necesare pentru elaborarea cartii construcției;
- e) Raspunde de asigurarea calitatii lucrarilor executate;
- f) Raspunde de desfasurarea permanenta si sistematica a activitatii de control tehnic al calitatii si a proceselor de inspectii si incercari la nivelul proiectului, in conformitate cu prevederile documentelor Sistemului de management al calitatii.
- g) Urmărește și asigură realizarea activităților de inspectii și verificare a calitatii, la produsele aprovizionate pe șantier, înainte de punerea în opera, precum și la lucrarile realizate, pe tot parcursul desfasurării proiectului, în conformitate cu procedurile aferente în vederea confirmării calitatii și recepției lucrarilor executate.
- h) Asista la prelevarea probelor de la locul de punere în opera, conform caietelor de sarcini și normativelor în vigoare.
- i) Asigura interfata cu laboratoarele de specialitate, pentru efectuarea de determinari (incercari, analize) pentru controlul lucrarilor/ produselor procurate de la furnizori/ subcontractanti/ prestatori/ furnizori.
- j) Participa la verificarea calitatii lucrarilor la principalele faze de execuție stabilite prin normele tehnice și semnează procesele verbale de atestare a calitatii.
- k) Verifica calitatea lucrarilor, și întocmirea înregistrărilor calitatii pe faze de execuție a lucrarilor (PV predare-primire front lucru, PV recepție calitativă pentru lucrări ce devin ascunse, PV prelevare probe, buletine de analiza, etc.)
- l) Va realiza orice alte sarcini necesare îndeplinirii obiectivului acestui contract așa cum sunt ele instructate de Managerul de proiect în realizarea acestui proiect în conformitate cu prevederile legale în domeniul construcțiilor

6.1.4.3.3. ȘEF DE ȘANTIER

Ofertantii vor avea în vedere că pentru acest expert trebuie descris, în Propunerea Tehnică, modul în care ofertantul și-a asigurat accesul la serviciile expertului.

Ulterior semnării contractului, Antreprenorul va transmite Beneficiarului, la solicitarea acestuia:

- i. numele expertului desemnat în această poziție,



- ii. Diploma de Inginer al unei Facultati/ Universitati in domeniul constructiilor de drumuri si/sau poduri sau similar;
- iii. CV-ul si documentele justificative care sa ateste experienta minima profesionala **intr-un contract** de executie lucrari de infrastructura de transport (rutier, feroviar, metrou) care sa fi inclus cel puțin un pasaj supratran si/sau pod si/sau viaduct;

Responsabilitati, enuntate neexhaustiv:

- a) Organizeaza si coordoneaza activitatea persoanelor din subordine - activitatile aferente lucrarilor de executie;
- b) Organizeaza, coordoneaza si controleaza activitatile desfasurate pe intregul santier;
- c) Asigura buna desfasurare a lucrarilor pe santier si respectarea termenelor limita;
- d) Va participa la intocmirea raportului de inceput, rapoartelor de progres, raportului la terminarea lucrarilor, rapoartelor in perioada de garantie a lucrarilor, raportului final, situatiilor de lucrari si orice alte rapoarte/documente solicitate de Beneficiar;
- e) Intocmeste necesarul de materiale, resurse financiare, resurse umane pentru activitatile aferente lucrarilor de drum;
- f) Asigura si instruieste personalul din subordine;
- g) Asigura legatura cu furnizorii de materiale;
- h) Vor realiza orice alte sarcini necesare indeplinirii obiectivului acestui contract asa cum sunt ele instructate de Beneficiar /Supervizor sau de Responsabilul tehnic cu executia sau de Managerul de proiect in realizarea acestui proiect in conformitate cu prevederile legale in domeniul constructiilor.

6.1.4.3.4. **SPECIALIST IN DOMENIUL PROTECTIEI MEDIULUI**

Ofertantii vor avea in vedere ca pentru acest expert trebuie descris, in Propunerea tehnica, momentul in care acesta va interveni in implementarea viitorului contract si modul in care ofertantul si-a asigurat accesul la serviciile acestuia.

De asemenea, **ulterior semnarii contractului**, Antreprenorul va transmite nominalizarea personalului, insotita de copii ale documentelor care atesta ca acesta detine studii / certificari, privind dreptul, conform legislatiei specifice in vigoare, de a elabora studiile solicitate in procedura de evaluare a impactului asupra mediului, conform prevederilor Legii 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice si private asupra mediului. Pentru personalul nerezident, au dreptul de a elabora studiile pentru protectia mediului, persoane fizice sau juridice, in conformitate cu reglementarile unui stat membru al Uniunii Europene si fac dovada acestui drept prin prezentarea unui document emis in acest sens.

Responsabilitati, enuntate neexhaustiv:

- a) raspunde de elaborarea documentatiei de revizuire a acordului de mediu;
- b) va asigura realizarea masurilor si conditiilor impuse in actele de reglementare;
- c) va asigura respectarea legislatiei specifice in domeniu pentru protectia factorilor de mediu apa, aer, sol, zgomot si biodiversitate.

6.1.4.3.5. **TOPOGRAF**

Ofertantii vor avea in vedere ca pentru acest expert trebuie descris, in Propunerea tehnica, momentul in care acesta va interveni in implementarea viitorului contract si modul in care ofertantul si-a asigurat accesul la serviciile acestuia.

Ulterior semnarii contractului, Antreprenorul va transmite Autoritatii Contractante, la solicitarea acesteia, numele expertului desemnat in pozitia de TOPOGRAF, impreuna cu autorizatia pentru categoria A sau D conform Ordinului ANCPI nr. 107/2010 pentru aprobarea Regulamentului din 29 martie 2010



privind autorizarea sau recunoașterea autorizării persoanelor fizice și juridice române, ale unui alt stat membru al Uniunii Europene sau ale unui stat care aparține Spațiului Economic European în vederea realizării și verificării lucrărilor de specialitate în domeniul cadastrului, al geodeziei și al cartografiei pe teritoriul României. Aceasta va fi valabilă la data prezentării.

Pentru personalul nerezident va fi acceptată prezentarea certificatelor/autorizațiilor corespunzătoare emise în țara de rezidență, echivalente și/sau echivalente de autoritățile naționale române.

Responsabilități, enunțate neexhaustiv:

- Responsabil cu verificarea măsurătorilor aferente lucrărilor executate și întocmirea documentațiilor de măsurători (calcul, desene, alte acte de măsurători);
- Trasarea lucrărilor proiectate, verificarea trasării și încadrarea acestora în toleranțele admise;
- Verificarea lucrării pe parcursul executării acestora, inclusiv în perioada de iarnă;
- Întocmirea documentelor de trasare și înaintarea lor pentru verificare;
- Inspecția lucrărilor pentru monitorizare și verificarea lor în conformitate cu specificațiile tehnice și detaliile de execuție și proiect tehnic de execuție;
- Verificarea lucrărilor care se efectuează în perioada de întreținere și garanție;
- Verificarea lucrărilor de remediere care implică măsurătorile corespunzătoare;
- Verificarea măsurătorilor topografice și a informațiilor cu caracter similar pentru lucrările executate și cele în curs de execuție;
- Raportare cu privire la măsurătorile și a activitățile executate de către Antreprenor în perioada de iarnă.
- Întocmirea documentației necesare pentru intabularea coridorului de expropriere pentru suprafețele suplimentare de teren.
- Orice alte obligații și răspunderi, conform legislației în vigoare și a condițiilor contractului de lucrări.

6.2. Utilaje

Antreprenorul răspunde de asigurarea utilajelor necesare execuției lucrărilor, conform programului de execuție, ce va avea la bază metoda drumului critic.

Antreprenorul va elabora Programul de Execuție ce va avea la bază metoda drumului critic, din care va rezulta în orice moment necesarul de materiale, utilaje/ mijloace de transport și forța de muncă, în vederea executării contractului.

Antreprenorul va dispune de minim următoarele utilaje, instalații sau echipamente tehnice pentru executarea contractului:

LOT 2:

1.	Statie de asfalt	1 buc
2.	Statie de betoane	1 buc
3.	Autobasculante	145 buc
4.	Autobetoniere	23 buc
5.	Excavatoare	16 buc
6.	Autogredere	6 buc
7.	Esaloane asfalt (repartizator asfalt+3 cilindri compactori)	1 set
8.	Buldozere	9 buc
9.	Automacara - sarcina de ridicare 40 t	4 buc
10.	Automacara - sarcina de ridicare 120 t	2 buc
11.	Compactoare terasamente	15 buc
12.	Compactoare terasamente picior de oaie	4 buc
13.	Instalatii piloti forati de diametru mare 1200 mm	3 buc
14.	Instalatii piloti forati de diametru mare 1500 mm	3 buc

Antreprenorul va prezenta informații referitoare la momentele din procesul tehnologic de execuție a lucrărilor când va intenționa să utilizeze aceste echipamente și va justifica propunerea sa ținând cont de



puterea si capacitatea echipamentelor necesare pentru execuția corespunzătoare a lucrărilor in timpul alocat executiei acestora.

7. STUDIUL DE FEZABILITATE

Studiul de Fezabilitate reprezinta Documentatia tehnica parte integranta din Documentatia de atribuire.

8. STANDARDELE SI NORMATIVELE APLICABILE

8.1. Antreprenorul va face inventarul si va analiza legislatia in domeniu si reglementarile tehnice in vigoare, romane si europene (standarde, normative, ghiduri etc.) in vederea desfasurarii serviciilor si lucrarilor solicitate, conform Cerintelor Beneficiarului.

8.2. In cazul in care exista neclaritati cu privire la aplicarea legislatiei si a reglementarilor tehnice relevante, Antreprenorul va cere clarificari si instructiuni de la Supervizor, in timp util pentru realizarea cu succes a serviciilor si lucrarilor solicitate si in termenul prevazut.

8.3. Proiectarea Antreprenorului trebuie sa respecte pe deplin toate standardele si legislatia aplicabile la data de referinta, inclusiv continutul cadru conform Hotararii Guvernului nr.907/29.11.2016.

8.4. In cazul in care nici standardele, normele sau codurile din Romania nu ofera indrumare cu privire la un element de proiectare, Proiectantul trebuie sa faca uz de "cele mai bune practici" din alte standarde europene pentru a asigura o proiectare moderna, economica si viabila, care sa satisfaca cerintele Beneficiarului.

8.5. Documentatia tehnica la faza Studiu de Fezabilitate se va corela cu reglementarile tehnice in vigoare, fara a se limita, la nivel de: Caiete de sarcini la nivelul materialelor (Balast, Piatra sparta, Bitum, Mixtura asfaltica, Betoane, Armatura, Marcaje orizontale si verticale); Breviare de calcul structuri conform P100/2013, Eurocoduri, PD 165/2013; Lucrari de siguranta a circulatiei - Parapeti, Semnalizari, Marcaje orizontale si verticale, Iluminat si ITS.

8.6. Trimiterea la specificatii tehnice și, ca ordine de prioritate, la standarde naționale care transpun standarde europene, evaluări tehnice europene, specificatii tehnice comune, standarde internaționale, alte sisteme de referință tehnice instituite de către organismele de standardizare europene sau, în lipsa oricăror dintre acestea, la standarde naționale, la agremente tehnice naționale sau specificatii tehnice naționale referitoare la proiectarea, calcularea și execuția lucrărilor și la utilizarea produselor; fiecare trimitere este însoțită de mențiunea "*sau echivalent*"

8.7. Lista neexhaustiva a standardelor si normativelor se regaseste in **Anexa nr. 2**.

9. TESTE LA TERMINAREA LUCRARILOR

9.1 Antreprenorul va asigura paza si supravegherea Lucrarilor, imprejmuirea si iluminatul Lucrarilor, pana la aprobarea Receptiei la Terminarea Lucrarilor.

9.2 Verificarea si testarea Lucrarilor de catre Supervizor si Beneficiar in pregatirea Receptiei la Terminarea Lucrarilor se vor efectua in prezenta Antreprenorului. Absenta Antreprenorului nu constituie un impediment pentru verificare cu conditia ca Antreprenorul sa fi fost notificat corespunzator cu cel putin 30 de zile inainte de data verificarii.

9.2.1. Lucrari de drum

9.2.1.1. Beneficiarul va efectua propriile lui teste, atat la terminarea lucrarilor, cat si daca este cazul, la fazele determinante. Aceste teste care vor fi realizate cu echipamentele de mare randament aflate in dotarea proprie (echipamentele CESTRIN) vor fi in conformitate cu prevederile AND 605 cu modificarile si completarile ulterioare si sunt urmatoarele:

- Rugozitate (atât aderența prin metoda cu pendulul SRT sau coeficientul de frecare (cu Griptester), cât și adâncimea medie a macrotexturii)
- planeitate
- capacitate portanta



- determinarea grosimilor straturilor rutiere si partial a naturii terenului din terasamente cu georadarul

9.2.1.2. Echipamentele de mare randament aflate in dotarea proprie (echipamentele CESTRIN) sunt prezentate la adresa web <https://www.cestrin.ro/web2014/structuri.html>. La acestea se adauga georadarul GSSI SIR 30 recent achizitionat de Beneficiar.

9.2.1.3. Testele se vor considera admisibile daca respecta intocmai prevederile reglementarilor tehnice in vigoare (AND 605-2016) si prescriptiile de proiectare, respectiv parametrii de calcul utilizati si rezultati (date de intrare date de iesire) in breviarele de calcul.

9.2.1.4. Avand in vedere importanta si clasa tehnica drumului nu se admite determinarea planeitatii longitudinale prin masurarea denivelarilor sub lata de 3m ca mijloc de testare si receptie a lucrarilor.

9.2.1.5. Caietele de sarcini aferente lucrarilor de executie ce vor fi elaborate de catre Proiectant, vor avea in vedere includerea acestor echipamente ca echipamente in baza carora se va efectua atat receptia calitativa a lucrarilor de la faze determinante cat si receptia la terminarea lucrarilor.

9.2.2. Lucrari de poduri

9.2.2.1. Beneficiarul va efectua propriile lui teste, atat la terminarea lucrarilor, cat si daca este cazul, la fazele determinante. Aceste teste sunt:

- evaluarea deschiderii și adâncimii fisurilor și crăpăturilor în structurile de beton
- determinarea rezistenței la compresiune a betonului din lucrările de artă
- detectarea golurilor în structuri de beton
- măsurarea deformațiilor pe verticala
- testarea nedistructivă a tablierelor la poduri
- măsurarea adhezivității și rezistenței la întindere a betonului, mortarului, hidroizolațiilor

9.2.2.2. Beneficiarul va utiliza propriile echipamente (echipamentele CESTRIN). pentru testarea lucrarilor. Aceste echipamente sunt prezentate la adresa web <https://www.cestrin.ro/web2014/poduri.html>

9.2.2.3. Testele se vor considera admisibile daca respecta intocmai prevederile reglementarilor tehnice in vigoare si prescriptiile de proiectare, respectiv parametrii de calcul utilizati in breviarele de calcul ca date de intrare si / sau iesire.

9.2.2.4. Caietele de sarcini aferente lucrarilor de executie ce vor fi elaborate de catre Proiectant, vor avea in vedere includerea, dupa caz, a acestor echipamente ca echipamente in baza carora se va efectua atat receptia calitativa a lucrarilor de la faze determinante cat si receptia la terminarea lucrarilor.

9.2.2.5. Pentru structurile care prezinta noutati tehnice, precum si pentru toate structurile cu deschideri incepand de la 33.0 m se va realiza incercarea statica si dinamica cu actiuni de proba.

9.3 Daca circumstantele exceptionale sau meteorologice fac imposibile evaluarea starii Lucrarilor si/sau testarea acestora in pregatirea Receptiei la Terminarea Lucrarilor, Supervizorul, dupa consultarea, in masura posibilului, a Antreprenorului, va intocmi o declaratie prin care se certifica imposibilitatea.

9.4 Se vor efectua verificarea si testarea in termen de 30 de zile de la data la care aceasta imposibilitate inceteaza. Antreprenorul nu va invoca aceste circumstante pentru a evita obligatia prezentarii lucrarilor intr-o stare corespunzatoare.

9.5 Lucrările nu vor fi recepționate până nu se efectuează verificările și Testele la Terminare prevăzute în Contract. Prevederile subclauzei 41.2 din Condițiile Generale se vor aplica în mod corespunzător, cu excepția cazului în care testele sunt efectuate de către Beneficiar când nu se vor aplica decât punctele (b) și (c) din subclauza respectivă. Antreprenorul va aduce la cunoștința Supervizorului data când pot fi începute verificările și Testele la Terminare.



- 9.6 În urma verificării și testării, Supervizorul va notifica Antreprenorul cu privire la rezultatul Testelor la Terminare.
- 9.7 Supervizorul poate solicita de asemenea demolarea și reconstruirea sau reparația oricărei Lucrări în care s-au utilizat Materiale și/sau Echipamente neconforme cu prevederile Contractului sau care au fost executate în perioadele de suspendare
- 9.8 Recepția la Terminarea Lucrărilor poate fi realizată și pentru părți din Lucrări, în condițiile Legii și ale prezentului Contract, dacă acestea sunt distincte/independente din punct de vedere fizic și funcțional.
- 9.9 Antreprenorul va notifica Beneficiarul și Supervizorul cu cel puțin 15 zile înainte ca Lucrările sau un Sector de lucrări să fie, din punctul de vedere al Antreprenorului, terminate și pregătite de recepție și va solicita Beneficiarului efectuarea Recepției la Terminare.
- 9.10 Se va putea efectua Recepția la Terminare a Lucrărilor sau a unui Sector doar dacă sunt îndeplinite în mod cumulativ următoarele condiții:
- (a) Lucrările sau Sectorul au fost terminate în conformitate cu prevederile Contractului;
 - (b) Lucrările sau Sectorul au trecut Testele la Terminare în conformitate cu prevederile clauzei 58 [Teste la Terminare];
 - (c) Antreprenorul a îndeplinit obligațiile prevăzute în Contract astfel încât Lucrările sau Sectorul să poată fi considerate terminate pentru a fi supuse Recepției la Terminarea Lucrărilor, inclusiv, dar nelimitat la obligațiile prevăzute în subclauzele 9.4 și 19.2 din Condițiile Generale.
- 9.11 Lucrările nu vor fi considerate ca terminate în scopul Recepției la Terminarea Lucrărilor înainte ca Antreprenorul să transmită Supervizorului toate documentele necesare întocmirii capitolelor A și B ale Cartii Tehnice a Construcției, în sensul Legii, și după caz, documentele necesare completării capitolului D al Cartii Tehnice a Construcției.
- 9.12 Recepția la Terminarea lucrărilor nu se va putea realiza fără ca manualele de operare și întreținere detaliate să fie transmise și aprobate de către Beneficiar și fără finalizarea instruirii Beneficiarului privind utilizarea lor.
- 9.13 Antreprenorul va depune Supervizorului un raport ce oferă un rezumat al tuturor testelor și operațiunilor de punere în funcțiune aferente Lucrărilor înainte de recepția la terminarea lucrărilor. Raportul va include certificate de conformitate.
- 9.14 Pe lângă cerințele uzuale stipulate prin Clauza 41 [Inspectie și Testare] din Condițiile Contractului, sunt necesare următoarele teste suplimentare și/sau operațiuni de punere în funcțiune în cadrul procedurilor de preluare:
- a) cablurile de iluminare rutiera trebuie testate/autorizate conform legislației române, Standardelor aplicabile și cerințelor Autorității Române de Reglementare în domeniul Energiei (ANRE) sau alte autorități relevante;
 - b) cablurile de comunicare, conductele pentru cabluri și carcusele de racordare a cablurilor trebuie testate/autorizate conform legislației române, Standardelor aplicabile și cerințelor Autorității Naționale de Reglementare în domeniul Comunicărilor (ANRC) sau ale altor autorități competente.
- 9.15 Cerințele de predare pentru instalațiile de iluminare vor include cerințele Beneficiarului plus următoarele:
- a) verificarea prin măsurători a parametrilor lumino-tehnici specificați în documentația tehnică pentru lucrările realizate în teren;
 - b) verificarea dacă materialele puse în opera pentru iluminat au parametri funcționali precizați în documentație (stalpi, corpuri de iluminat, senzori crepusculari, senzori de mișcare, deci a întregului sistem de telegestiune);



- c) verificarea recomandarilor proiectantului pentru mentenanta sistemului, cu precizarile explicite privind interventiile la sistemul de iluminat pentru mentinerea in parametrii proiectati si deprecierea in timp;
 - d) verificarea evaluarii energetice atasate la documentatie pentru a se compara cu situatia reala.
- 9.16 La finalizarea tuturor sectiunilor sistemului de iluminat, Antreprenorul va demonstra, prin efectuarea de masuratori de santier, ca instalatia corespunde cerintelor de iluminare aferente Standardului aplicabil adecvat. Daca sunt specificate valorile de iluminare, valorile de iluminare echivalente pe orizontala vor fi utilizate pentru a ilustra conformitatea.

10. TESTE CARE SE EFECTUEAZA IN PERIOADA DE GARANTIE

In conformitate cu prevederile clauzei 61.6 din Conditiiile Generale in perioada de garantie se vor efectua urmatoarele teste:

10.1. Beneficiarul va realiza propriile incercari nedistructive la nivelul structurii rutiere la jumatatea perioadei de garantie si cu 6 luni inainte de expirarea acesteia. Acestea vor consta in determinarea calificativelor aferente: rugozitate, planeitate, stare de degradare si capacitate portanta. Aceste calificative vor trebui sa fie **minim bune** conform Instructiunii tehnice CD 155, altfel se va considera ca nu trec testele asa cum sunt definite in clauza 61.6 din Conditiiile Generale.

10.2. Beneficiarul va determina indicele de stare tehnica a structurilor la jumatatea perioadei de garantie si cu 6 luni inainte de expirarea acesteia. Valoarea indicelui de stare tehnica a structurilor va trebui sa fie **minim 85** conform AND 522, altfel se va considera ca nu trec testele asa cum sunt definite in clauza 61.6 din Conditiiile Generale.

10.3. Beneficiarul va realiza inspectarea lucrarilor de consolidare la jumatatea perioadei de garantie si cu 6 luni inainte de expirarea acesteia. Daca se constata degradari structurale, se va considera ca nu trec testele asa cum sunt definite in clauza 61.6 din Conditiiile Generale.

10.4. Beneficiarul va testa/ verifica functionalitatea tuturor senzorilor, a sistemului ITS si a sistemelor de iluminat la jumatatea perioadei de garantie si cu 6 luni inainte de expirarea acesteia. Daca se constata o functionare necorespunzatoare cu specificatiile tehnice din Proiectul Tehnic de executie, se va considera ca nu trec testele asa cum sunt definit in clauza 61.6 din Conditiiile Generale.

10.5. Beneficiarul va verifica integritatea gardurilor de imprejmuire a autostrazi la jumatatea perioadei de garantie si cu 6 luni inainte de expirarea acesteia. Daca se constata lipsa integritatii acestora se va considera ca nu trec testele asa cum sunt definit in clauza 61.6 Conditiiile Generale.

10.6. Beneficiarul va realiza inspectarea lucrarilor de protectia mediului (panouri fonoabsorbante, bazine decantoare, inierbari, amenajari peisagistice) la jumatatea perioadei de garantie si cu 6 luni inainte de expirarea acesteia. Daca se constata lipsa integritatii acestora / degradari / functionare necorespunzatoare cu specificatiile tehnice din Proiectul Tehnic de executie, se va considera ca nu trec testele asa cum sunt definite in clauza 61.6 din Conditiiile Generale.

11. CERINȚELE PRIVIND MANUALELE DE OPERARE SI INTRETINERE

11.1. Manualul de operare si intretinere a structurii rutiere

11.1.1. Antreprenorul i se va solicita sa furnizeze un manual de intretinere a structurii rutiere, considerat drept document de referinta ce furnizeaza informatii referitoare la proiectul si structura drumului si identifica zonele in care sunt necesare operatiuni specifice de intretinere (si anume, frecventa sporita a verificarilor pe perioade de timp standard) si motivul pentru care se impun astfel de verificari. Acesta va fi concis si va face trimiteri catre alte documente relevante, cu precadere schitele conforme cu executia.

11.1.2. Manualul de intretinere si operare va fi integrat intr-un soft, sub forma unei baze de date si a unui soft centralizator cu interfata prietenoasa si usurinta in utilizare. Softul va trebui sa permita vizualizarea tuturor parametrilor si sa permita prognoza/planificare activitatilor de intretinere, inclusiv la nivel de costuri, si sa permita toate operatiunile aferente unui soft de management al lucrarilor de intretinere permitind inclusiv marirea bazei de date prin adaugare de structuri si date noi structuri, in aceleasi conditii. Antreprenorul va instrui personalul Beneficiarului in utilizarea softului.

11.1.3. Manualul va include:

- a) inregistrari ale parametrilor principali de proiectare (inclusiv proiecte ale structurii rutiere) care ar



putea avea o influență asupra lucrărilor de întreținere viitoare. Informații cum ar fi fluxurile de trafic presupuse utilizate pentru stabilirea grosimii structurii rutiere, etc., trebuie să fie, de asemenea, incluse;

- b) detaliile diferitelor tipuri de structuri rutiere și ale grosimilor utilizate în Contract. Se va acorda o atenție specială zonelor suprapuse și stării fundațiilor existente. Rezultatele de testare a materialelor vor fi enumerate și anexate. De asemenea, în manualul de întreținere se vor stabili parametrii minimi admisibili (minim rugozitate, planeitate, capacitate portantă și stare de degradare) la nivelul de sfârșit a perioadei de garanție, urmând ca aceștia să fie corelați și considerați în testele realizate de Beneficiar pe perioada de garanție;
- c) scurta descriere a diferitelor tipuri de materiale utilizate în realizarea rambleelor și locațiile acestora. Vor fi înregistrate orice probleme geotehnice care au necesitat un tratament special. Zonele care au necesitat un regim special de evaluare sau observare după construire trebuie avute în vedere cu precădere, alături de orice planuri ce indică zonele afectate;
- d) rapoarte ale tuturor caracteristicilor care necesită o atenție deosebită din partea autorității de întreținere, cu informații referitoare la tipul și frecvența întreținerii preconizate;
- e) rapoarte ale zonelor în care structura rutieră a fost realizată pe teren contaminat (dacă a fost cazul) și orice măsuri de precauție speciale necesare în timpul lucrului în zonă, atât din punctul de vedere al proiectării, cât și din punctul de vedere al protecției muncii. Trebuie incluse planuri detaliate ale locației referitoare la orice zone periculoase, cum sunt cele cu potențial continuu de metan;
- f) informații referitoare la executarea dispozitivelor de asigurare a scurgerii apelor și orice probleme legate de proiectarea și structura permanentă a acestora. Informații referitoare la orice trasee de scurgerea apei care nu prezintă viteză de auto-curățare. Probleme potențiale legate de gurile de scurgere și lungimile cursurilor de apă din afara limitelor drumului unde Beneficiarul are obligația de a le întreține. Se va face referire cu precădere la măsurile de control a poluării incluse în Lucrări. Acestea vor include dispozitivele de interceptare ale factorilor poluanți și petrolului, bazine decantare și elemente de separare, alături de detaliile locației, aranjamentele de acces pentru inspecție și întreținere, recomandările de întreținere, procedurile stabilite pentru cazurile de urgență incluzând scurgeri de substanțe nocive și informații referitoare la proiect și nivelurile de poluare stabilite de comun acord cu autoritatea competentă. Informații referitoare la eficiența oricărui metode de scurgere temporară;
- g) orice alte articole sau zone pentru care Beneficiarul va avea anumite răspunderi de întreținere, (de ex., panouri fonoabsorbante, zone de delimitare peisagistică sau garduri, inclusiv împrejmuiri care să nu permită patrunderea animalelor și informații referitoare la panourile fonoabsorbante) acolo unde este cazul;
- h) se vor furniza detalii complete, inclusiv locațiile adecvate pentru orice instrumente funcționale sau echipamente de monitorizare a gazelor. Intenția legată de orice monitorizare viitoare va fi menționată în mod specific
- i) rapoarte complete referitoare la orice caracteristici experimentale sau de testare din construcția structurii rutiere sau din altă locație din proiect, cu adrese și informații de contact și informații referitoare la procedurile de raportare;
- j) informații referitoare la orice cerințe de operare/întreținere rezultate ca urmare a ASR și acceptate de Beneficiar;
- k) orice condiții speciale referitoare la întreținerea santurilor, din punctul de vedere al aspectelor hidraulice sau de mediu;
- l) informații referitoare la elementele de interceptare a uleiului / hidrocarburilor;
- m) Planul principal ce reprezintă canalizarea / elementele de scurgerea apelor\ aferente santierului;
- n) Lista planselor incluse în Contract
- o) Informații referitoare la operațiuni:
 - copie a listei de defecțiuni cu programul ce indică Lucrările scadente ce trebuie finalizate/rectificate pe Perioada de Notificare a Defecțiunilor;
 - lista a contractanților și subcontractanților și a surselor/furnizorilor de componente;
 - p) costul estimat de întreținere a oricărui materiale non-standard;
 - q) documente complete referitoare la orice încercări efectuate pe Santier;



- r) informatii complete referitoare la sistemul de control al structurii rutiere.

11.2. Manualul de intretinere si operare a structurilor

11.2.1. Antreprenorul va realiza un manual de intretinere a structurilor in conformitate cu standardele si normele din Romania, standardele aplicabile sau in conformitate cu cele mai bune practici internationale.

11.2.2. Manualul de intretinere si operare va fi integrat intr-un soft, sub forma unei baze de date si a unui soft centralizator cu interfata prietenoasa. Softul va trebui sa permita vizualizarea tuturor parametrilor si sa permita prognoza/planificare activitatilor de intretinere, inclusiv la nivel de costuri, si sa permita toate operatiunile aferente unui soft de management al lucrarilor de intretinere permitind inclusiv marirea bazei de date prin adaugare de structuri sau date noi la structurile existente, in aceleasi conditii.

Antreprenorul va instrui personalul Beneficiarului in utilizarea softului.

11.2.3. Manualul de intretinere va include cel putin urmatoarele titluri si subtitluri:

Clasa	Sub Clasa
• Inventar	Informatii generale inventar
• Structura	Tip detaliu
• Structura	Sumar
• Schite	Plan locatie (si/sau harta benzii)
• Plan de amplasament	general
• Planse de executie	
• Proiect si Certificate de Verificare	
• Certificate de Conformitate a Constructiei	• Inspectia de acceptare
• Corespondenta relevanta	• Program inspectii
• Planse Proiect Tehnic de Executie	• Inregistrari inspectii
• Proiect alegere variante	• Intretinere de rutina
• Constructii speciale	• Program Intretinere
• Tehnici de constructie	• Ciclu de Intretinere
• Probleme in executie si	• Planificare ciclu de intretinere
• Materiale, Componente si Tratamente de materiale	• Evaluarea si Coordonare Evaluare, Revizuire
• Componente	• Legislatie
• Suprafete si tratamente de protectie	• Mediu
• Manual de Operatii	• Inregistrari suplimentare
• Acces	• Orice alte informatii si documente necesare specifice, pentru asigurarea sigurantei..

11.2.4. Manualul de intretinere va include, fara limitare:



- a) setul original (principal) de planse conforme cu executia la dimensiune completa in format digital, pe un mediu de stocare rezistent, adecvat pentru realizarea de copii, care indica detaliile complete ale Lucrarilor conform executiei;
- b) breviarul de calcul pentru fiecare element structural in parte, care va include urmatoarele informatii:
 - standardele principale utilizate, parametri de proiectare, combinatiile de incarcari si ipotezele de calcul, solicitari, dimensionari si verificari;
 - selectii din programul de calcul cuprinzand date de intrare si rezultate pentru elementele structurii;
- c) rapoarte ale procedurilor de verificare solicitate de Supervizor.
- d) fotografii. Fotografiile vor indica informatiile pozitive si negative printr-o nota care va sugera modul in care aceste detalii pot fi imbunatatite in mod util in viitor. Este necesara si o vedere generala a podului/structurii in peisajul inconjurator. Fotografiile trebuie sa fie color si de o calitate superioara. Imaginile color trebuie sa aiba dimensiuni de 175 mm pe 125 mm si trebuie sa fie incluse intr-un album sau in mape din plastic A4 volante. Titlul va include, cel putin, urmatoarele informatii:
 - Structura
 - Titlul contractului
 - Proiectant
 - Antreprenor
 - Data
 - Referinta fotografiei

11.3. Cerintele Privind Instruirea Personalului Beneficiarului

Se vor avea in vedere toate cele precizate in Cerintele Beneficiarului, inclusiv la nivel de ITS si manuale de intretinere si operare.

12. ALTE CERINTE ALE BENEFICIARULUI

12.1. Obligatiile generale ale Antreprenorului

12.1.1. Beneficiarul va pune la dispozitia Antreprenorului, pentru informarea acestuia, cel tarziu la Data de Referinta, toate datele relevante, care se afla in posesia Beneficiarului, referitoare la structura geologica si conditiile hidrologice de pe Santier, inclusiv aspectele legate de mediu. Antreprenorul are responsabilitatea interpretarii acestor date.

12.1.2. Se considera ca Antreprenorul, in masura in care este posibil, a inspectat si examinat Santierul si imprejurimile sale, a analizat datele mentionate la subclauza 20.1, si ca s-a edificat, inainte de depunerea Ofertei, asupra tuturor aspectelor relevante, inclusiv natura solului si subsolului, forma si natura Santierului, intinderea si natura Lucrarilor, Materialele necesare executiei Lucrarilor, caile de acces la Santier si in general a obtinut toate informatiile cu privire la riscurile, inclusiv in legatura cu probabilitatea de aparitie a acestora, si alte circumstante ce influenteaza sau afecteaza Oferta.

12.1.3. Avand in vedere ca se considera ca Antreprenorul si-a stabilit preturile in baza propriilor calcule, operatiuni si estimari, Antreprenorul, fara plata vreunui cost suplimentar de catre Beneficiar, va respecta orice obligatie, va executa orice lucrare prevazuta in Contract si va demola orice constructie existenta pe amplasament in vederea executarii lucrarilor, chiar daca pentru obligatia sau lucrarea respectiva nu exista un pret unitar sau o suma (sau pretul unitar sau suma respectiva sunt egale cu zero).

12.1.4. Antreprenorul trebuie sa isi asume responsabilitatea deplina pentru proiectare, intocmirea documentatiei pentru obtinerea/actualizarea autorizatiilor si avizelor, productia, executia, testarea, darea in functiune si remedierea defectelor pentru Lucrari pe perioada Contractului.

12.1.5. In cazul in care prezenta cablurilor, conductelor si altor utilitati nu a fost prevazuta in Contract insa este descoperita pe parcursul executiei Lucrarilor, Antreprenorul va avea obligatia generala de a le pastra si obligatii similare cu privire la protejarea, mutarea sau inlocuirea acestora conform celor de mai sus.

12.1.6. Antreprenorul va fi responsabil pentru organizarea, plata si supravegherea prestarii de servicii si



aprovizionarea in conformitate cu Lucrarile.

12.1.7. Antreprenorul va fi responsabil cu obtinerea certificatelor de urbanism, in cazul in care cele obtinute sunt expirate sau au survenit modificari ale conditiilor ce au stat la baza obtinerii lor sau nu au fost obtinute. Antreprenorul va fi responsabil cu intocmirea documentatiei si obtinerea tuturor avizelor/acordurilor necesare autorizarii lucrarilor si realizarii investitiei.

12.1.8. Valorile aferente fiecarei categorii asa cum este aceasta mentionata in Anexa nr. 1 la Formularul de Propunere Financiara nu vor putea fi depasite. Pe scurt, acest lucru inseamna ca din listele de cantitati prezentate dupa finalizarea Proiectului Tehnic trebuie sa rezulte ca pentru fiecare categorie care va contine preturi unitare acestea nu trebuie sa depaseasca per total valoarea categoriei de lucrare aferenta acestor preturi unitare.

12.1.9. Antreprenorul va respecta orice Ordin Administrativ transmis de catre Supervizor. In cazul in care Antreprenorul considera ca cerintele unui Ordin Administrativ depasesc autoritatea Supervizorului sau scopul Contractului, Antreprenorul va transmite o notificare motivata Supervizorului. In cazul in care Antreprenorul nu transmite notificarea in termen de 10 zile de la primirea Ordinului Administrativ, se va considera ca Antreprenorul accepta Ordinul Administrativ ca fiind emis in mod valabil. Supervizorul va raspunde notificarii in termen de 10 zile si poate confirma, modifica sau anula Ordinul Administrativ. In cazul in care Supervizorul nu raspunde in termen de 10 zile, se considera ca a confirmat Ordinul Administrativ. Transmiterea unei notificari de catre Antreprenor nu va suspenda efectul Ordinului Administrativ.

12.1.10. Cod etica. In indeplinirea obligatiilor sale contractuale, Antreprenorul va respecta Legile in vigoare si se va asigura ca Personalul sau, agentii si angajatii sai respecta de asemenea aceste Legi. Antreprenorul va actiona intotdeauna conform codului de conduita al profesiei sale. Se va abtine sa faca declaratii publice cu privire la Contract fara aprobarea prealabila a Beneficiarului. Antreprenorul nu va obliga Beneficiarul in niciun fel fara acordul sau prealabil si va prezenta clar aceasta obligatie tertilor.

12.1.11. Conflict de interese. Orice conflict de interese ce poate aparea in timpul executarii lucrarilor se va notifica Beneficiarului fara intarziere. In cazul unui astfel de conflict, Antreprenorul va lua imediat toate masurile necesare pentru a-l solutiona.

12.1.12. Antreprenorul va lua toate masurile necesare pentru protectia mediului inconjurator (atat pe Santier, cat si in afara acestuia) si pentru limitarea daunelor sau afectarii populatiei si a proprietatilor ca urmare a poluarii, zgomotului si a altor consecinte ale activitatii sale. Aceste masuri vor fi prevazute in documentatia tehnica elaborata si vor fi conforme cu cele prevazute in Specificatii si in actul de reglementare in domeniul mediului.

12.1.13. In indeplinirea tuturor responsabilitatilor „Proiectantului” si „Executantului” asa cum sunt prevazute in Legea nr. 10/1995 privind calitatea in constructii (cu modificarile si completarile ulterioare), Antreprenorul va obtine toate notificările, autorizatiile, acordurile, licențele si avizele necesare. Costurile pentru aceste avize, autorizatii, etc vor fi prevazute de Antreprenor in oferta sa. Beneficiarul nu va fi raspunzator si nu va suporta niciun cost suplimentar generat de obtinerea acestora.

12.1.14. Antreprenorul va analiza si va confirma corectitudinea notificarilor, autorizatiilor, acordurilor, licențelor si avizelor obtinute anterior de catre Beneficiar. Antreprenorul va deveni responsabil pentru continutul acestor documente si pentru mentinerea valabilitatii lor si pentru indeplinirea tuturor conditiilor impuse prin acestea.

12.1.15. Antreprenorul raspunde de actualizarea autorizatiilor, acordurilor, licențelor si avizelor necesare ca urmare a proiectului final al Antreprenorului.

12.2. Aprobarea Santierului

12.2.1. Inainte de inceperea lucrarilor Antreprenorul este responsabil de organizarea unei inspectii comune pe santier, impreuna cu Supervizorul. Scopul inspectiei va fi acela de a conveni volumul si adancimea solului fertil si locatii pentru depozitarea solului fertil decapat.

12.2.2. Inainte de inceperea oricaror tip de Lucrari, Antreprenorul va realiza, inspectii pe intregul santier pentru a identifica eventualele munitii neexplodate. Pentru executarea acestor inspectii, Antreprenorul va respecta legislatia romana aplicabila si va angaja, daca este cazul, personal specializat pentru a executa aceste inspectii.

12.2.3. Antreprenorul isi va include in Oferta Financiara toate costurile referitoare la asanarea terenului de munitie si va fi responsabil de orice intarziere care survine ca urmare a faptului ca aceste inspectii nu au fost efectuate sau nu au fost efectuate corespunzator.

12.2.4. In cazul in care va gasi munitie neexplodata, Antreprenorul este obligat:

Sa inceteze orice decopertare a solului, comprimare sau orice perturbare a terenului in zona invecinata;



- a) sa aduca la cunostinta Autoritatilor Competente;
- b) sa aduca la cunostinta Supervizorului faptul ca a fost gasita munitie neexplodata;
- c) sa astepte instructiuni din partea Autoritatilor Competente si Supervizorului;

Antreprenorul va instala garduri de protectie a zonei si va permite accesul in siguranta pe santier a reprezentantilor Institutiilor guvernamentale competente. Antreprenorul va lua toate masurile necesare pentru a evita orice intarziere sau intrerupere generate de descoperirea munitiei, fiind inclusa daca este necesar si reprogramarea lucrarii astfel incat sa se evite intarzierea globala.

12.3. Imprejmuire si bariere de mediu

12.3.1 Împrejmuirile temporare se vor menține pe întreaga durată a lucrărilor sau până în momentul în care este înlocuit cu gard permanent, dacă este cazul. Antreprenorul va asigura garduri temporare adecvate, care trebuie aprobate de Supervizor. Gardul temporar trebuie mentinut in buna stare pana la efectuarea Receptiei la Terminarea Lucrarilor, pentru a indeplini cerintele Supervizorului.

12.3.2. Gardurile permanente vor fi executate si pentru bazinele decantoare, separatoare de grasimi, bazine de retentie sau bazine de dispersie. Tipul de garduri permanente trebuie sa fie in conformitate cu standardele aplicabile si cu acordul de mediu si trebuie sa fie aprobat de catre Supervizor.

12.3.3. Antreprenorul va analiza toate locatiile conforme cu executia ale gardului permanent si le va prezenta in plansele conforme cu executia.

12.3.4. Antreprenorul trebuie sa evalueze necesitatea masurilor de reducere a zgomotului in conformitate cu standardul SR EN 179-3/1999 si SR EN 1794/2011 si va proiecta sisteme de reducere a zgomotului (care pot fi panouri fonoabsorbante) daca aceste standarde le impun. Masurile de protectie la zgomot vor fi proiectate de Antreprenor in conformitate cu standardele in vigoare si cu acordul de mediu si trebuie sa fie aprobate de catre Supervizor inainte de instalare.

12.4. Trasarea lucrarilor

12.4.1. Antreprenorul va trasa lucrarile in functie de reperii originali (sistemul de referinta Marea Neagra).

12.4.2. Antreprenorul va raporta toate coordonatele la sistemul romanesc Stereo 70.

12.4.3. Antreprenorul va folosi unitatile de masura SI.

12.4.4. Studiile topografice vor fi avizate de catre OCPI/ANCPI.

12.5. Respectarea Legislatiei romanesti in domeniul constructiilor

12.5.1. Antreprenorul trebuie sa respecte pe deplin toate prevederile legislatiei romanesti in domeniul constructiilor. Antreprenorul trebuie sa se asigure ca orice contracte, subcontracte, instructiuni de utilizare, aprobari, etc. care urmeaza sa fie incheiate sau emise in timpul perioadei de executie si cea de notificare a defectelor, trebuie sa fie in conformitate cu Legea nr. 10/1995 privind calitatea in constructii (cu modificarile si completarile ulterioare).

12.6. Verificarea calitatii lucrarilor de constructii de catre Inspectoratul de Stat in Constructii

12.6.1. Inspectoratul de stat in constructii (ISC), precum si celelalte organisme similare cu atributii stabilite prin dispozitii legale raspund de exercitarea controlului statului cu privire la aplicarea unitara a prevederilor legale in domeniul calitatii constructiilor, in toate etapele si componentele sistemului calitatii in constructii, precum si de constatarea contravențiilor, aplicarea sanctiunilor prevazute de lege si, dupa caz, de oprirea lucrarilor realizate necorespunzator.

12.6.2. Inspectiile de calitate ale lucrarilor de constructii vor fi efectuate de catre ISC in conformitate cu "Regulamentului privind controlul de stat al calitatii in constructii", care stipuleaza cerintele generale standard, sarcinile, continutul, cadru de organizare si metodele care urmeaza sa fie aplicate in asigurarea controlului calitatii lucrarilor de constructii.

12.6.3. Toate partile implicate in emiterea certificatelor de urbanism, autorizatii de construire, autorizatii de santier precum si cele responsabile pentru proiectarea, executia si intretinerea lucrarilor din domeniul ingineriei constructiilor sunt obligate prin lege sa respecte reglementarile in vigoare.

12.6.4. Conformitatea cu prevederile acestor reglementari este obligatorie pentru toate companiile, organismele publice, autoritatile centrale si locale, care in conformitate cu legea, contribuie la activitatile de constructii sau reprezinta Beneficiarul sau utilizatorii acestor lucrari de constructii, indiferent de sursele financiare utilizate pentru lucrari sau de tipul de proprietate.



12.7. Intalniri

12.7.1. In scopul asigurarii conditiilor de executie a Lucrarilor vor fi organizate intalniri periodice de management, lunar sau ori de cate ori este necesar. Intalnirile vor avea loc in Santier sau intr-un loc stabilit de comun acord si vor fi convocate de catre Supervizor. La intalniri vor participa reprezentanti ai Beneficiarului, Reprezentantul Antreprenorului, Supervizorul, precum si ai altor entitati invitate de catre Beneficiar. Supervizorul va stabili ordinea de zi, va conduce sedinta si va transmite minuta intalnirilor tuturor participantilor.

12.7.2. Pana la finalizarea lucrarilor , intalnirile vor avea loc cel putin lunar. Ulterior, acestea vor avea loc dupa cum vor conveni Supervizorul si Beneficiarul.

12.7.3. Intalnirile lunare vor avea loc dupa transmiterea Programului de Executie in conformitate cu Sub-clauza 17.11 [Actualizarea Programului de Executie] din Conditile Generale. De asemenea, cu 2 zile inainte de aceste intalniri, Antreprenorul trebuie sa prezinte Raportul in conformitate cu Articolul 12.8.1.

12.7.4. In plus fata de intalnirile lunare privind progresul, prezenta Antreprenorului si a personalului cheie de proiectare, dupa caz, este necesara la urmatoarele:

- a) Reprezentantul Antreprenorului sau adjunctul acestuia trebuie sa participe la intalnirile saptamanale de lucru solicitate in mod rezonabil, de catre Supervizor;
- b) Intalniri ce au ca scop proiectarea, cu Supervizorul si cu personalul cheie al Antreprenorului in timpul fazei de proiectare a contractului;
- c) Intalnirile de securitate si sanatate in munca;
- d) Intalniri regulate de legatura cu reprezentantii autoritatii municipale locale, cu reprezentantii companiilor furnizoare de utilitati si cu grupuri de interese de terta parte;
- e) Intalniri regulate de managementul traficului. Aceste intalniri vor fi prezidate de catre Antreprenor si la ele vor participa Politia si alte servicii de urgenta, precum si orice alte autoritati relevante.

12.7.5. Indiferent de autoritatea cu care sunt investite persoanele care participa la intalnire, responsabilitatile pentru actiunile de intreprins vor fi in conformitate cu prevederile Contractului, iar precizarile facute in cadrul intalnirilor si/sau inregistrate in cadrul minutei nu pot modifica Contractul, iar minuta nu poate constitui act aditional.

12.8. Rapoarte, fotografii si filmari privind evolutia executiei lucrarilor

12.8.1. Antreprenorul va intocmi si va transmite Supervizorului Rapoarte lunare de progres care vor include, urmatoarele informatii dar fara a se limita la acestea:

- a. Progresul lucrarilor din luna respectivasi progresul general;
- b. Programul pentru luna urmatoare
- c. Programul/diagrama progresului;
- d. Planul Lucrarilor;
- e. Informatii meteorologice pentru luna respectiva.
- f. Copii ale documentelor de asigurare a calitatii, rezultatele testelor si certificatele de calitate pentru Materiale;
- g. copie a jurnalelor de santier - Clauza 39 semnat si stampilat „conform cu originalul”, si certificat de catre Supervizor;
- h. Fotografii (dupa caz filmari) privind progresul lucrarilor marcate cu data, numele, numarul de identificare de referinta, precum si o scurta descriere Lucrarii, inclusiv kilometraj si directia de privire.

12.8.2. Drepturile de autor asupra tuturor fotografiilor si filmarilor apartin Beneficiarului. Acestea nu vor fi folosite de catre Antreprenor pentru nici un alt scop, fara acordul prealabil al Beneficiarului.

12.9. Dreptul de acces si dreptul de proprietate asupra santierului

12.9.1. Antreprenorul nu va intra si nici nu va folosi vreo parte a santierului pentru un scop care sa nu aiba legatura cu Lucrarile.

12.9.2. Beneficiarul va acorda Antreprenorului dreptul de acces la santier, in conformitate cu clauzele contractuale.

12.9.3. Fara a-si limita Obligatiile prevazute in Actualizarea programului de executie, la primirea posesiei oricarui sector al santierului, Antreprenorul va notifica Supervizorul si biroul regional al Beneficiarului



cu privire la programul de lucrari propus si va stabili o legatura cu acestia in ceea ce priveste propunerile de management a traficului si va transmite instiintari catre biroul de siguranta a traficului, politie, urgente, autoritatile de interventie si autoritatile de servicii, in conformitate cu capitolul Managementul Traficului. 12.9.4. In afara de cele ce urmeaza, Antreprenorul va limita operatiunile de constructie, in cadrul santierului, la:

- a. in cazul in care Antreprenorul solicita instalatii sau ocuparea temporara a terenului din vecinatatea santierului, in afara limitelor Santierului definite de aceste Cerinte ale Beneficiarului (pentru organizarea de santier, depozitare sau orice alt motiv), el va trebui sa stabileasca cu proprietarii de terenuri, ocupantii si autoritati locale, dupa caz, si pentru a da confirmarea scrisa Supervizorului cu privire la intelegere si la acordul proprietarului/ocupantului, iar Antreprenorul va fi responsabil pentru orice intarziere sau intreruperi care pot apare din cauza unor dificultati in obtinerea sau folosirea instalatiilor sau ocuparea temporara a terenurilor
- b. in cazul in care Antreprenorul solicita instalatii sau ocuparea temporara a terenului din interiorul limitelor santierului, dar inainte ca terenul sa fie expropriat de catre Beneficiar, acesta va informa Beneficiarul despre solicitarea sa demonstrand cu programul de executie al lucrarilor necesitatea punerii in posesie a terenului, acesta va negocia direct cu proprietarii terenurilor, ocupanti si autoritati locale, dupa caz, si pentru a transmite confirmarea scrisa Supervizorului cu privire la acordul cu proprietarul / ocupantul terenului sau la acordul acestuia, iar Antreprenorul nu va fi responsabil pentru orice intarziere sau intreruperi care pot apare din cauza unor dificultati in obtinerea sau folosirea instalatiilor sau accesul temporar dar nici nu va revendica costuri pentru intarziere catre Beneficiar.

12.9.5. Antreprenorul va trebui sa se asigure de faptul ca atat utilajele si masinile sale sau ale Subantreprenorilor folosesc in mod corect si legal drumurile din afara santierului, in conformitate cu legile si reglementarile romane cu privire la utilizarea lor si il va despagubi pe Beneficiar impotriva oricarei pierderi sau daune care pot apare din cauza folosirii incorecte sau ilegale, sau in cazul in care legile si reglementarile nu sunt respectate.

12.9.6. Antreprenorul este responsabil de curatenia de pe santier pe intreaga perioada a contractului, si va elimina prompt deseurile si gunoaiele de pe santier cu respectarea prevederilor legislatiei in vigoare. Toate materialele, instalatiile si utilajele vor fi, de asemenea, depozitate si asezate in mod corespunzator. In cazul in care, in opinia Supervizorului, un spatiu din cadrul santierului este cu un grade de curatenie necorespunzator sau dezordonat, el va instrui Antreprenorul sa curete si sa puna in ordine santierul intr-un timp corespunzator.

12.9.7. Antreprenorul va limita operatiunile sale de constructie in cadrul santierului sau orice alte astfel de suprafetele de teren care au fost negociate si se va asigura ca angajatii Antreprenorului nu incalca aceasta prevedere.

12.9.8. Inainte de exercitarea oricarui drept negociat de acesta in legatura cu drumul de acces sau cazarea in afara santierului, Antreprenorul va notifica in scris Supervizorul cu privire la astfel de acorduri.

12.10. Dreptul de a lucra in zona caii ferate

12.10.1. Antreprenorul va incheia acorduri cu autoritatile feroviare in ceea ce priveste dreptul de acces in zona caii ferate, conform cerintelor privind lucrarile in zona caii ferate si va obtine totalitatea avizelor/autorizatiilor necesare executiei lucrarilor in zona caii ferate. De asemenea, Antreprenorul va avea obligatia incheierii procesului verbal de predare - primire amplasament cu autoritatiile feroviare (in scopul executiei lucrarilor). Acestea se vor realiza pe cheltuiala Antreprenorului.

12.10.2. Antreprenorul va furniza Supervizorului detalii complete despre cerintele sale cu privire la dreptul de a lucra in zona cailor ferate din timp pentru a permite Supervizorului sa analizeze propunerile.

12.10.3. Beneficiarul nu isi asuma nici o responsabilitate sau raspundere in cazul in care, indiferent de motiv, Antreprenorul pierde dreptul de acces pentru a executa lucrarile. Antreprenorul este raspunzator si responsabil pentru orice efecte conjuncturale cauzate la dreptul de a lucra in zona caii ferate si pentru incheierea de acorduri suplimentare pentru prelungirea dreptului de acces in zona caii ferate.

Antreprenorul va evalua impactul Proiectului asupra retelei existente de cai ferate, inca din etapa elaborarii Studiilor de teren, si va solicita aprobari de la administratorul infrastructurii feroviare, pentru lucrarile care vor fi situate in vecinatatea activelor feroviare. In plus, Antreprenorul va corela Proiectul



cu orice proiecte viitoare de investitii in domeniul infrastructurii feroviare si orice alte cerinte/recomandari formulate de catre administratorul infrastructurii feroviare. Antreprenorul trebuie sa se consulte cu partile implicate pentru a asigura deplina respectare a cerintelor legale privind CF.

Antreprenorul se va asigura ca Proiectarea lucrarii de arta care supratraverseaza CF, inclusiv proiectarea sistemelor de drenare aferente acestuia si proiectarea fundatiilor, etc. se vor conforma prevederilor legale privind CF. Antreprenorul va respecta gabaritele CF (verticala si orizontala).

Antreprenorul trebuie sa consulte administratorul CF pentru a asigura deplina respectare a Cerintelor Legale privind proiectarea lucrarilor ce se efectueaza in apropierea sau pe traseul amprizei CF.

Antreprenorul se va conforma tuturor prevederilor, tehnice si administrative si va aduce la cunostinta Beneficiarului orice informatie relevanta.

Antreprenorul va colabora cu partile implicate pentru obtinerea avizelor/acordurilor in zona CF, precum si pentru obtinerea dreptului de acces in ampriza CF. Toate plansele, desenele si specificatiile realizate de catre Antreprenor trebuie sa identifice clar limitele de excavatie, pe ambele laturi ale CF. Antreprenorul va solicita administratorului CF informatii cu privire la eventuale cerinte/ restrictii impuse privind orarul/programul de lucru la executia lucrarilor, inclusiv la cele privind Lucrarile Temporare, cum ar fi esafodaje, etc.

12.11. Interferenta cu caile de acces la proprietati si utilitati

12.11.1. Antreprenorul va mentine accesul la toate bunurile si utilitatile in afara autostrazii in timpul lucrarilor de constructie. In cazul in care inchiderea unor astfel de accese este inevitabila, Antreprenorul va notifica Supervizorul si ocupantul respectiv sau utilizatorii, in scris, cu 14 zile in avans fata de orice astfel de inchidere sau interferenta si va confirma Supervizorului ca s-au incheiat acorduri alternative cu ocupant sau utilizatorul. Daca nu este posibila furnizarea de acorduri alternative, Antreprenorul va contacta ocupantul sau utilizatorii si va negocia minimizarea inconvenientelor cauzate, dar, in orice caz, niciun acces sau drept de acces nu va fi inchis pentru mai mult de douasprezece ore.

12.11.2. Antreprenorul nu va impiedica accesul la caminele de vizitare sau la alte suprafete in afara orelor normale de program.

12.11.3. Antreprenorul trebuie sa dea instructiuni stricte si specifice intregului sau personal asupra faptului ca asupra oricaror valve sau racorduri care nu sunt incluse in Lucrari nu vor exista interventii, ajustari sau interferente de orice natura fara acordul specific al Supervizorului si al proprietarului sau utilizatorul serviciului respectiv pentru care se monteaza valva sau racordul, sau asupra caruia se intervine in orice fel.

12.12. Studiul drumurilor principale, proprietatilor, terenurilor si culturilor

12.12.1. Antreprenorul va efectua studii, cu si pentru acordul Supervizorului, proprietarilor si ocupantilor cu privire la starea drumurilor principale, a structurilor de drenaj, la proprietati, terenuri si culturi care pot fi afectate de lucrari, atat in interiorul cat si in afara santierului. Studiile vor fi finalizate si prezentate Supervizorului cu 28 zile inainte de inceperea oricarei lucrari pe respectiva sectiune a santierului.

12.13. Imprejmuiri temporare si securitatea santierului

12.13.1. Antreprenorul trebuie sa se asigure ca santierul este imprejmuit in mod adecvat. Antreprenorul va imprejmuia zona inainte de inceperea Lucrarilor pe toate sectoarele santierului. Antreprenorul va inspecta regulat si va mentine aceste imprejmuiri si va remedia, fara intarziere, orice defecte.

12.13.2. Accesul temporar va fi asigurat delimitat de imprejmuirea temporara, in functie de necesitati, pentru utilizarea ocupantilor terenurilor adiacente. Imprejmuirea temporara a santierului va ramane amenajata pana cand este inlocuita de imprejmuiri permanente, fie pana cand lucrarile se afla intr-un stadiu de finalizare suficient pentru a permite ca aceasta sectiune a santierului sa fie pusa in functiune. Tipul si inaltimea imprejmuirilor temporare si accesurilor trebuie aprobate de Supervizor.

12.13.3. Antreprenorul este responsabil de securizarea santierului, si va fi asigurata iluminarea in functie de conditiile locale. Antreprenorul va asigura paza 24 ore/zi.

12.14. Protectia impotriva pagubelor

12.14.1. Antreprenorul va lua toate masurile de precautie necesare pentru a evita orice deteriorare a drumurilor, terenurilor, proprietatilor, copacilor si altor caracteristici pe durata Contractului.



12.14.2 In cazul in care o parte a Lucrarilor este aproape, peste sau sub orice Utilitati existente care apartin companiilor furnizoare de utilitati, Beneficiarului sau unor terte parti, Antreprenorul va sprijini temporar si va lucra in jur, pe sub sau langa acestea de maniera stabilita cu partea relevantasi proiectata astfel incat sa nu se deterioreze, scurge sau sa fie pusa in pericol, si pentru a asigura functionarea neintrerupta.

12.14.3. In cazul in care se descopera deteriorari, Antreprenorul va informa imediat Supervizorul si compania furnizoare de utilitati, si Beneficiarul sau orice alta parte in cauza, dupa caz, si Antreprenorul va pune la dispozitie pe cheltuiala sa toate facilitatile pentru repararea sau inlocuirea imediata a Utilitatilor afectate. Aceasta cheltuiala nu va reprezenta un cost solicitat Beneficiarului si va fi considerata ca inclusa in Pretul Contractului.

12.14.4. Antreprenorul va remedia in totalitate, pe propria sa cheltuiala si cu aprobarea Supervizorului orice daune provocate de oricare dintre operatiunile sale sau prin devierea traficului, inclusiv deteriorarea drumurilor existente. Inainte de inceperea executiei lucrarilor, Antreprenorul va inventaria impreuna cu Directia Regionala de Drumuri si Poduri Bucuresti si cu administratorii locali toate drumurile publice care vor fi afectate de lucrarile de executie (in sensul utilizarii acestora de catre Antreprenor in scopul lucrarilor).

Se va intocmi un Proces Verbal in care se va mentiona starea tehnica a fiecarui drum urmand ca la finalizarea lucrarilor de executie, drumurile afectate, mentionate in Procesul Verbal semnat intre parti sau oricare alte drumuri afectate de executia lucrarilor, sa fie aduse la starea tehnica initiala de catre Antreprenor, pe propria cheltuiala.

12.14.5. Antreprenorul va proteja impotriva daunelor orice utilitati subterane sau supraterane existente afectate de lucrari, daca se afla sau in limitele santierului sau sunt afectate de lucrarile din santier. In cazul in care astfel de ziduri, garduri, porti, adaposturi, cladiri, utilitati sau orice alte structuri existente trebuie sa fie demolate in vederea efectuarii lucrarilor in mod corespunzator, acestea vor fi readuse la starea lor initiala, pentru a indeplini cerintele proprietarului, ocupantului si Supervizorului. Supervizorul va fi notificat cu privire la orice fel de daune aduse, iar reparatiile sau inlocuirea se va efectua inainte ca acestea sa devina lucrari ascunse, cu unele aflate intr-o stare cel putin la fel de buna ca starea lor initiala.

12.14.6. Antreprenorul va suporta toate costurile asociate deteriorarii mediului ca urmare a operatiunilor necesare Lucrarilor, inclusiv costurile rezultate ca urmare a daunelor inclusiv cele aduse mediului, cum ar fi abandonarea si/sau depozitarea necontrolata a deseurilor, deversari si/sau scurgeri accidentale de combustibil sau ulei si/sau distrugerea de catre muncitori a instalatiilor si utilajelor.

12.14.7. In cazul in care sunt necesare interventii pentru protejarea temporara a utilitatilor, acestea se vor realiza pe cheltuiala Antreprenorului. Aceasta cheltuiala nu va reprezenta un cost solicitat Beneficiarului si va fi considerata ca fiind inclusa in Pretul Contractului.

12.15. Procedura in caz de reclamatii sau revendicari pentru pagube/prejudicii

12.15.1. Antreprenorul va rezolva cu promptitudine orice reclamatii, pretentii, deteriorare sau prejudiciu ale proprietarilor sau ocupantilor terenurilor sau proprietatilor afectate de lucrari.

12.15.2. Antreprenorul va notifica in scris Supervizorului imediat cu privire la reclamatii, pretentii, deteriorare sau prejudiciu care rezulta din executarea lucrarilor.

12.15.3. Detalii cu privire la orice solicitari sau avertismente privind reclamatii pe care Antreprenorul le poate primi de la terte parti trebuie sa fie notificate fara intarziere Supervizorului, care la randul lui, va transmite Antreprenorului orice astfel de pretentii sau avertismente care pot fi depuse direct Supervizorului sau Beneficiarului.

12.16. Curatarea santierului in timpul lucrarilor de executie

12.16.1. Antreprenorul trebuie sa se asigure ca toate drumurile, caile de acces si amprizele care sunt utilizate de traficul santierului trebuie, in orice moment, sa fie pastrate curate, (se vor elimina urmele de noroi, pietris si alte materiale straine care pot cadea din vehicule sau de pe pneuri sau care se pot depune ca urmare a oricarei altei activitati de constructie).

12.16.2. Antreprenorul trebuie sa furnizeze, sa mentina si sa foloseasca utilaje adecvate pentru desfasurarea activitatilor de curatare, inclusiv de spalare cu apa, periere si sa foloseasca munca manuala, dupa caz, pentru a atinge un standard de curatenie comparabil cu sectiuni adiacente de drumuri, accese



si amprize care nu sunt afectate de Lucrari.

12.16.3. Antreprenorul va lua toate masurile rezonabile pentru a impiedica ca vehiculele care intra si ies de pe santier sa depoziteze namol sau alte ramasite pe suprafata drumurilor adiacente sau a trotuarelor si pentru indepartarea imediata a materialelor astfel depuse.

12.16.4. Antreprenorul trebuie sa respecte toate cererile primite de la autoritatile competente cu privire la curatarea drumurilor publice, trotuarelor etc., in mod satisfacator pentru autoritatea competenta si pentru Supervizor.

12.17. Structura santierului

12.17.1. Antreprenorul va identifica zonele potrivite pentru organizarea de santier care urmeaza sa fie stabilita si unde vor fi amplasate birourile, atelierele, magaziiile, utilajele, rezervele de materiale, etc., inclusiv accesul adecvat la si de la santier si facilitati.

12.17.2. Antreprenorul va asigura, de asemenea, mijloacele de acces fizic si de comunicare intre locurile sale de munca si cele ale Supervizorului.

12.17.3. Antreprenorul este responsabil sa se asigure ca toate utilajele / instalatiile sunt racordate la, sau le sunt furnizate, toate serviciile de utilitati necesare pentru buna lor functionare.

12.17.4. Propunerea Antreprenorului pentru infiintarea, amenajarea si stabilirea finala a organizarii de santier si a facilitatilor trebuie aprobata de Supervizor.

12.17.5. La incheierea sectiunii relevante a lucrarilor pentru care s-au creat santierul si instalatiile, Antreprenorul va dezafecta toate birourile, atelierele, magaziiile, instalatiile, imprejmuirile, suprafetele dure, etc. si vor fi ridicate si transportate de pe amplasament, iar ulterior vor fi realizate de catre Antreprenor lucrari necesare pentru aducerea terenului in starea lui initiala aplicandu-se inclusiv masuri de reconstructie ecologica in cazul in care acestea se impun.

12.17.6. Antreprenorul va identifica, de asemenea, propriile zonele de depozitare temporara si de eliminare a deseurilor si materialelor nedorite, in conformitate cu prevederile legislatiei in vigoare si cu procedurile de transport si eliminare. Antreprenorul este responsabil pentru gestionarea deseurilor, iar activitatea trebuie sa se realizeze fara a pune in pericol sanatatea umana si fara a dauna mediului, in special:

- a) fara a genera riscuri pentru aer, apa, sol, fauna sau flora;
- b) fara a crea disconfort din cauza zgomotului sau a mirosurilor;
- c) fara a afecta negativ peisajul sau zonele de interes special.

12.17.7. Mentionam faptul ca in cadrul proiectului nu sunt necesare gropi de împrumut. În situația în care Antreprenorul constată că este necesară utilizarea unor gropi de împrumut, pentru buna desfășurare a lucrărilor, acesta este responsabil să le identifice, să obțină toate avizele și permisele necesare, să suporte costurile aferente și să readucă terenurile utilizate la o stare acceptabilă, conform normativelor în vigoare. Antreprenorul este pe deplin responsabil pentru identificarea, amenajarea si eventuala readucere la nivelul si conditia stabilita a tuturor terenurilor necesare pentru gropi de imprumut, depunerea materialului excavat si orice alt tip de lucrari temporare necesare pentru implementarea contractului cu respectarea legislatiei specifice in domeniu si a prevederilor acordului de mediu.

12.17.8. Antreprenorul va obtine Autorizatia de Construire pentru organizarea de santier sau pentru executarea de lucrari temporare necesare pentru executarea Lucrarilor Permanente, in conformitate cu legislatia aplicabila din Romania. Antreprenorul trebuie sa obtina, in numele Beneficiarului, Autorizatia de Construire pentru organizarea de santier si va plati orice impozite sau taxe necesare.

Mentionam faptul ca pentru organizarea de santier Autoritatea contractanta nu impune utilizarea locatiilor mentionate in Documentatia de mediu, ramanand la latitudinea ofertantilor alegerea locatiei pentru realizarea organizarii de santier. In conditiile in care ofertantii aleg, fie sa utilizeze locatia propusa in Documentatie, fie alte locatii, **Antreprenorul este responsabil pentru asigurarea/obtinerea avizelor, acordurilor, autorizatiilor necesare si pentru asigurarea/obtinerea suprafetelor de teren necesare realizarii organizarii de santier, altele decat suprafetele de teren care se regasesc in coridorul de expropriere pus la dispozitie prin prezenta documentatie.**

12.17.9. Antreprenorul trebuie sa obtina, pe propria cheltuiala, toate avizele si acordurile autoritatilor locale necesare precum si pe acelea de la orice alte surse necesare in scopul stabilirii santierului. Aceasta cheltuiala nu va reprezenta un cost solicitat Beneficiarului si va fi considerata ca fiind inclusa in Pretul



Contractului.

12.17.10. Spațiile de cazare nu sunt permise pe șantier.

12.18. Planul de Acțiune pentru Promovarea Contractului

Prevederile prezentului capitol se aplica NUMAI incepand cu momentul semnarii contractului de finantare (obținerii finanțării din Fonduri rambursabile – Instrumentul SAFE).

Prevederile GHIDULUI DE IDENTITATE NU se aplică documentelor elaborate în cadrul procedurilor de achiziție publică sau cumpărare directă, după caz, derulate de către solicitantul/beneficiarul de finanțare din fonduri prin Instrumentul SAFE, nici celor elaborate de către operatorii economici participanți în cadrul unei proceduri de achiziție și nici documentelor de plată (facturi, ordine de plată etc.).

Planul de Acțiune pentru Promovarea Contractului descrie totalitatea măsurilor de informare și publicitate care urmează a fi realizate de părțile implicate în implementarea contractului: Beneficiar, Supervizor și Antreprenor și va fi realizat de **către Antreprenor**.

Implementarea Planului de Informare și Publicitate pentru Promovarea Contractului se va face în conformitate cu prevederile legislației în vigoare, în corelare cu Ghidul de Identitate Vizuală aplicabil proiectelor finanțabile prin Instrumentul SAFE, care va fi pus la dispoziția viitorului Antreprenor ulterior aprobării acestuia.

Conformitatea activităților desfășurate de către Antreprenor cu specificațiile stabilite pentru activități și termenele stabilite în *Planul de Acțiune pentru Promovarea Contractului*. Toate produsele și acțiunile de informare și publicitate realizate de Antreprenor vor fi avizate de către Supervizor și aprobate de către CNAIR. Toate produsele și acțiunile de informare și publicitate realizate de Supervizor vor fi avizate de către CNAIR.

Documente elaborate în cadrul Contractului

Documentele elaborate de către Antreprenor (exclusiv corespondența contractuală) vor avea inscripționate elementele vizuale de ale Uniunii Europene, cu respectarea culorilor și dimensiunilor specificate în MIV, aplicabil la data derulării contractului.

12.19. Managementul Traficului

12.19.1. Antreprenorul va prezenta spre aprobare Supervizorului și Beneficiarului un "Plan de management al traficului", descriind modul în care intenționează să reducă la minimum impactul activităților de construcții asupra circulației pe drumurile publice.

12.19.2. Planul de management al traficului trebuie să includă toate detaliile și informațiile necesare Lucrarilor sau solicitate de Supervizor.

12.19.3. Antreprenorul va menține legătura cu toate autoritățile competente pentru a se asigura că sunt acordate perioade de preaviz necesare și de faptul că metodele sale și de programul de lucru sunt în conformitate cu cerințele statutare.

12.19.4. Cu excepția cazurilor în care prin Planul de management al traficului se stabilește altceva, Antreprenorul va menține continuu capacitatea existenței a traficului de-a lungul drumurilor care traversează șantierul.

12.19.5. Rapoartele zilnice semnate privind managementul traficului și listele de verificări semnate privind managementul traficului vor fi scanate și transmise Supervizorului săptămânal în format *.pdf, în termen de trei zile de la sfârșitul săptămânii respective.

12.19.6. Semnalizarea temporară pentru perioada executiei lucrarilor se va realiza conform "Normelor metodologice privind condițiile de închidere a circulației și de instituire a restricțiilor de circulație, în vederea executării de lucrări în zona drumului public și/sau pentru protejarea drumului".



12.19.7. Semnalizarea temporară să fie întreținută pe toată perioada execuției lucrărilor.

12.19.8. Planul de management al traficului trebuie să includă următoarele, dar fără a se limita la acestea:

- a. Introducere – descrierea sectorului;
- b. detalii cu privire la indicatoarele rutiere de informare cu caracter temporar care sunt prevăzute pentru informarea participanților la trafic
- c. schemele de semnalizare rutieră
- d. marcaje rutiere temporare
- e. orice propuneri de circulație cu deplasare alternativă;
- f. semnalizarea utilajelor care iau parte la execuția lucrărilor;
- g. protecția muncitorilor;
- h. semafoare, inclusiv foi de calcul;
- i. detalii privind persoanele responsabile de managementul traficului și atribuțiile acestora;
- j. foi de calcul și proiectele detaliate de semnalizare.

12.19.9. Planul de management al traficului va include și planșe care vor prezenta măsurile temporare de management al traficului propuse de Antreprenor care trebuie să includă, dacă este cazul:

- a. Locația și detalii privind semnele rutiere și marcajele;
- b. Numărul și lățimea benzilor și detalii privind marcajele rutiere temporare;
- c. Localizarea și mărimea zonelor de lucru;
- d. Spații libere propuse înspre și dinspre zonele de lucru pentru menținerea benzilor de drum;
- e. Semafoare;
- f. Facilități pentru pietoni, rutele și lățimile, dacă este cazul;
- g. Amenajări privind accesul la lucrări;
- h. Amplasarea intersecțiilor temporare;
- i. Detalii cu privire la orice deviații propuse.

12.19.10. Antreprenorul nu va începe execuția lucrărilor până nu va avea aprobat Planul de Management al Traficului de către Supervizor și Beneficiar. Antreprenorul va avea obligația actualizării Planului de Management al Traficului transmis spre aprobare, funcție de stadiul execuției lucrărilor.

12.20. Procedura de lucru

12.20.1. Antreprenorul va transmite Supervizorului proceduri detaliate de lucru privind construcția și instalarea tuturor segmentelor majore ale lucrării în termen de cel mult 14 zile înainte de începerea unui segment major al lucrării. Până ce Supervizorul nu aprobă procedura de lucru relevantă, nu vor fi demarate nici un fel de lucrări la aceste segmente.

12.20.2. Procedurile de lucru trebuie să includă un capitol privind impactul asupra mediului și de reducere sau îndepărtare a efectelor.

12.21. Urgente

12.21.1. În caz de urgențe care afectează siguranța sau securitatea persoanelor sau a construcției sau proprietății pe șantier sau în imediata apropiere, Antreprenorul, fără autorizație specială sau instrucțiuni din partea Supervizorului, este obligat să acționeze pentru a împiedica orice daună, prejudiciu sau pierdere. Antreprenorul trebuie să notifice în scris, prompt, Supervizorului în cazul în care Antreprenorul consideră că pot apărea modificări semnificative în execuție sau variații de la documentele contractului. Dacă se impune o modificare în documentele contractului din cauza măsurilor luate de către antreprenor, ca răspuns la o astfel de situație de urgență, antreprenorul va prezenta această situație ca o Modificare în conformitate cu Condițiile Contractuale.

12.22. Relații Publice

12.22.1. Antreprenorul trebuie să se asigure că publicul larg este informat cu privire la toate lucrările care afectează direct coridoare rutiere și intersecțiile existente. Antreprenorul trebuie să publice aceste informații, prin utilizarea mijloacelor mass-media adecvate, cum ar fi ziarele, posturile de radio și/sau de televiziune. Antreprenorul este, de asemenea, responsabil pentru informarea publicului cu privire la deschiderea de drumuri, închiderea și devierea de rute.

12.22.2. Antreprenorul trebuie să notifice în scris, cu cel puțin 7 zile înainte de începerea construcției,



locuitorilor si / sau intreprinderilor din zona drumurilor afectate de constructie sau in imediata vecinatate a constructiilor. Anuntul trebuie sa descrie activitatile planificate ale Antreprenorului, durata lucrarilor si descrierea Lucrarilor vizate.

12.23. Siguranta traficului si a persoanelor

12.23.1. Devierile temporare de drum vor fi proiectate si executate folosind materiale si forta de munca corespunzatoare. Devierea de drum va prezenta un strat de uzura din mixtura asfaltica cu planeitate corespunzatoare. Antreprenorul este responsabil de remedierea, pe propria cheltuiala, a oricaror defecte aparute la constructiile temporare de drumuri.

12.23.2. Cu exceptia cazurilor in care prin Planul de management al traficului se stabileste altceva, Antreprenorul va mentine neincetat capacitatea existenta a traficului a drumurilor afectate de lucrari.

12.23.3. Antreprenorul, pe intreaga durata de executie a lucrarilor si de remediere a oricaror defecte ale acestora:

- a. va furniza si intretine, pe propriul sau cost, toate luminile, bariere si semnele de avertizare necesare sau solicitate de Supravizor, pentru protectia lucrarilor sau pentru siguranta si confortul publicului sau al altora;
- b. va pastra curate si lizibile, in orice moment, toate indicatoarele de trafic, marcajele rutiere, becurile, barierele si marcajele de control al traficului si le va amplasa, reamplasa, acoperi sau indeparta pe masura ce acest lucru este impus de evolutia Lucrarilor;
- c. se va asigura ca toate rigolele rutiere, santurile si dispozitivele de scurgere nu vor fi umplute de excavatii, noroi, mal sau alte materiale de natura sa impiedice libera scurgere a apei;
- d. va informa in scris Supravizorul, in termen de doua saptamani de la data inceperii, cu privire la numele persoanei responsabile, care va fi disponibila in orice moment pentru oferirea de asistenta pe probleme de siguranta a traficului;
- e. avand in veder ca lucrarile se desfasoara asupra sau in apropierea unui drum deschis traficului, se va asigura ca vehiculele si utilajele mobile aflate sub controlul sau si care actioneaza in mod frecvent sau regulat asupra sau in apropierea respectivului drum pentru executia lucrarilor, vor fi vopsite intr-o culoare stridenta / vizibila;
- f. va prevedea si va semnaliza in mod corespunzator punctele de intrare si de iesire de pe santier, pentru masinile si utilajele implicate in executia lucrarilor;
- g. se va asigura ca, atunci cand o masina sau un utilaj executa o manevra cu spatele pe santier sau in apropierea unei sosele deschise traficului, va efectua aceste manevre numai cu respectarea procedurilor SSM
- h. se va asigura ca muncitorii si personalul de supraveghere a santierului poarta in permanenta haine de protectie / avertizare reflectorizante.

12.23.4. Antreprenorul nu va demara nicio lucrare care afecteaza drumurile publice pana cand nu sunt puse in aplicare toate masurile de siguranta a traficului impuse de natura lucrarilor. Semne de trafic, marcajele rutiere, lampile, barierele si marcajele de control al traficului trebuie sa fie in conformitate cu standardele aplicabile.

12.24. Lucrari provizorii si cerintele privind terenul

12.24.1. Antreprenorul este responsabil de obtinerea tuturor aprobarilor si autorizatiilor pentru organizarea terenului necesar pentru lucrari temporare, cum ar fi pentru drumuri de acces, deviere de drumuri, variante temporare de circulatie, drumuri de exploatare, gropi de imprumut, structura santierului, materiale, zonele de depozitare a instalatiilor si utilajelor, facilitati de laborator, si asa mai departe. Acesta va readuce zonele afectate de aceste Lucrari temporare fie la starea lor initiala, sau dupa cum este stipulat in aprobari si/sau in actul de reglementare privind protectia mediului.

12.24.2. Antreprenorul va proiecta si executa orice forma de traversare a cailor ferate sau a unui rau, necesare pentru executia lucrarilor si este responsabil de obtinerea aprobarilor si autorizarilor de la toti proprietarii de terenuri si alte organizatii relevante afectate de aceste lucrari temporare si va achita toate taxele, comisiunile sau redeventele solicitate sau aferente acestora.

12.24.3. Antreprenorul va transmite spre aprobare detalii privind planul sau proprietarilor, autoritatilor de administrare a apelor sau altor autoritati afectate sau implicate in procedura de aprobare a unei astfel de



actiuni.

12.24.4. La finalizarea unui sector important al Lucrarilor pentru care au fost executate Lucrari Temporare, Antreprenorul va indeparta respectivele lucrari temporare si va readuce terenul pe care acestea au fost construite la starea sa initiala sau de la o conditie similara, care sa indeplineasca cerintele Supervizorului si a actului de reglementare privind protectia mediului, daca este cazul.

12.25. Problema apei

12.25.1. Este responsabilitatea Antreprenorului sa verifice nivelul tuturor apelor subterane inainte de orice Lucrare programata astfel incat sa poata da asigurari ca isi va respecta Obligatiile Contractuale.

12.25.2. Cu exceptia cazului in care se prevede altceva, Antreprenorul isi va asuma toate riscurile legate de apa, indiferent daca provine de la cursuri locale de apa, canale, izvoare subterane, precipitatii sau orice alte surse sau cauze. Antreprenorul trebuie sa ia masuri, sa efectueze orice operatiune si sa furnizeze si sa foloseasca toate utilajele, aparatele, pompele si altele asemenea necesare pentru a rezolva problema apei curgatoare sau statatoare din cadrul santierului. Antreprenorul este responsabil de pomparea apei rezultate din sapaturi, ulterior aprobarii de care autoritatile competente. La deversarea apei pompate sau a celei deviate, va evita inundarea altor lucrari, sau provocarea de eroziune si poluarea de cursuri de apa.

12.25.3. Antreprenorul isi asuma raspunderea pentru mentinerea umiditatii in timpul lucrarilor de terasament la nivel optim pentru a asigura compactare corespunzatoare si de asemenea pentru protectia tuturor lucrarilor de terasament.

12.25.4. Antreprenorul va proiecta si organiza Lucrarile in conformitate cu conditiile impuse prin legislatia specifica in domeniul gospodarii apelor si nu va demara aceste lucrari decat dupa obtinerea avizului necesar de la autoritatea competenta. Antreprenorul este responsabil pentru mentinerea si asigurarea scurgerii naturale a cursurilor de apa din cadrul santierului, in orice moment.

12.25.5. Daca, in timpul lucrarilor de constructie, sunt scoase la suprafata fundatii, pereti, canalizari, scurgeri, conducte, fire, cabluri si alte structuri, sau daca acestea sunt afectate de alta natura de executia lucrarilor, acestea vor fi intretinute in mod corespunzator si vor fi intarite si protejate in mod adecvat astfel incat sa se previna orice deteriorare sau inconveniente si sa asigure siguranta si continuitatea de utilizare a tuturor utilajelor, cu acordul Supervizorului.

12.25.6. Antreprenorul va notifica Supervizorului, in scris, cu 7 zile in avans, cu privire la intentia sa de a incepe orice parte a Lucrarilor care afecteaza un curs de apa (fie ca are sau nu apa), un canal, lac, rezervor, sonda sau acvifer.

12.25.7. In scopul prevenirii poluarii apelor Antreprenorul are obligatia respectarii masurilor prevazute in Actul de reglementare in domeniul protectiei mediului si a prevederilor legislatiei in domeniul gospodarii apelor. Antreprenorul va lua toate masurile de prevenire si combatere a poluarii accidentale care se impun pentru protectia apelor si va fi responsabil in cazul producerii unei poluari accidentale purtand intreaga raspundere din punct de vedere al prejudiciului creat, al depoluarii zonei si suportarii costurilor.

12.25.8. Antreprenorul are obligatia de a lua toate masurile care se impun in vederea interzicerii descarcarii oricaror materiale si substante in corpurile de apa si in ce priveste depozitarea lor pe suprafete de pe care ar putea fi usor antrenate in cursurile de apa.

12.25.9. Antreprenorul are obligatia de a asigura permanent dotarile si mijloacele necesare pentru interventie rapida in caz de poluari accidentale.

12.25.10. Antreprenorul va lua toate masurile disponibile pentru a preveni depunerile de namol sau alte materiale precum si poluarea, sau deteriorarea unui curs de apa, canal, lac, rezervor, sonda sau acvifer existente care rezulta din operatiunile sale si acte de vandalism in santier.

12.25.11. Antreprenorul trebuie sa obtina de la autoritatea competenta aprobarile pentru toate lucrarile de evacuare temporara, traversare si/sau deviere ale cursurilor de apa, traversare a lucrarilor de gospodarie a apelor cu rol de aparare impotriva inundatiilor.

12.25.12. Rezervoarele de combustibil lichid vor fi amplasate într-o zona de protecție închisă care să aibă capacitatea de stocare a cel puțin 110 % din volumul necesar a fi depozitat, cu o inaltime de garda de 200 mm.”.

12.26. Masuratori si pichetare



12.26.1. A fost efectuat un studiu topografic iar datele obtinute sunt furnizate de Beneficiar.

12.26.2. Antreprenorul va verifica acuratetea informatiilor furnizate si isi va asuma responsabilitatea si raspunderea pentru toate informatiile incluse in proiectul sau. Antreprenorul va fi responsabil pentru pozitionarea corecta a tuturor sectiunilor Lucrarilor si va rectifica orice eroare in pozitionarea, nivelul, dimensiunea sau aliniamentul sectiunilor Lucrarilor. Daca considera ca sunt necesare mai multe informatii, va obtine aceste informatii pe propria sa cheltuiala.

12.26.3. Antreprenorul va dezvolta un model de teren, in baza unor masuratori topografice, detaliat la nivelul santierului.

12.26.4. Antreprenorul trebuie sa verifice si sa corecteze dupa caz reperele permanente pe care se bazeaza elaborarea planșelor detaliate de executie. El stabileste, de asemenea, puncte de referinta temporare din vecinatatea fiecarui santier aferent fiecarui pod si la puncte intermediare. Punctele de referinta vor fi amplasate la distante de maxim 60 m de santier iar coordonatele convenite pentru fiecare trebuie sa fie lizibil inregistrata pe acestea.

12.26.5. Toate reperele de analiza trebuie sa fie pastrate cu grija cu exceptia cazului in care constructia cere eliminarea lor, si inainte de o astfel de inlaturare se va obtine aprobarea Supervizorului.

12.26.6. In cel mai scurt timp posibil, Antreprenorul va prezenta Supervizorului datele privind reperele, punctele de referinta, pichetarea si amplasarea bornelor si se vor preda prin proces verbal de predare primire catre Supervizor, in coordonate Stereo 70. Toate reperele vor fi vopsite in culori vizibile, si vor fi amplasate in pozitii convenite cu Supervizorul.

12.26.7. Antreprenorul va furniza personal, asistenta si toate echipamentele topografice necesare pentru a facilita orice verificare pe care Supervizorul ar dori sa o efectueze. Aceste costuri vor fi considerate ca fiind incluse in Pretul Contractului.

12.26.8. In cazul in care este necesar sa se efectueze studii sau alte investigatii pe un teren care nu se afla in proprietatea Beneficiarului, Antreprenorul va negocia cu partile relevante accesul in scopul de a efectua studiul si alte investigatii. In cazul in care ii este refuzat accesul si daca se poate actiona in conformitate cu puterile statutare de acces, Beneficiarul va furniza tot sprijinul necesar Antreprenorului pentru a-l ajuta sa obtina accesul. Beneficiarul nu este in masura sa se angajeze fata de Antreprenor la plata niciunei sume pentru accesul pe acest teren.

12.27. Laboratorul de pe santier

12.27.1. Antreprenorul va asigura un laborator de analize si incercari in constructii de gradul minim II pentru santier, ce va fi dotat cu toate echipamentele necesare si suficiente pentru a se asigura ca Lucrarile sunt executate in conformitate cu Contractul. Laboratorul va fi infiintat si autorizat in conformitate cu legea romana si cu standardele aplicabile.

12.27.2. Laboratorul va fi constituit in conformitate cu reglementarile in vigoare. Antreprenorul va furniza echipamentele si consumabilele necesare pentru derularea testarii, preluarii de probe si inregistrarii prevazute in Caietele de Sarcini si Cerintele Beneficiarului. Echipamentele de testare vor fi pastrate intr-o stare curata si functionala si vor fi verificate si/sau calibrate la intervale prevazute sau atunci cand se dispune acest lucru de catre Supervizor.

12.27.3. Antreprenorul va permite accesul deplin al Supervizorului, in orice moment, pentru a fi martor la teste si pentru a inspecta inregistrarile, materialele si rezultatele. Supervizorului ii vor fi puse la dispozitie copii dupa toate certificatele de calibrare ale echipamentelor.

12.27.4. Antreprenorul va asigura un inginer calificat si tehnicieni cu vasta experienta in testarea materialelor. Preluarea de probe si testarea va fi realizata de un numar adecvat de operatori de laborator si de teren.

12.27.6. Antreprenorul va asigura si dispozitive mobile pentru prelevarea de probe si efectuarea de teste care pot fi efectuate pe teren, la locul de executare a lucrarilor.

12.27.7. Laboratorul trebuie sa fie finalizat si gata de utilizare cu cel putin 2 saptamani inainte de demararea lucrarilor permanente pe santier. In cazul in care Antreprenorul demareaza activitati care necesita testarea de materiale inainte de aceasta data pot fi folosite facilitati de testare temporare, aprobate de Supervizor.

12.28. Cai de acces afectate de Contract



12.28.1. Caile de acces si drumurile afectate de Lucrari trebuie sa ramana deschise in timpul si dupa executarea acestora.

12.28.2. Antreprenorul este obligat sa proiecteze si sa execute toate caile de acces necesare.

12.29. Adoptarea de catre municipalitatea locala

12.29.1. Antreprenorul se va asigura ca toate Lucrarile care urmeaza a fi predate municipalitatii locale corespund standardelor acceptabile pentru municipalitatea in cauza.

12.30. Inspecție si Testare

12.30.1. Supervizorul si alti membri ai Personalului Beneficiarului, daca Beneficiarul solicita acest lucru, vor avea dreptul sa inspecteze, sa examineze, sa evalueze, sa masoare, sa solicite sa fie testate Echipamentele, Materialele si executarea Lucrarilor si sa verifice intocmirea, fabricarea sau producerea oricarui element pregatit, fabricat sau produs pentru Lucrari conform Contractului pentru a stabili daca respectivele Echipamente, Materiale, elemente si executie au calitatea si cantitatea prevazute. Acestea se pot desfasura la locurile de productie, fabricare, pregatire, depozitare sau in Santier sau alte locuri prevazute.

12.30.2. Pentru efectuarea testelor si inspectiilor, Antreprenorul:

- a) va asigura Supervizorului si Personalului Beneficiarului (daca este cazul), temporar si gratuit, asistenta, mostre sau piese de testare, masini, utilaje, echipamente, instrumente, mana de lucru calificata, materiale, grafice si date de productie solicitate in mod obisnuit si/sau potrivit prevederilor Cerintelor Beneficiarului pentru inspectie si testare, inclusiv echipamente de protectie;
- b) va stabili cu Supervizorul ora si locul testelor;
- c) va asigura accesul Supervizorului si Personalului Beneficiarului (daca este cazul) in toate locurile de efectuare a inspectiilor si testelor.

12.30.3. De fiecare data cand o lucrare sau o parte din lucrare ajunge in faza determinanta, in conformitate cu programul de control stabilit de catre proiectantul lucrarii respective, Antreprenorul va convoca, in conformitate cu prevederile Legii si in termenul prevazut de Lege, factorii responsabili in vederea verificarii lucrarilor ajunse in faza determinantasi aprobarii continuarii executiei Lucrarilor.

12.30.4. Antreprenorul trebuie sa prezinte un program de testare, ca parte a Documentelor Antreprenorului, conform legislatiei in vigoare.

12.30.5. Antreprenorul trebuie sa efectueze toate inspectiile si testele in conformitate cu programul prevazut in scopul pentru a se asigura ca lucrarile sunt executate in conformitate cu contractul si:

- a) pentru a se asigura calitatea materialasi cerintele de executie asumate in proiectarea lucrarilor sunt respectate in timpul executiei;
- b) pentru a raspunde, cel putin, cerintelor minime de testare impuse de legislatia romaneasca din domeniul constructiilor;
- c) pentru a asigura conformitatea cu Planul de Calitate al Antreprenorului.

12.30.6. Antreprenorul trebuie sa furnizeze Supervizorului rezultatele tuturor testelor cat mai curand posibil, si, in orice caz, in termen de 48 de ore de la efectuarea testului sau in termen de 24 de ore de la obtinerea rezultatelor de catre Antreprenor, in functie de care este mai scurt.

12.30.7. Supervizorul poate alege sa efectueze periodic propriile teste de referinta, Antreprenorul avand obligatia sa-i furnizeze toate aparatele, materiale si probele, operatorii pe care acesta le-ar putea solicita. Aceste teste sunt utilizate pentru verificarea procedurilor de testare si rezultatele Antreprenorului.

12.30.8. Testele de referinta care nu pot fi efectuate de Laboratorul Antreprenorului de pe santier si/sau nu pot fi aplicate de catre personalul Supervizorului, trebuie sa fie efectuate de un laborator tert autorizat. Rezultatele testelor trebuie sa fie in conformitate cu cerintele caietelor de sarcini.

12.30.9. Antreprenorul trebuie sa ofere asistenta solicitata de catre Supervizor pentru asigurarea accesului la lucrari, pentru a preleva materiale si probe si pentru a asista la transportul unor astfel de materiale si mostre.

12.30.10. In cazul in care, in opinia Supervizorului, rezultatele testelor de referinta nu concorda cu rezultatele testelor Antreprenorului, Antreprenorul trebuie sa urmeze procedurile stabilite in propriul sau plan de calitate, in acelasi mod ca in cazul in care a fost identificat un rezultat nesatisfacator, prin



intermediul propriului sau regim de testare si de inspectie.

12.30.11. Antreprenorul trebuie sa utilizeze numai personal competent in activitatile de inspectie si testare. Antreprenorul trebuie sa demonstreze ca personalul implicat in testare va fi independent de cel direct implicat in procesul de proiectare sau de instalare a aceluiasi echipament. Antreprenorul va oferi, de asemenea, detalii privind modul in care va fi asigurata independenta de mai sus si informatii despre personalul de testare in vederea obtinerii aprobarii Supervizorului.

12.30.12. Antreprenorul va pastra toate inregistrarile primare de testare si certificare iar Supervizorului ii va trimite copii ale inregistrarilor de certificare, atunci cand este necesar.

12.31. Materiale

12.31.1. Antreprenorul va transmite Supervizorului, spre aprobare, detalii cu privire la toate materialele care urmeaza sa fie utilizate in executia lucrarilor.

Gropile de imprumut NU au fost identificate de Beneficiar si, totodata, NU se regasesc in coridorul de expropriere.

Mentionam faptul ca in cadrul proiectului nu sunt necesare gropi de imprumut. În situația în care Antreprenorul constată că este necesară utilizarea unor gropi de imprumut, pentru buna desfășurare a lucrărilor, **acesta este responsabil să le identifice, să obțină toate avizele și permisele necesare pentru exploatarea și autorizarea gropilor de imprumut, să suporte costurile/taxele/tarifele/redevențele aferente și să readucă terenurile utilizate la o stare acceptabilă, conform normativelor în vigoare.**

Antreprenorul este responsabil pentru obținerea tuturor avizelor, permiselor și autorizațiilor necesare pentru terenurile pe care le utilizează, iar toate costurile, taxele și redevențele aferente sunt în sarcina sa.

Este responsabilitatea Antreprenorului:

- alegerea perimetrelor care vor fi utilizate pentru gropi de imprumut, investigate prin foraje geotehnice/ sondaje deschise cu prelevări de probe analizate in laborator.
- obtinerea permiselor, acordurilor, avizelor si autorizatiilor necesare exploatarei gropilor de imprumut, inclusiv obtinerea permiselor de exploatare de la ANRM si plata taxelor si redevențelor aferente.

Materialul excavat din gropile de imprumut va fi imbunatatit prin stabilizare mecanica, cu material granular, in proportie de minim 30%, si/sau imbunatatit cu lianti hidraulici. De asemenea utilizarea pamantului din deblee se va face dupa imbunatatire prin stabilizare mecanica, cu material granular, in proportie de minim 30% si/ sau imbunatatit cu lianti hidraulici.

Este responsabilitatea Antreprenorului identificarea, obtinerea dreptului de utilizare asupra terenului, si obtinerea tuturor permiselor necesare (inclusiv acord de mediu, permis ANRM, plata redevențelor/ taxelor catre ANRM, etc) pentru gropile de imprumut care sa contina cantitatea de material (leoss) necesara aplicarii solutiilor de consolidare.

12.31.2. Materialele vor fi folosite pe santier in Lucrari numai cu aprobarea Supervizorului.

12.31.3. Antreprenorul, inainte de lansarea comenzilor de materiale pentru a fi incorporate in lucrari, va transmite informatii complete Supervizorului, cu cel putin 14 de zile inainte ca materialul sa fie necesar pentru lucrari. Aceste informatii ar trebui sa includa numele furnizorului, originea materialului, specificatiile producatorului, calitatea, greutatea, rezistenta, descrierea si detalii ale materialelor pe care Antreprenorul propune ca fiecare societate sa le furnizeze. Antreprenorul va transmite Supervizorului, la cererea acestuia, mostre de astfel de materiale, si, daca este cazul, certificatele producatorilor aferente unor teste pe materiale similare.

12.31.4. Antreprenorul trebuie sa efectueze incercari pe toate combinatiile de beton si amestecurile de alte materiale, ceea ce demonstreaza prin teste pe de o parte ca elementele constitutive sunt in conformitate cu cerintele de proiectare si cu standardele aplicabile iar pe de alta parte ca amestecul rezultat ofera rezultate finale consecvente, care indeplinesc cerintele Supervizorului.

12.31.5. Antreprenorul trebuie sa identifice sursele, carierele si gropile de imprumut si sa efectueze analize la fata locului si teste de laborator materialelor pentru a determina aplicabilitatea lor la diferitele componente ale Lucrării si pentru a stabili calitatea si cantitatea diverselor materiale de constructii disponibile.

12.31.6. Antreprenorul va elabora diagrame de miscare a pamanturilor folosind grafice care indica



localizarea gropilor de imprumut selectate, a sapaturilor, precum si cantitatile respective estimate.

12.31.7. Restrictiile de mediu, vor fi luate in considerare in mod corespunzator, in momentul selectarii locatiei gropilor de imprumut selectate.

12.31.8. Gropile de imprumut sau sapaturile, sursele de materiale pentru terasamente, imbracamite rutiera si orice alte materiale vor fi supuse aprobarii de catre Supervizor si vor respecta conditiile impuse in acordul de mediu. Inainte de stocare sau de folosire a materialelor in executia lucrarilor contractuale, Antreprenorul va prezenta Supervizorului detalii privind utilizarea propusa a materialului, impreuna cu sursa materialului. In cazul unor noi surse pentru terasamente, Antreprenorul si Supervizorul vor conveni asupra locatiei si asupra unui numar suficient de investigatii pentru a determina amploarea si adancimea gropii de imprumut, sapaturii, etc. si pentru a se asigura ca sunt disponibile cantitati suficiente de materiale pentru scopul stabilit.

12.31.9. La sursa stabilita, se preleveaza material din stoc, printr-o metoda stabilita si convenita anterior. Prelevari comune vor fi desfasurate de personalul Antreprenorului si Supervizorului.

12.31.10. Antreprenorul va propune un program cu testele care urmeaza a fi efectuate si va stabili impreuna cu Supervizorul, dupa caz, incercarile care sunt necesare.

12.31.11. Antreprenorul va propune un program cu incercarile ce vor fi efectuate pe toate materialele ce urmeaza a fi utilizate in Lucrare, in conformitate cu standardele specifice in vigoare, si il va supune aprobarii Supervizorului.

12.32. Asigurarea Calitatii

12.32.1. Antreprenorul va utiliza un sistem de management al calitatii conform pe intreaga durata a Contractului.

12.32.2. Sistemul de management al calitatii va descrie managementul, organizarea, responsabilitatile, procedurile, procesele, resursele si programul lucrarilor si va acoperi toate etapele Contractului, inclusiv proiectarea, achizitia, executia, constructia, finalizarea, testarea, darea in exploatare si operatiunile aferente Perioadei de garantie a lucrarilor. Sistemul de management al calitatii va fi inclus in:

i. planul de calitate al proiectarii;

ii. planul de calitate al constructiei.

12.32.3. Daca un plan de calitate se refera la sau se bazeaza pe manualul sau procedurile de calitate ale Antreprenorului, subcapitolul aplicabil din respectivul manual sau respectiva procedura va fi reprodusa in Planul de calitate aplicabil. Nu este necesara furnizarea versiunii integrale a manualului de calitate.

12.32.4. Planurile de calitate specifice se vor baza pe cerintele de mai jos, cu exceptia cazului in care se convine altfel cu Supervizorul si vor fi depuse in doua etape.

12.32.5. Planul de calitate al proiectarii va include informatiile stipulate de mai jos.

12.32.6. Planul de calitate al constructiei va indeplini in totalitate necesitatile Contractului, cerintele SR EN ISO 9001:2015 si manualele si procedurile de calitate ale partilor implicate. Planurile de calitate din etapa 2 vor fi aprobate de Directorul de calitate al Antreprenorului si vor fi apoi transmise Supervizorului spre verificare si aprobare anterior inceperii oricaror operatiuni aferente. Nu se vor initia niciun fel de Lucrari inainte de aprobarea certificatului de calitate relevant de catre Supervizor.

12.32.7. Fiecare plan de calitate va indica „punctele de intrerupere”, punctele in care nu se vor continua niciun fel de Lucrari sau activitati fara aprobarea scrisa a persoanei/entitatii desemnate identificata in procedura de calitate aferenta sau Instructiunea de lucru. Toate planurile de calitate vor fi depuse cu un certificat de calitate complet.

12.32.8. Planul de calitate al proiectului va include (cel putin):

- a) copie a certificatului in vigoare emis de o autoritate de certificare acreditata prin care se indica faptul ca proiectantul Antreprenorului, orice parti asociate sau subcontractanti, au implementat si utilizeaza un sistem de management al calitatii conform cu SR EN ISO 9001;
- b) Identificarea personalului cheie care va fi implicat in proiect, cu CV-uri;
- c) Identificarea personalului cheie care va fi implicat in verificarea certificarii proiectelor, cu CV-uri (daca este cazul);
- d) Definirea autorizarilor si responsabilitatilor personalului implicat in proiectarea/asistenta tehnica /verificarea lucrarilor pe toata durata contractului



- e) organigrama in care se va indica legatura dintre membri personalului, personalul de proiectare si personalul Antreprenorului responsabil cu constructia. Lista procedurilor de calitate ce se vor implementa pe toata perioada derularii contractului de catre proiectantul Antreprenorului;
- f) Identificarea personalului de specialitate, expertii secundari necesari care vor fi implicati in proiect per toata perioada derularii contractului si detaliera activitatilor acestora;
- g) Identificarea punctelor de intrerupere.

12.32.9. Planul de calitate al constructiei (etapa 2) va include (cel putin):

- a) copie a certificatului in vigoare emis de o autoritate de certificare acreditata prin care se indica utilizarea de catre Antreprenor, orice asociati sau subcontractanti, a unor sisteme de calitate conforme cu SR EN ISO 9001;
- b) identificarea personalului cheie, cu CV-uri;
- c) lista a Subcontractantilor;
- d) lista a procedurilor si descrieri ale metodelor ce urmeaza a fi aplicate (o atentie speciala acordandu-se Lucrarilor Subcontractantilor);
- e) definirea autorizarilor si responsabilitatilor personalului implicat in executia si controlul calitatii lucrarilor pe toata durata contractului;
- f) descrierea procedurilor privind receptia si controlul de calitate al bunurilor si materialelor achizitionate;
- g) descrierea procedurii de selectare si criteriile folosite de Antreprenor pentru alegerea fortei de munca si a activitatilor privind controlul fortei de munca (calificari profesionale; cerinte legale privind relatiile de munca);
- h) identificarea punctelor de intrerupere;
- i) personalul cheie al proiectantului Antreprenorului responsabil pentru verificarea Lucrarilor, cu CV-uri.

12.32.10. Antreprenorul va permite Supervizorului, dupa caz Beneficiarului, sa verifice si sa auditeze sistemul sau management al calitatii si planurile de calitate si pe cele ale Subcontractantilor si furnizorilor sai pentru a se asigura de indeplinirea cerintelor stipulate prin Contract. Aceste audituri de calitate vor fi efectuate in mod regulat, iar Antreprenorului i se va transmite o notificare in timp rezonabil de catre Supervizor cu privire la data unui astfel de audit.

12.32.11. Antreprenorul va remedia orice neconformitati identificate in urma auditului, in intervalul de timp stabilit pentru o astfel de masura.

12.32.12. Se preconizeaza ca frecventa auditurilor va fi urmatoarea:

- i. Antreprenor – maximum 2 audituri pe an;
- ii. Furnizor / Subcontractor – 1 audit pe an pentru un procent esantion.

12.33. Securitate si sanatate in munca

12.33.1. Antreprenorul este responsabil de toate aspectele legate de securitate si sanatate in munca pe santier. Aceasta responsabilitate include activitatile Subantreprenorilor, a publicului si vizitatorilor pe santier.

12.33.2. Cerinte suplimentare privind *Securitate si sanatate in munca* sunt prezentate in ANEXA 6.

12.34. Documente conforme cu executia

12.34.1. Antreprenorul va respecta urmatoarele cerinte referitoare la finalizarea, punerea in functiune si predarea tuturor elementelor incluse in Lucrari.

12.34.2. Cand se va aplica Clauza 60 [Receptia la terminarea lucrarilor] pentru emiterea Procesului verbal de Receptie la Terminarea Lucrarilor, Antreprenorul va depune Supervizorului spre aprobare 4 (patru) exemplare tiparite ale documentelor conforme cu executia pentru Lucrarile conforme. Antreprenorul va furniza, de asemenea, 3 (trei) exemplare digitale ale documentelor conforme cu executia pe DVD. Fisierile vor fi transmise in format PDF sau similar, astfel incat sa nu se poata efectua niciun fel de modificari ale datelor stocate. DVD-urile vor include etichete cu detalii referitoare la cuprinsul si indexul cuprinsului discului DVD. Formatul de etichetare si indexare va fi stabilit de comun acord cu Supervizorul. Documentele conforme cu executia vor fi transmise Supervizorului spre aprobare



12.34.3. Documentele conforme cu executia vor fi transmise in conformitate cu legislatia romanasi Standardele aplicabile pentru a respecta cerintele „Cartii Tehnice a Constructiei” din HG 845/2018. Antreprenorul va respecta toate cerintele Beneficiarului referitoare la procedura de „Receptie a Lucrarilor”.

12.34.4. Documentele conforme cu executia vor include, cel putin, articolele descrise in ANEXA 7.

12.35. Investigatii arheologice

Traseul obiectivului de infrastructură rutieră, la faza studiului de fezabilitate, a fost supus investigațiilor de verificare a potențialului arheologic și s-a elaborat *Raportul de evaluare arheologică aprofundată (diagnostic intruziv)*, anexat prezentei documentații. Acest studiu a fost întocmit de către un colectiv de arheologi ai Institutului de Arheologie „Vasile Pârvan” din București, prin consultarea bibliografiei de specialitate, prin realizarea unei periegeze, precum și a diagnosticului arheologic intruziv – acolo unde a fost permis accesul în teren.

În baza acestui raport arheologic, a fost emis Avizul Direcției Județene pentru Cultură Suceava nr. 61/ Z/ 28 aprilie 2023, ale cărui condiții trebuie respectate de către Antreprenor.

Pentru realizarea investigațiilor arheologice, Antreprenorul va trebui să țină cont de legislația în domeniu: Legea nr. 378/2001 (legea de adoptare de către Parlament a O.G. nr. 43/2000), Legea nr. 422/2001, Legea nr. 462/2003, Legea nr. 258/2006, O.M.C.C. nr. 2071/2000, O.M.C.C. nr. 2392/2004, OMCPN nr. 2562/4.10.2010 și OMCPN 2178/17.03.2011.

Antreprenorul trebuie să respecte prevederile legislației romane în vigoare referitoare la cercetarea arheologică preventivă (cu etapele definite în OG 43/2000 republicată și în Ordinul Ministrului Culturii nr. 2392/2004 și prevederile Ordinului Ministrului Culturii 2562/2010 privind aprobarea procedurii de acordare a autorizațiilor pentru cercetarea arheologică) utilizând entități abilitate și aprobate, dacă va fi cazul, de Arheologul de Proiect desemnat de Beneficiar.

Pentru obținerea avizelor/actelor de reglementare emise de Ministerul Culturii sau serviciul public deconcentrat al acestuia sunt solicitate studii de specialitate. Drept urmare, este necesară încheierea unor contracte cu instituții de profil muzeal, de cercetare sau de învățământ superior, această sarcină revenindu-i Antreprenorului.

Antreprenorul va nominaliza obligatoriu subcontractantul/subcontractantii care va/vor executa activitatea de cercetare arheologică, de la momentul depunerii ofertei.

Obținerea avizelor de specialitate pentru cercetarea arheologică va fi suportată de către Antreprenor și costurile generate vor fi evaluate și estimate în propunerea financiară.

Costurile aferente cercetării arheologice includ: toate investigațiile realizate în teren, prelucrarea datelor arheologice și de topografie arheologică, prelucrarea, conservarea, restaurarea și depozitarea materialelor arheologice descoperite, valorificarea patrimoniului arheologic descoperit (publicare, expunere etc.).

În anumite cazuri, siturile arheologice din amplasamentul obiectivelor investiționale de infrastructură rutieră pot fi situri reperate și care se află deja în cercetare arheologică. Ca urmare, Antreprenorul va lua în considerare și prevederile Ordinul Ministrului Culturii nr. 2071/30.06.2010.

Pentru lotul 2 (km 18+600 – km 43+050) au fost identificate nouă situri arheologice dar, precizăm că, există posibilitatea identificării unor complexe arheologice sau situri suplimentare în urma finalizării etapei de diagnostic arheologic intruziv.

În baza lucrărilor de investigații arheologice planificate și având în vedere faptul că la faza Studiului de Fezabilitate au fost realizate cercetări arheologice preliminare, Antreprenorul va realiza următoarele etape:

Etapa 1 - Diagnosticul arheologic intruziv în zonele în care nu s-a avut acces în fazele anterioare ale proiectului.

Etapa 2 - Cercetarea arheologică preventivă a siturilor arheologice identificate în zona următoarelor poziții kilometrice (definite în raportul arheologic și în coordonate stereo 70):

Nr. crt.	Denumire sit	Localizarea în funcție de pozițiile kilometrice/Apartenență culturală
----------	--------------	---



1.	Situl arheologic nr. 3 – Sit numărul 1 Dărmănești, Măriței	- km 20+490 – km 20+780, - Sit numărul 1 Dărmănești, Măriței – locuire medievală
2.	Situl arheologic nr. 4 – Sit numărul 1 Dărmănești, Dănila	- km 22+720 – km 23+050, - Sit numărul 1 Mitocul Dragomirnei, Sit numărul 1 Dărmănești, Dănila – locuire medievală
3.	Situl arheologic nr. 5 – Sit numărul 2 Dărmănești, Dănila	- km 23+130 – km 23+275, - Sit numărul 1 Mitocul Dragomirnei, Sit numărul 1 Dărmănești, Dănila – locuire medievală
4.	Situl arheologic nr. 6 – Sit numărul 1 Grănicești, Românești	- km 25+625 – km 26+060, - Sit numărul 1 Grănicești, Românești – Epoca bronzului / Hallstatt
5.	Situl arheologic nr. 7 – Sit numărul 2 Grănicești, Românești	- km 26+240 – km 26+440, - Sit numărul 2 Grănicești, Românești – locuire Hallstatt
6.	Situl arheologic nr. 8 – Sit numărul 1 Grănicești, Grănicești	- km 30+350 – km 30+450, - Sit numărul 1 Grănicești, Grănicești – locuire medievală
7.	Situl arheologic nr. 9 – Sit numărul 2 Grănicești, Grănicești	- km 33+000 – km 33+200, - Sit numărul 2 Grănicești, Grănicești
8.	Situl arheologic nr. 10 – Sit numărul 1 Calafindești, Calafindești	- km 34+750 – km 35+925, - Sit numărul 1 Calafindești, Calafindești – locuire medievală
9.	Situl arheologic nr. 11 – Sit numărul 2 Calafindești, Calafindești	- km 34+300 – km 35+470, - Sit numărul 2 Calafindești, Calafindești – locuire medievală

Etapa 3 - Supravegherea arheologică pe toată durata lucrărilor ce presupun intervenții în sol.

Sarcina Antreprenorului este de a finaliza diagnosticul arheologic intruziv, de a realiza cercetarea arheologică preventivă a siturilor identificate în urma diagnosticului, atât cele care au fost identificate la faza studiului de fezabilitate, cât și a potențialelor situri care pot apărea, în vederea eliberării amplasamentului și de a realiza supravegherea arheologică a lucrărilor de execuție.

Se vor cerceta siturile arheologice delimitate corespunzător în teren în urma diagnosticului și se va realiza supravegherea arheologică de specialitate pe toate zonele afectate de lucrările de execuție care presupun intervenții în sol (inclusiv organizări de șantier, gropi de împrumut, drumuri tehnologice etc.)

Programarea și derularea cercetării arheologice (exceptând supravegherea arheologică), precum și obținerea certificatelor de descărcare de sarcină arheologică se vor realiza anterior oricăror lucrări de execuție, în zonele respective, care presupun deținerea Autorizației de construire.

Niciuna dintre etapele cercetării arheologice nu se va realiza în absența autorizațiilor emise de Ministerul Culturii.

În condițiile unor descoperiri excepționale/situri arheologice care nu se pot evita, se vor elabora fie soluții tehnice de proiectare care să le afecteze cât mai puțin, fie soluții de protejare/conservare.

Obligațiile Antreprenorului sunt de a anunța Direcția pentru Cultură Suceava cu privire la data la care va iniția lucrările de execuție în teren (pentru obiectivul de infrastructură rutieră).

În cazul în care pe parcursul derulării proiectului, apar riscuri generate de arheologie, care pot conduce la întâzieri în desfășurarea activității Antreprenorului, situațiile vor fi soluționate de către părți, potrivit prevederilor legale și contractuale.

a. Investigații anterioare construcției



În afara siturilor menționate în *Raportul de evaluare arheologică aprofundată (diagnostic intruziv)* pot fi identificate și alte situri arheologice, a căror cercetare arheologică se va efectua conform legislației în vigoare.

Antreprenorul va fi responsabil pentru gestionarea, facilitarea și programarea investigațiilor arheologice anterioare construcției, obținând toate aprobările și acordurile necesare. Responsabilitățile conducerii vor include măsuri de micșorare a oricăror întârzieri cauzate de siturile arheologice, dacă este cazul va reprograma Lucrările astfel încât să evite întârzierile.

Programarea și derularea cercetării arheologice (exceptând supravegherea arheologică), precum și obținerea certificatelor de descărcare de sarcină arheologică se vor realiza anterior oricăror lucrări de execuție care presupun deținerea Autorizației de construire.

Antreprenorul are obligația ca, înainte de a depune Rapoartele arheologice la Direcția Județeană pentru Cultură, să le prezinte arheologului de proiect desemnat de C.N.A.I.R. S.A., spre verificare și emitere punct de vedere.

b. Descoperiri în timpul lucrărilor de construcții

Supravegherea arheologică este obligatorie pe toata durata lucrărilor ce presupun intervenții în sol, inclusiv pe spațiile destinate organizărilor de șantier, gropilor de împrumut etc.

Antreprenorul trebuie să fie conștient de posibilitatea efectuării unor descoperiri arheologice în timpul lucrărilor de execuție, altele decât cele identificate în urma diagnosticului arheologic și cercetării arheologice preventive. Pentru cercetările arheologice preventive cauzate de descoperiri întâmplătoare în zone care au fost anterior avizate, Reprezentantul Beneficiarului împreună cu Arheologul de Proiect al C.N.A.I.R. S.A vor emite dispoziții despre modul de tratare a acestora și vor anunța Direcția pentru Cultură Suceava, iar Antreprenorul va face demersurile necesare pentru îndeplinirea obligațiilor care îi revin conform legislației de patrimoniu în vigoare. Antreprenorul va fi responsabil pentru acordarea de asistență specialiștilor.

Antreprenorul va face demersurile necesare pentru îndeplinirea obligațiilor care îi revin conform legislației de patrimoniu în vigoare și, până la eliberarea amplasamentului în care s-au identificat noi vestigii arheologice, nu va realiza lucrări de execuție în zona delimitată, dar va continua lucrările în zonele libere de sarcină arheologică.

Antreprenorul are obligația ca, înainte de a depune Rapoartele arheologice la Direcția Județeană pentru Cultură Suceava, să le prezinte arheologului de proiect desemnat de C.N.A.I.R. S.A., spre verificare și emitere punct de vedere.

Antreprenorul va fi responsabil pentru furnizarea către reprezentanții săi și vizitatorii autorizați ai șantierului a întregului echipament de protecție necesar (încălțăminte, îmbrăcăminte reflectorizantă de mare intensitate, căști de siguranță și alte asemenea). Tot echipamentul de acest tip va fi purtat în permanență în perioadele în care reprezentanții sunt prezenți pe șantier.

Toate etapele cercetării arheologice se vor desfășura cu monitorizarea directă a arheologilor de proiect desemnați de către Beneficiar (C.N.A.I.R. S.A.), care vor emite instrucțiuni cu privire la modalitățile de realizare și vor stabili termenele cercetării arheologice împreună cu coordonatorul științific al cercetării arheologice, fără să afecteze data preconizată a începerii lucrărilor de execuție pentru obiectivul de infrastructură rutieră.

În cazul în care cercetarea arheologică a siturilor identificate nu se va finaliza până la începerea lucrărilor de execuție, Antreprenorul va lua măsuri de micșorare a oricăror întârzieri cauzate de siturile arheologice, dacă este cazul va reprograma lucrările astfel încât să evite întârzierile.

Beneficiarul a identificat riscurile pe care le aduce la cunoștința Antreprenorului, în prezentele Cerinte ale Beneficiarului..

Antreprenorul își va asuma riscurile identificate de Beneficiar prin participarea sa la procedura de atribuire și prin semnarea contractului și nu va avea nicio pretenție în cazul apariției acestora sau a altora neidentificate mai jos, dar posibil să apară.

c. Riscuri

Antreprenorul va fi responsabil de gestionarea următoarelor riscuri identificate mai jos și va lua măsuri concrete pentru evitarea acestora precum și a consecințelor rezultate:



- Riscul să apară întârzieri și/sau alte dificultăți în obținerea de către Antreprenor a tuturor avizelor, acordurilor și autorizațiilor necesare, având în vedere implicarea mai multor autorități și instituții în emiterea acestora, care pot impune diverse condiții și/sau constrângeri. Imposibilitatea de obținere la timp sau chiar deloc a unuia sau mai multor avize/acorduri poate genera riscuri, care pot conduce la imposibilitatea de obținere a altor autorizații necesare, fapt ce ar determina blocarea realizării proiectului.
- Riscul ca în cazul în care Antreprenorul ar putea obține unul sau mai multe avize favorabile care conțin anumite condiții, unele dintre condiții/constrângeri să se suprapună și să nu poată fi corelate/realizate concomitent.
- Risc de întârziere din cauza condițiilor speciale formulate de către Ministerul Culturii sau serviciul public deconcentrat al acestuia, în cazul în care pe traseu se vor descoperi în cadrul investigațiilor specifice de teren, situri arheologice cu o valoare deosebită pentru patrimoniul cultural național.
- Riscul identificării/delimitării/evaluării eronate a siturilor arheologice care poate conduce la întârzieri și costuri suplimentare în realizarea proiectului de infrastructură. Riscul va fi asumat atât de către Antreprenor, cât și de instituția de profil muzeal, de cercetare sau de învățământ superior care a fost stabilită ca executant al acestor servicii.
- Riscul neavizării de către Beneficiar a rapoartelor și livrabilelor datorită conținutului necorespunzător al acestora și care poate conduce la întârzieri în desfășurarea lucrărilor de execuție.
- Riscul privind întârzierea în mobilizarea personalului Antreprenorului.
- Riscul privind întârzierea cercetării arheologice, din culpa Antreprenorului, anterior obținerii Autorizației de construire

Pe parcursul derulării proiectului, pot apărea și alte riscuri decât cele menționate mai sus și care pot conduce la întârzieri în desfășurarea activității Antreprenorului, situații care vor fi soluționate de către părți, potrivit prevederilor legale și contractuale.

Costurile de realizare a cercetării arheologice, costurile aferente riscurilor enumerate mai sus și responsabilitatea investigațiilor și obținerii avizelor vor fi suportate de Antreprenor și vor fi cuantificate în oferta financiară și sunt incluse în valoarea de contract.

Prețul ofertei include riscurile prezentate, iar Antreprenorul nu va avea nicio pretenție de orice natură (materială, financiară etc.), în cazul apariției acestora.

C.N.A.I.R. S.A. își rezervă dreptul de a recupera de la Antreprenor orice prejudicii care vor fi generate de întârzierile cauzate, de erorile/lipsa de profesionalism/superficialitatea tratării cercetării arheologice, de nerespectarea obligațiilor, conform prezentului caiet de sarcini și a legislației în vigoare.

Antreprenorul, prin subcontractantul de specialitate, este obligat să comunice Autorității contractante data la care va intra în teren să realizeze cercetarea arheologică iar lucrările nu se vor desfășura în absența autorizațiilor emise de Ministerul Culturii.

Pentru evitarea și reducerea impactului asupra patrimoniului cultural, în etapa de construcție, se vor aplica măsurile specificate în prezentul capitol, în conformitate cu recomandările din Raportul arheologic și prevederile avizelor emis de Direcția Județeană pentru Cultură.

Programarea investigațiilor arheologice se va realiza în acord cu Arheologul de proiect desemnat de Beneficiar (C.N.A.I.R. S.A.).

12.36. Identificarea si curatarea terenului de munitii neexplodate

Cercetarea terenului, ca activitate preliminară obligatorie pentru stabilirea tipului de intervenție în funcție de factorul de risc, constă în depistarea, marcarea și identificarea munițiilor în amplasamentul traseului de proiect, delimitarea perimetrului cu risc și izolarea acestuia.

În etapa de studiu de fezabilitate s-a efectuat activitatea de cercetare a terenului și detectarea munițiilor neexplodate pe o rază de 5 metri în jurul a 970 de puncte trasate, fără însă a fi acoperită întreaga suprafață a traseului. Lucrările de cercetare a terenului și detectare a muniției rămase neexplodată din timpul conflictelor armate s-au efectuat până la o adâncime de 3 metri. Cu ocazia efectuării lucrărilor, au fost identificate muniții neexplodate și acest aspect a fost detaliat în Procesele Verbale întocmite.



În conținutul raportului întocmit se recomandă, ca urmare a faptului că în timpul verificărilor desfășurate s-a identificat un număr relativ mare de muniții neexplodate și elemente de muniție provenite atât din Primul, cât și din cel de al Doilea Război Mondial, ca înainte de executarea oricăror lucrări să se efectueze activitatea de cercetare și detectare în vederea asanării terenului de muniția rămasă neexplodată pe întregul amplasament al lucrării, precum și pe suprafețele suplimentare de teren, dacă va fi cazul.

Pe timpul executării lucrărilor de săpătura, manuale sau mecanice, în cazul excepțional de descoperire a unor elemente de muniție sau a unor elemente presupuse a fi muniție neexplodată, ulterior realizării acestei activități, se va înștiința de urgență subcontractantul de specialitate, sistându-se lucrările în zona respectivă.

Activitatea se va desfășura în conformitate cu prevederile Legii 481/2004 privind Protecția Civilă cu modificările și completările ulterioare, ale Legii 126/1995 cu modificările și completările ulterioare.

Conform recomandărilor, la identificarea unor astfel de muniții sau elemente presupuse a fi muniție neexplodată vor fi respectate următoarele reguli:

- se va anunța de urgență echipa pirotehnică,
 - nu se va atinge, lovi și mișca muniția descoperită,
 - nu se va introduce în foc și nu se va face foc în apropierea lor,
 - nu se va arunca la fier vechi și nu se va preda la societățile colectoare munițiile descoperite,
 - nu se va introduce în încăperi, clădiri sau locuințe muniții neexplodate,
 - nu se va încerca demontarea focoaselor sau elementelor componente,
- Continuarea lucrărilor se va face numai după o nouă verificare a zonei de către personalul calificat,
- Nu se recomandă executarea umpluturilor cu pământ adus din zone unde nu s-a executat asanarea terenului de muniția rămasă din timpul conflictelor armate.

Supervizorul va urmări și confirma desfășurarea activității de asanare de muniții pe șantier.

12.37. Cerinte legate de mediul inconjurator

12.37.1. Antreprenorul va respecta bunele practici în domeniul mediului pe parcursul tuturor activităților aferente lucrărilor de construcție cât și în perioada de Notificare a defectelor și va reduce la minimum orice daune aduse biodiversității, solului, apei de suprafață, pânzei freatice și peisajului având obligația respectării condițiilor și implementării măsurilor stabilite în actele de reglementare privind protecția mediului. Antreprenorul va reduce, de asemenea, la minim inconvenientele cauzate localnicilor, sistemelor locale de comunicații și liberei mișcări a publicului.

12.37.2. Antreprenorul va lua toate măsurile necesare pentru protecția mediului și reducerea impactului, în perioada de construcție și în cea de Notificare a defectelor, în deplină conformitate cu actele de reglementare obținute pentru proiect și cu legislația și standardele aplicabile cu modificările și completările ulterioare ale acestora.

12.37.3. Antreprenorul va obține de la agenția pentru protecția mediului toate informațiile actualizate și toate acordurile, autorizațiile necesare pentru efectuarea Lucrărilor și va efectua orice studii de mediu suplimentare considerate a fi necesare. Antreprenorul va obține toate aprobările de mediu aferente Lucrărilor.

12.37.4. Antreprenorul va respecta în totalitate proiectul și structura lucrărilor conform tuturor condițiilor și măsurilor stabilite prin actele de reglementare în domeniul protecției mediului cât și prin documentația ce a stat la baza obținerii acestora.

12.37.5. Antreprenorul, dacă este cazul, va revizui Acordul de Mediu și va elabora documentația necesară obținerii acestuia pentru a reflecta proiectul final al Lucrărilor, având obligația întocmirii studiilor pentru protecția mediului solicitate de autoritatea competentă pentru protecția mediului cu respectarea legislației de mediu în vigoare.

12.37.6. Antreprenorul va fi responsabil de revizuirea acordului de mediu emis de autoritatea competentă pentru protecția mediului ori de câte ori este necesar, și de elaborare a documentațiilor specifice la apariția oricăror modificări ale proiectului sau alte modificări/actualizări legislative, astfel încât soluțiile prevăzute în proiect să se regasească în cadrul actului de reglementare în domeniul protecției mediului.

12.37.7. Antreprenorul se va asigura de existența unui acces sigur la Șantier și de faptul că efectele prafului, poluării fonice, vibrațiilor și emisiilor de poluanți generate din activitatea pe care o desfășoară sunt limitate în zonele învecinate având obligația de a respecta măsurile pentru prevenirea și reducerea



impactului asupra mediului.

12.37.8. Antreprenorul se va asigura ca pe parcursul tuturor activitatilor aferente lucrarilor de constructie cat si in perioada de Notificare a defectelor se vor respecta masurile pentru prevenirea si reducerea impactului asupra mediului (inclusiv a biodiversitatii) avand si obligatia de a asigura personal de specialitate in vederea implementarii si monitorizarii masurilor stabilite prin actele de reglementare in domeniul protectiei mediului.

12.37.9. Incepand cu data de incepere a lucrarilor, stabilita si comunicata de catre Supervizor prin Ordinul Administrativ de Incepere a Lucrarilor, Antreprenorul va avea obligatia de a desemna personalul de specialitate a executiei in vederea implementarii si monitorizarii masurilor stabilite prin Acordul de mediu."

12.37.10. Antreprenorul se va asigura ca lucrarile de constructie se vor realiza astfel incat sa se limiteze la minim suprafetele afectate, inclusiv cele pentru organizari de santier, gropi de imprumut, suprafete pentru depozitarea materialului excedentar.

12.37.11. In cazul in care se inregistreaza un surplus net de material pe Santier, Antreprenorul va lua masuri pentru eliminarea in siguranta a surplusului de pe Santier, folosind trasee adecvate cu avizul autoritatilor competente. Antreprenorul va obtine avizul tuturor autoritatilor competente, inainte de inceperea transportului.

12.37.12. Antreprenorul, va avea obligatia atat in perioada de constructie, cat si in perioada de Notificare a defectelor de a asigura: protectia calitatii apelor, protectia aerului, protectia solului si subsolului, protectia impotriva zgomotului si vibratiilor, protectia ecosistemelor terestre si acvatice, protectia peisajului, protectia mediului social si economic, gospodarirea corespunzatoare a deseurilor si substantelor periculoase.

12.37.13. Antreprenorul se va asigura că soluțiile tehnice propuse în cadrul proiectului respectă în integralitate principiul de „a nu prejudicia în mod semnificativ” (DNSH – „Do No Significant Harm”), și nu prejudiciază în mod semnificativ pe durata întregului ciclu de viață a investiției niciunul dintre cele 6 obiective de mediu, prin raportare la prevederile art. 17 din Regulamentului (UE) 2020/852, respectiv:

- (a) atenuarea schimbărilor climatice;
- (b) adaptarea la schimbările climatice;
- (c) utilizarea durabilă și protecția resurselor de apă și a celor marine;
- (d) tranziția către o economie circulară;
- (e) prevenirea și controlul poluării;
- (f) protecția și refacerea biodiversității și a ecosistemelor

12.38. Planul de management de mediu

Antreprenorul va realiza un Plan de Management de Mediu (PMM) aferent Contractului tinand cont prevederile acordului de mediu PMM va furniza informatiile de mediu si sistemele/ planurile de actiune necesare pentru a se asigura ca toate problemele legate de poluare sunt reduse si ca exista masuri de diminuare a efectelor adverse asupra mediului generate de realizarea Lucrarilor. Antreprenorul are obligatia revizuirii periodice a PMM si realizarii auditului pentru reorientarea planului in lumina experientei si problemelor intampinate pe parcursul derularii lucrarilor. Cerintele privind PMM se regasesc in ANEXA 9.

12.39. Puncte de referinta

12.39.1. Supervizorul va notifica Antreprenorul in situatia in care:

- a) din culpa Antreprenorului ritmul executiei lucrarilor este nesatisfacator pentru respectarea Duratei de Executie, si/sau
- b) din culpa Antreprenorului ritmul realizarii activitatii de proiectare este nesatisfacator pentru respectarea Duratei de Executie, si/sau
- c) din culpa Antreprenorului evolutia executiei lucrarilor si/sau evolutia activitatii de proiectare nu mai corespunde (sau nu va mai corespunde) cu Programul de Referinta valabil potrivit prevederilor Sub-Clauzei 17.8 din Condițiile Generale si/sau
- d) Antreprenorul nu finalizeaza Lucrarile (sau un Sector) in Durata de Executie, dupa cum poate fi prelungita in conformitate cu prevederile clauzei 35 [Prelungirea Duratei de Executie]



12.39.2. Antreprenorul, potrivit prevederilor Sub-Clauzei 17.11 [Actualizarea Programului de Executie], va actualiza Programul de Executie **in termen de 10 zile de la primirea Notificarii. Programul de Executie actualizat** va include un plan de masuri pe care Antreprenorul le va lua in vederea recuperarii intarzierilor aparute. Antreprenorul va respecta acest plan de masuri, luand in calcul inclusiv orice mobilizare suplimentara de resurse.

12.39.3. Daca nu este notificat altfel de catre Supervizor, Antreprenorul va adopta planuri de masuri care sa includa mobilizare suplimentara de resurse (majorarea numarului orelor de lucru si/sau a numarului de Personal si/sau Bunuri) pe riscul si pe cheltuiala Antreprenorului. Daca aceste masuri produc costuri suplimentare pentru Beneficiar, Antreprenorul va plati Beneficiarului aceste costuri, in conformitate cu prevederile Sub-Clauzei 69b, [Revendicarile Beneficiarului], precum si penalitati pentru intarzieri (daca e cazul), potrivit prevederilor Sub-Clauzei 36.4.

12.39.4. Conformitatea evolutiei Lucrarilor cu Programul de Executie/Referinta al Antreprenorului stabilit conform prevederilor subclauzei 17.8 sau cu Programul de Executie actualizat/revizuit/completat/corectat (noul Program de Referinta) al Antreprenorului stabilit conform prevederilor subclauzei 17.11 si respectiv 17.12 este controlat printr-un sistem de **8 puncte de referinta** prin care se asigura monitorizarea si evaluarea evolutiei Lucrarilor.

In mod obligatoriu un indicator din cadrul Punctelor de Referință va fi reprezentat de îndeplinirea indicatorilor prevăzuți la Punctul de referință anterior.

Mai jos sunt definite integral Punctul de referință nr. 1, Punctul de referință nr. 2, Punctul de referință nr. 3, Punctul de Referinta nr. 4 si Punctul de Referinta nr. 5.

Definirea celorlalte **trei Puncte de referinta**, va fi facuta de catre Beneficiar impreuna cu Supervizorul si va fi transmisa Antreprenorului in termen de **30 de zile de la data acceptarii de catre Supervizor a Programului de Executie al Antreprenorului** care va deveni astfel Programul de Referinta.

(a) **Punctul de referinta nr. 1 - Realizare in 20 zile de la Data de Incepere a Activitatii de Proiectare**, asa cum este aceasta mentionata in Ordinul Administrativ de Incepere a Activitatii de Proiectare si presupune indeplinirea urmatoarelor indicatori:

- personalul cheie al Antreprenorului **aferent activitatii de Proiectare** este mobilizat;
- resursele tehnice si materiale ale Antreprenorului **aferente activitatii de Proiectare**, asa cum sunt mentionate in Programul de Lucrari din Propunerea Tehnica (utilaje, aparate, softuri specializate, etc), sunt mobilizate;

(b) **Punctul de referinta nr. 2 - Realizare in 120 zile de la Data de Incepere a Activitatii de Proiectare**, asa cum este aceasta mentionata in Ordinul Administrativ de Incepere a Activitatii de Proiectare, si presupune indeplinirea urmatoarelor indicatori:

- Indicatorii definiți la Punctul de referință nr. 1 sunt realizați;
- studiile de teren: studii geotehnice, geologice, hidrologice, hidrogeologice, topografice si de stabilitate ale terenului pe care se amplaseaza obiectivul de investitie sunt finalizate ;
- investigatiile de diagnostic arheologic intruziv pentru zonele cu potential arheologic sunt finalizate;
- identificarea siturilor arheologice si a zonelor cu potential arheologic este finalizata;
- programul de cercetari arheologice preventive in vederea descarcarii de sarcina arheologica pentru zonele delimitate ca situri arheologice este stabilit;
- identificarea utilitatilor este finalizata;
- identificarea tuturor erorilor, greselilor sau neconcordanțelor in Cerintele Beneficiarului sau in reperele topografice sau sistemele de referinta este finalizata si notificata Supervizorului;
- Programul de Executie detaliat al intregului contract (Graficul Gantt impreuna cu Raportul Descriptiv, metodologia de lucru si resursele) in care activitatile si resursele aferente executiei



Lucrarilor vor fi prezentate la un nivel de detaliu adaptat, precum si, daca este cazul, Programul de Executie completat si/sau corectat, este/sunt acceptate de catre Supervizor, devenind astfel Programul de Referinta.

- identificarea suprafetelor suplimentare de teren (daca este cazul) care vor fi supuse exproprierii este finalizata;
- demararea serviciilor de expropriere pentru suprafetele suplimentare (conform Cerintelor Beneficiarului) este initiata.
- documentatiile pentru obtinerea de avize/acorduri/autorizatii sunt elaborate si transmise in vederea obtinerii avizelor/acordurilor/autorizatiilor (inclusiv pentru gropile de imprumut);

(c) **Punctul de referinta nr. 3 - Realizare in 6 luni de la Data de Incepere a Activitatii de Proiectare**, asa cum este aceasta mentionata in Ordinul Administrativ de Incepere a Activitatii de Proiectare, si presupune indeplinirea urmatoarelor indicatori:

- Indicatorii definiți la Punctul de referință nr. 2 sunt realizați;
- Avizele/ acordurile/autorizatiile sunt obtinute;
- Documentatia tehnica (Proiectul) pentru autorizarea executiei lucrarilor de construire (DTAC), verificata de catre Verificatori de proiect atestati, este predata si aprobata de catre Supervizor si Beneficiar.

(d) **Punctul de referinta nr. 4 - Realizare in 11 luni de la Data de Incepere a Activitatii de Proiectare**, asa cum este aceasta mentionata in Ordinul Administrativ de Incepere a Activitatii de Proiectare, si presupune indeplinirea urmatoarelor indicatori:

- Indicatorii definiți la Punctul de referință nr. 3 sunt realizați;
- activitatea de cercetare arheologica preventiva in vederea descarcarii de sarcina arheologica pentru zonele delimitate ca situri arheologice este finalizata;
- Proiectul Tehnic de Executie si Detaliile de Executie, verificate de catre Verificatori de proiect atestati, sunt predate la Supervizor si Beneficiar;
- Detaliile de executie si toate activitatile de proiectare sunt finalizate astfel incat sa poata fi demarate conform Conditiei Contractuale si legale Lucrarile de executie;
- Autorizatia de Construire a fost obtinuta si este in termen de valabilitate;

(e) **Punctul de referinta nr. 5* - Realizare in 14 luni de la Data de Incepere, a Activitatii de Proiectare**, asa cum este aceasta mentionata in Ordinul Administrativ de Începere a Activității de Proiectare si presupune indeplinirea urmatoarelor indicatori:

- Indicatorii definiți la Punctul de referință nr. 4 sunt realizați;
- activitatea de expropriere (daca este cazul) pentru suprafetele suplimentare care trebuie realizata de catre Antreprenor conform Cerintelor Beneficiarului este finalizata;
- Personalul cheie al Antreprenorului este mobilizat pe Santier;
- Organizarea de Santier a Antreprenorului este finalizata si functionala;
- Noul Program de Executie detaliat al intregului contract (Graficul Gantt impreuna cu Raportul Descriptiv, metodologia de lucru si resursele) cu prezentarea activitatilor si resurselor aferente executiei Lucrarilor, precum si, daca este cazul, noul Program de Executie completat si/sau corectat, este/sunt acceptate de catre Supervizor, devenind astfel noul Program de Referinta;
- Utilajele, echipamentele, resursele tehnice si materiale ale Antreprenorului asa cum sunt mentionate in Programul de Executie/Referinta sunt mobilizate;



- Panourile publicitare ale Contractului sunt instalate;
- Jurnalul de Santier este constituit de catre Antreprenor conform Clauzei 39 din Condițiile Generale, in formatul agreeat de Supervizor;
- Laboratorul Antreprenorului de analize si incercari in constructii este asigurat in conformitate cu Cerintele Beneficiarului;
- Planul de management al traficului este aprobat de catre Supervizor si Beneficiar;
- Planul de Management de Mediu este aprobat de catre Supervizor.

** Nota : Punctul de Referinta nr. 5 se aplica fie pentru toate Lucrarile, fie in baza prevederilor Clauzei 1 – Definitii, litera ww) – Sectoare de Lucrari din Acordul Contractual, pentru fiecare Sector in parte. Astfel, in conditiile in care Beneficiarul acorda Antreprenorului Dreptul de acces pe Santier si punerea in posesia acestuia, etapizat, pe Sectoare astfel incat sa poata fi demarate lucrarile de executie pentru un Sector sau pentru mai multe Sectoare, indicatorii din cadrul Punctului de referinta nr.5 se aplica in mod corespunzator, fiecarui Sector in parte.*

In cazul in care Antreprenorul nu reuseste sa atinga vreun punct de referinta (1 - 5) la termenul stabilit (luand in considerare si revizuirile efectuate) sau nu reuseste sa indeplineasca vreun indicator din cadrul punctului de referinta (1 - 5) la termenul stabilit, sau daca Antreprenorul inregistreaza intarzieri in atingerea unuia dintre punctele de referinta nr. 1, 2, 3, 4 sau 5 sau inregistreaza intarzieri in indeplinirea unuia dintre indicatorii din cadrul punctelor de referinta (1 - 5), Supervizorul va fi indreptatit sa retina din fiecare Certificat de Plata 10% din totalul sumelor aferente punctelor (a) si (b) din Sub-clauza 50.1 [Situatia de Lucrări].

Retinerea din fiecare Certificat de Plata a 10% din totalul sumelor aferente punctelor (a) si (b) din Sub-clauza 50.1 [Situatia de Lucrări] nu se aplica pentru intarzierea in atingerea indicatorului "Programul de Executie detaliat" prevazut la Punctul de referinta nr. 2 si nici a indicatorului "Noul Program de Executie detaliat" prevazut la Punctul de referinta nr. 5, pentru care se va aplica penalitatea prevazuta in Acordul Contractual art. 5.1 - clauza 17 "Programul de Executie" - sub-clauza 17.6 "Suma retinuta pentru intarzierea transmiterii Programului de Executie".

In cazul in care Antreprenorul reuseste sa finalizeze Lucrarile cu incadrarea in Durata de Executie, retinerile aplicate in conformitate cu prevederile prezentei subclauze vor fi restituite Antreprenorului in primul Certificat Interimar de Plata emis dupa data Receptiei la Terminarea Lucrarilor.

Puncte de referinta nr.1, 2, 3, 4 si 5, precum si termenele aferente acestora, vor fi revizuite in mod corespunzator in cazul in care este aprobata o Modificare in conformitate cu prevederile clauzei 37 [Modificari] din Condițiile Generale si ca urmare a aplicarii prevederilor clauzei 35 [Prelungirea Duratei de Executie] din Condițiile Generale.

In cazul in care Antreprenorul nu reuseste sa atinga vreunul dintre punctele de referinta (6 - 8) la termenul stabilit (luand in considerare si revizuirile efectuate) sau nu reuseste sa indeplineasca vreun indicator din cadrul punctului de referinta (6 - 8) la termenul stabilit, sau daca Antreprenorul inregistreaza intarzieri in atingerea unuia dintre punctele de referinta nr. 6, 7, sau 8 sau inregistreaza intarzieri in indeplinirea unuia dintre indicatorii din cadrul punctelor de referinta (6 - 8), Supervizorul va fi indreptatit sa retina din fiecare Certificat de Plata 10% din totalul sumelor aferente punctelor (a) si (b) din Sub-clauza 50.1 [Situatia de Lucrări].

In cazul in care Antreprenorul reuseste sa finalizeze Lucrarile cu incadrarea in Durata de Executie, retinerile aplicate in conformitate cu prevederile prezentei subclauze vor fi restituite Antreprenorului in primul Certificat Interimar de Plata emis dupa data Receptiei la Terminarea Lucrarilor.

Puncte de referinta nr. 6, 7 si 8, precum si termenele aferente acestora, vor fi revizuite in mod corespunzator in cazul in care este aprobata o Modificare in conformitate cu prevederile clauzei 37 [Modificari] din Condițiile Generale si ca urmare a aplicarii prevederilor clauzei 35 [Prelungirea Duratei de Executie] din Condițiile Generale.

12.40. Penalitati de intarziere



(1) Dacă Antreprenorul nu finalizează Lucrările în Durata de Execuție, după cum poate fi prelungită în conformitate cu prevederile clauzei 35 [Prelungirea Duratei de Execuție] sau dacă Antreprenorul nu reușește să respecte prevederile Duratei de Execuție, Beneficiarul, cu condiția respectării prevederilor clauzei 69b [Revendicările Beneficiarului] și fără a afecta alte remedii prevăzute în Contract, va percepe de la Antreprenor, cu titlu de daune-interese moratorii, penalități de întârziere pentru fiecare zi care se scurge între finalul Duratei de Execuție după cum poate fi prelungită în conformitate cu prevederile clauzei 35 [Prelungirea Duratei de Execuție] și data efectivă de finalizare a Lucrărilor, menționată în procesul-verbal de Recepție la Terminarea Lucrărilor aprobat de Beneficiar.

(2) Dacă Antreprenorul nu îndeplinește prevederile alin. (1) de mai sus, Antreprenorul va plăti Beneficiarului penalități de întârziere în valoare de **1.500.000 lei** pentru fiecare zi de întârziere care se scurge între finalul Duratei de Execuție după cum poate fi prelungită în conformitate cu prevederile Clauzei 35 [Prelungirea Duratei de Execuție] și data efectivă de finalizare a lucrărilor menționată în Procesul Verbal de Recepție la Terminarea Lucrărilor aprobat de către Beneficiar.

(3) Penalitățile de întârziere, așa cum sunt stabilite mai sus, vor fi singurele penalități datorate de Antreprenor pentru întârzierea în finalizarea Lucrărilor, în afara penalităților și despăgubirilor în cazul rezilierii contractului potrivit prevederilor Sub-Clauzei 64 [Rezilierea de către Beneficiar].

(4) Perceperea de către Beneficiar a penalităților de întârziere nu va exonera Antreprenorul de obligația de a termina Lucrările sau de alte sarcini, obligații sau responsabilități pe care le are conform prevederilor Contractului, și nu va exonera Beneficiarul de obligațiile sale contractuale.

12.41. Recepția Finală

Antreprenorul va pune la dispoziția Beneficiarului toate documentele care completează Cartea Construcției ce a fost predată Beneficiarului la Terminarea Lucrărilor.

De asemenea Antreprenorul va pune la dispoziție Beneficiarului inclusiv testele și măsurătorile parametrilor funcționali și structurali (planeitate, rugozitate a stratului de uzură, capacitate portantă) efectuate înainte de organizarea Recepției Finale.

13. PERSONALUL SI UTILAJELE ANTREPRENORULUI

13.1. Antreprenorul va răspunde de propriile utilaje. Din momentul aducerii pe șantier, utilajele Antreprenorului vor fi considerate ca fiind în întregime destinate executării lucrărilor. Antreprenorul nu va retrage de pe șantier niciun utilaj important fără consimțământul Supervizorului. Nu este necesar consimțământul pentru vehiculele care transportă bunuri sau personal al Antreprenorului în afara șantierului.

13.2 Supervizorul va dispune Antreprenorului, prin Ordin de Mobilizare, mobilizarea utilajelor Antreprenorului incluse în Programul de Lucrări (care ulterior sunt incluse în Programul de Execuție, care va fi definit după aprobarea Beneficiarului ca Program de Referință) în conformitate cu Dreptul de Acces pe Șantier și posesia Șantierului acordată de către Beneficiar. Astfel, în condițiile în care Beneficiarul a acordat Dreptul de Acces pe Șantier și posesia acestuia, etapizat, pe Sectoare, Antreprenorul are obligația de a mobiliza numai acele utilaje aferente executiei lucrărilor pentru Sectorul/Sectoarele respectiv/respective.

13.3 Prin Ordinul de Mobilizare se înțelege instrucțiunea emisă de către Supervizor Antreprenorului în care sunt menționate categoriile de utilaje ale Antreprenorului necesare a fi mobilizate și care sunt precizate în Programul de lucrări/Programul de referință. În Ordinul de Mobilizare se pot specifica și perioadele în care vor rămâne mobilizate categoriile de utilaje ale Antreprenorului. Numărul maxim de utilaje ce poate fi solicitat în Ordinul de Mobilizare rezultă din programul de execuție. În condițiile în care Beneficiarul a acordat Antreprenorului Dreptul de Acces pe Șantier și posesia acestuia, etapizat, pe Sectoare, categoriile de utilaje ale Antreprenorului care vor fi mobilizate sunt numai acele aferente executiei lucrărilor pentru Sectorul/Sectoarele respectiv/respective.

13.4. Antreprenorul va mobiliza categoriile de utilaje ale Antreprenorului, menționate în Ordinul de Mobilizare, în termen de maxim 5 zile de la data transmiterii Ordinului de Mobilizare de către Supervizor.

13.5. În situația în care Antreprenorul nu respectă acest termen, Beneficiarul este îndreptățit să perceapă penalități conform Acordului Contractual începând cu a 6-a zi de la data transmiterii Ordinului de



Mobilizare si pana la data mobilizarii categoriilor de utilaje ale Antreprenorului mentionate in Ordinul de Mobilizare.

13.6. In cazul in care, oricand pe parcursul derularii contractului, Beneficiarul percepe penalitati potrivit prezentei cerinte, iar, ulterior, Antreprenorul reuseste sa recupereze intarzierea si sa se incadreze in programul de executie aprobat de catre Beneficiar si sa respecte Durata de Executie a Lucrarilor, Antreprenorul are dreptul de a solicita Beneficiarului restituierea valorii platite pentru aceste penalitati.

13.7. Antreprenorul va lua toate masurile necesare pentru angajarea personalului si a fortei de munca, precum si pentru plata, cazarea, masa si transportul acestuia in conformitate cu Dreptul de Acces pe Santier si posesia Santierului acordata de catre Beneficiar. Astfel, in conditiile in care Beneficiarul a acordat Dreptul de Acces pe Santier si posesia acestuia, etapizat, pe Sectoare, Antreprenorul are obligatia de a mobiliza numai personalul aferent executiei lucrarilor pentru Sectorul/Sectoarele respectiv/respective.

13.8. Antreprenorul va angaja personal cheie conform propunerii din Oferta inclusa in Contract si il va mentine pe toata durata contractului. In cazul in care Antreprenorul nu indeplineste aceasta obligatie, Beneficiarul va fi indreptatit sa aplice penalitati conform Acordului Contractual, pentru fiecare persoana inlocuita. Orice inlocuire a personalului cheie se va face cu personal care sa indeplineasca cerintele din Documentatia de Atribuire si cu respectarea prevederilor articolului 162 din Hotararea de Guvern nr. 395/2016. In aceasta situatie Antreprenorul are obligatia de a transmite pentru noul personal cheie documentele solicitate prin Documentatia de atribuire.

13.9. Reprezentantul Antreprenorului si toate persoanele pe care Antreprenorul le imputemiceste, confirmate pe astfel de pozitii la semnarea Contractului ca si personal cheie, vor fi mentinute pe toata durata executarii Lucrarilor, cu exceptia situatiei in care Supervizorul cere inlocuirea din motive intemeiate sau atunci cand este necesara inlocuirea din alte motive care nu tin de puterea Antreprenorului (ex, demisie in baza Legii 53/2003, incapacitate fizica/psihica dovedita, deces, desfacerea disciplinara a contractului de munca, etc.).

13.10. In aceste situatii, Antreprenorul are obligatia ca in termenii prevazuti in Acordul Contractual de la data producerii evenimentului sa solicite concomitent Supervizorului si Beneficiarului aprobarea inlocuirii oricarui dintre membrii personalului cheie pentru pozitia asumata in Contract, transmitand totodata toate documentele precizate in paragraful anterior.

13.11. Supervizorul va aproba sau va respinge personalul inlocuitor propus si va informa cu privire la respingere sau va supune aprobarii Beneficiarului personalul inlocuitor propus, in termen de maxim 5 zile de la data primirii din partea Antreprenorului a solicitarii de inlocuire a personalului cheie. Beneficiarul are dreptul de a aproba sau de a respinge motivat personalul inlocuitor propus si va comunica Supervizorului hotararea sa in termenul prevazut in Acordul Contractual, de la data primirii deciziei Supervizorului cu privire la acesta.

13.12. Daca Beneficiarul respinge personalul inlocuitor propus de catre Antreprenor, Beneficiarul va fi indreptatit, iar Antreprenorul va fi obligat la plata unor penalitati in quantum conform Acord Contractual care vor curge incepand conform Acord Contractual de la data producerii evenimentului si pana la data comunicarii aprobarii de catre Beneficiar a unui nou personal cheie propus de Antreprenor.

13.13. In situatia in care Antreprenorul transmite Beneficiarului solicitarea sa cu privire la noul personal cheie in termen de 20 zile de la data producerii evenimentului, iar Beneficiarul intarzie aprobarea/respingerea personalului inlocuitor propus peste termenele prevazute mai sus, penalitatea corespunzatoare zilelor de intarziere cauzate de Beneficiar va fi scazuta din penalitatea ce va fi aplicata Antreprenorului conform paragrafului anterior.

13.14. Costurile suplimentare generate de inlocuirea personalului incumba Antreprenorului.

13.15. Supervizorul va dispune Antreprenorului, prin Ordin de mobilizare, mobilizarea Personalului inclus in Programul de lucrari (care ulterior sunt incluse in Programul de executie care va fi definit dupa aprobarea Beneficiarului ca Program de Referinta). Astfel, in conditiile in care Beneficiarul a acordat Antreprenorului Dreptul de Acces pe Santier si posesia acestuia, etapizat, pe Sectoare, personalul Antreprenorului care va fi mobilizat este numai acela aferent executiei lucrarilor pentru Sectorul/Sectoarele respectiv/ respective.

13.16. Prin Ordinul de mobilizare se intelege instructiunea emisa de catre Supervizor Antreprenorului in care sunt mentionate categoriile de Personal necesar a fi mobilizate si care sunt precizate in Programul



de lucrari/executie. In Ordinul de mobilizare se pot specifica si perioadele in care vor ramane mobilizate categoriile de Personal. Numarul maxim de personal ce poate fi solicitat in Ordinul de mobilizare rezulta din Programul de lucrari/executie.

13.17. Antreprenorul va mobiliza categoriile de Personal, mentionate in Ordinul de mobilizare, in termen de maxim 5 zile de la data transmiterii Ordinului de mobilizare de catre Supervizor. In situatia in care Antreprenorul nu respecta acest termen, Beneficiarul este indreptatit sa perceapa penalitati in valoare conform Acordului Contractual incepand cu a 6-a zi de la data transmiterii Ordinului de mobilizare si pana la data mobilizarii categoriilor de Personal mentionate in Ordinul de mobilizare.

13.18. In cazul in care, oricand pe parcursul derularii contractului, Beneficiarul percepe penalitati potrivit prezentei cerinte, iar, ulterior, Antreprenorul reuseste sa recupere intarzierea si sa se incadreze in programul de executie aprobat de catre Beneficiar si sa respecte Durata de Executie a Lucrarilor, Antreprenorul are dreptul de a solicita Beneficiarului restituirea valorii platite pentru aceste penalitati.

14. RISCURI EXCEPȚIONALE

14.1. Dacă, pe durata executării Lucrărilor, Antreprenorul se confruntă cu condiții fizice adverse, naturale sau artificiale, inclusiv muniții neexplodate sau utilități subterane, precum și alte obstacole fizice sau factori poluanți, care, în mod rezonabil, nu ar fi putut fi prevăzute de un antreprenor diligent la data depunerii Ofertei, Antreprenorul va transmite, de îndată ce a luat cunoștință de această situație, o notificare Supervizorului în care va descrie aceste condiții sau obstacole, va furniza detalii privind efectele anticipate ale acestora, măsurile pe care le ia sau intenționează să le ia, impactul anticipat asupra execuției Lucrărilor precum și solicitările Antreprenorului în conformitate cu prevederile contractuale. Nu se aplică în cazul condițiilor meteorologice.

14.2. În executarea Contractului, Antreprenorul va respecta Legea și reglementările în vigoare legate de securitatea muncii, inclusiv, dacă este cazul, reglementările specifice de securitate și siguranță ale Beneficiarului, conform Anexei nr. 6.

14.3. Pe propria răspundere și cheltuială, Antreprenorul va lua toate măsurile necesare impuse de buna practică în construcții și, prin natura circumstanțelor, pentru a proteja proprietățile adiacente Șantierului sau oricărei zone în care activează Antreprenorul și pentru a evita perturbarea acestora.

În acest sens, Antreprenorul va executa orice Lucrări Provizorii (inclusiv drumuri, trotuare, parapete și garduri) care pot fi necesare, datorită execuției Lucrărilor, pentru utilizarea de către public și protecția publicului, a proprietarilor și ocupanților terenurilor adiacente.

14.4. Antreprenorul se va asigura că execuția Lucrărilor și activitățile sale aferente nu afectează traficul și nu obstrucționează căile de comunicație, cu excepția măsurii prevăzute în Condițiile Speciale și în Specificații. Se vor avea în vedere, în special, restricțiile de greutate și de gabarit la alegerea rutelor și vehiculelor.

15. OBLIGAȚIILE AGENȚIEI NAȚIONALE PENTRU RESTAURARE ȘI DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII DIN UCRAINA

Agentia Nationala pentru Restaurare și Dezvoltarea Infrastructurii din Ucraina este autoritatea de stat responsabila pentru administrarea rețelei nationale de drumuri din Ucraina – autostrazi, drumuri nationale.

ASRDIU isi desfasoara activitatea sub autoritatea Ministerului pentru Dezvoltarea Comunitatilor si Teritoriilor din Ucraina si planifica, construieste, intretine si repara drumurile publice de stat din Ucraina.



Antreprenorul si CNAIR SA vor colabora in implementarea contractului cu omologul din Ucraina – ASRDIU care va acorda sprijin acestora, **avand in principal urmatoarele atributii si responsabilitati:**

1. Facilitarea obtinerii autorizatiilor si avizelor locale

Asigura sprijin CNAIR si antreprenorului in obtinerea tuturor permiselor, autorizatiilor tehnice, avizelor de utilitati, aprobarilor de mediu si acordurilor teritoriale necesare executarii lucrarilor pe teritoriul Ucrainei.

Ofera suport tehnic si/sau consiliere de specialitate in vederea elaborarii Studiilor de detaliu si a Proiectului Tehnic de Executie pentru aspectele care privesc proiectarea si executia lucrarilor pe teritoriul Ucrainei.

Acorda suport institutional in vederea obtinerii avizelor / acordurilor / certificatelor / autorizatiilor, inclusiv avizarea in Consiliul Tehnico Economic al CNAIR, in privinta lucrarilor executate pe teritoriul Ucrainei.

Emite cu celeritate orice acorduri / avize care tin de competenta exclusiva a acestuia, in conformitate cu regulile si legile incidente in Ucraina, in legatura cu proiectarea si executia lucrarilor pe teritoriul acestui Stat.

Acorda suportul institutional in vederea obtinerii avizelor in etapele determinante ale proiectului, inclusiv avizarea in Consiliul Tehnico – Economic al CNAIR, cu privire la lucrarile situate pe teritoriul Ucrainei;

2. Oferirea de date tehnice, topografice si geotehnice relevante

Pune la dispozitia CNAIR toate informatiile locale necesare pentru proiectare si executie: harti, studii geotehnice existente, retele de utilitati, restrictii tehnice, normative locale.

Pune la dispozitie toate / orice informatii si documentatii tehnice detinute necesare realizarii activitatii de proiectare si executie a lucrarilor referitoare la drumurile / utilitatile publice si private / siturile arheologice / ariile protejate de pe teritoriul Ucrainei afectate de lucrarile care fac obiectul prezentei proceduri.

3. Coordonare cu autoritatile locale si regionale Ucrainene

Actioneaza ca punct unic de contact cu autoritatile raionale, regionale, vamale, politia rutiera si alte entitati cu rol in implementarea lucrarilor.

Furnizeaza datele de contact si/sau asigura interfata interactiunii intre Antreprenor / CNAIR si autoritatile publice din Ucraina in legatura cu proiectul in scopul facilitarii realizarii activitatii de proiectare, obtinerii avizelor, certificatelor, autorizatiilor etc care privesc proiectarea si executia lucrarilor pe teritoriul Ucrainei.

4. Sprijin in procedurile de expropriere sau acces la teren

Asigura suport administrativ pentru orice proceduri locale necesare accesului pe teren, relocarii utilitatilor sau clarificarii situatiei juridice a terenurilor afectate de pe teritoriul Ucrainei (fara a implica delegarea atributiilor catre CNAIR).

Realizeaza toate demersurile legale si procedurale care tin de competenta acestuia in vederea asigurarii terenurilor libere de orice sarcini necesare executiei lucrarilor pe teritoriul Ucrainei.

Realizeaza toate demersurile legale si procedurale care tin de competenta acestuia in vederea asigurarii accesului proiectantului pentru realizarea Studiilor de teren necesare executiei lucrarilor pe teritoriul Ucrainei.

5. Asigurarea conformitatii cu legislatia ucraineana aplicabila

Transmite cerintele legislative locale privind siguranta, protectia muncii, mediu, transport rutier, munca temporara, standarde tehnice, asigurari obligatorii si consiliaza CNAIR pentru compatibilizarea cerintelor Contractului/ Contractelor.

Sprijina CNAIR / Antreprenorul prin facilitarea familiarizarii cu procedurile legale / administrative in vederea obtinerii avizelor / certificatelor / autorizatiilor necesare executiei lucrarilor pe teritoriul Ucrainei.



Furnizeaza regulamentele / normativele / stas-urile / reglementarile tehnice in vigoare aplicabile proiectarii si constructiei de drumuri pe teritoriul Statului Ucrainean, inclusiv traduceri in masura in care acestea nu sunt redactate intr-o limba de circulatie mondiala.

6. Participarea la verificarea documentatiilor tehnice

Evalueaza la solicitarea CNAIR, din punct de vedere local, documentatiile de proiectare elaborate de antreprenor pentru partea de lucrari aflata pe teritoriul Ucrainei si emite observatii tehnice atunci când este necesar.

Acorda suportul de specialitate in vederea analizarii si aprobarii documentatiilor tehnice prin furnizarea punctelor de vedere necesare cu celeritate pentru aspectele care privesc proiectarea si executia lucrarilor pe teritoriul Ucrainei.

Furnizeaza datele actualizate pe masura ce acestea devin necesare in implementarea Contractului/ Contractelor referitoare la: valori de trafic, situatie utilitati, situatie dotari, prognoze, statistici si alte asemenea, necesare proiectarii si executiei lucrarilor pe teritoriul Ucrainei;

7. Suport in organizarea si coordonarea santierului

La solicitarea CNAIR, ofera asistenta in identificarea si aprobarea amplasamentelor pentru organizarea de santier, depozitarea materialelor, accesul logistic, rutele temporare si zonele de lucru.

8. Cooperare pentru siguranta traficului si managementul circulatiei

Contribuie la stabilirea masurilor de semnalizare pe durata executiei, la asigurarea devierilor temporare, la obtinerea avizelor privind restrictiile de trafic (daca este cazul) si la mentinerea sigurantei rutiere in zona lucrarilor executate pe teritoriul Ucrainei.

9. Asistenta in relatia cu institutiile de control si inspectie

Ofera suport CNAIR si antreprenorului in interactiunea cu organele de control locale: inspectia in constructii, autoritatile de protectia muncii, politie, vama, autoritati de protectie a mediului etc.

10. Monitorizarea implementarii si raportarea regulata

Participa la reuniuni tehnice periodice, verifica stadiul lucrarilor pe teritoriul Ucrainei, transmite rapoarte oficiale catre CNAIR si contribuie la solutionarea rapida a problemelor transfrontaliere.

Participa periodic, ori de cate ori este necesar la sedintele de progres organizate de catre CNAIR si Antreprenor.

Monitorizeaza lucrarile executate pe teritoriul Ucrainei, inclusiv prin participarea la etapele determinante ale obiectivului de investitii si, ori de cate ori este necesar, informeaza CNAIR cu privire la aspectele relevante constatate.

Asigura cooperarea loiala si cu buna-credinta in implementarea Contractului/ Contractelor cu CNAIR si Antreprenorul.

Acorda suport de specialitate in vederea analizarii si aprobarii livrabilelor si/sau receptionarii lucrarilor situate pe teritoriul Ucrainei;

Acorda suport de specialitate in etapele de modificari ale Contractului/ Contractelor (daca va fi cazul), in partea care priveste lucrarile situate pe teritoriul Ucrainei;

Contrasemnarea actelor aditionale incheiate intre CNAIR SA si Antreprenori, daca va fi cazul;

Comunica CNAIR datele de contact ale specialistilor din cadrul acesteia desemnati in vederea monitorizarii si sprijinirii implementarii Contractului/ Contractelor de proiectare si executie.

**Anexa Nr. 1: DEFINITII**

Termenii si expresiile de mai jos au semnificatiile definite in Conditile contractuale – Anexa nr.2, aprobate prin HG nr.1/2018 pentru aprobarea conditiilor generale si specifice pentru anumite categorii de contracte de achizitie aferente obiectivelor de investitii finantate din fonduri publice

Termeni specifici utilizati in Cerintele Beneficiarului:

- a. **„Cerinte obligatorii”**: se refera la documentele, exigentele calitative necesare si continutul documentatiilor tehnice, obligatorii, asa cum sunt stabilite in prezentele Cerinte ale Beneficiarului.
- b. **„Proiect Tehnic de executie”**: inseamna proiectul elaborat de catre Antreprenor in conformitate cu legislatia in vigoare si prevederile contractului (asa cum este definit in prezentele Cerinte ale Beneficiarului), avizat de catre Beneficiar si aprobat de catre Supraveghetor. Verificarea proiectului in conformitate cu Legea 10/1995 va fi realizata de catre Verificatori atestati angajati de catre Antreprenor.
- c. **„Documentele Beneficiarului”**: Cerintele Beneficiarului si orice proiecte, piese desenate, calcule, programe, manuale, modele si alte documente tehnice (daca exista), elaborate de catre Beneficiar sau in numele acestuia, in conformitate cu prevederile Contractului;
- d. **„Standarde Aplicabile”**: se refera la standardele, normele, normativele conform legislatiei, in vigoare la Data de Referinta;
- e. **„Documentatia tehnica (Proiectul) pentru autorizarea executiei lucrarilor de construire (PAC / DTAC) D.T.A.C./ P.A.C.”**: inseamna proiectul elaborat in conditiile Legii 50/1991 si prezentelor Cerinte ale Beneficiarului, avizat de catre Beneficiar si aprobat de catre Supraveghetor. Acesta se va depune la Ministerul Transporturilor in vederea obtinerii Autorizatiei de Construire. Verificarea proiectului in conformitate cu Legea 10/1995 va fi realizata de catre Verificatori atestati angajati de catre Antreprenor.
- f. **„Detalii de executie”**: sunt parte integranta din Proiectul Tehnic de Executie, ce expliciteaza solutiile de alcatuire, asamblare privind parti/ elemente din constructie si care indica dimensiuni, materiale, tehnologii de executie, precum si legaturi intre elementele constructive structurale/ nestructurale ale obiectivului de investitii, realizate de catre Antreprenor.
- g. **„Consiliul Tehnico - Economic”**: se refera la Consiliul Tehnico – Economic al Beneficiarului ca etapa de analiza tehnica si economica a documentatiilor tehnice, respectiv etapa in care se avizeaza/aproba Proiectul pentru autorizarea executarii lucrarilor de construire - P.A.C. si Proiectul tehnic de executie a lucrarii. Inaintarea documentatiei catre Consiliul Tehnico-Economic se face in baza propunerii spre aprobare/avizare a Supraveghetorului, iar Beneficiarul va analiza sub aspect tehnic si economic, documentatiile tehnico-economice, in calitate de viitor Administrator al drumului expres.
- h. **„Cartea constructiei”**: se refera la documentele elaborate de Antreprenor in conformitate cu legislatia in vigoare si cerintele HG 845/2018 privind receptia constructiilor, cu modificarile si completarile ulterioare, inclusiv Manualele de Intretinere si Exploatare.
- i. **„Manual de Intretinere”**: se refera la Manualul de Intretinere asa cum este stabilit in capitolul “Cerintele privind manuale de operare si intretinere”
- j. **„Comisia Tehnica”**: se refera la grupul de lucru infiintat la nivelul Beneficiarului, in care se analizeaza documentatiile tehnice inaintea solicitarii de programare in cadrul Consiliului Tehnico Economic.
- k. **„Comisia Tehnica privind Siguranta Circulatiei Rutiere”**: se refera la comisia formata din specialisti din cadrul directiilor functionale ale Beneficiarului, precum si specialisti de la Directia



Rutiera din cadrul Inspectoratului General al Politiei Romane care analizeaza documentatii tehnice si emite avize pentru amenajarea intersectiilor, a proiectelor de reglementare a circulatiei rutiere si a proiectelor ITS, precum si alte avize legate de siguranta circulatiei.

- l. **„Caracteristicile imperative”**: se refera la exigentele / caracteristicile cantitative si calitative obligatorii de la care Antreprenorul nu poate deroga pe parcursul implementarii contractului asa cum sunt stabilite in prezentele Cerinte ale Beneficiarului.
- m. **„Schita de proiect”**: parte a Propunerii Tehnice depusa de Ofertant in sensul Hotararii Guvernului nr. 1 din 10 Ianuarie 2018 *pentru aprobarea conditiilor generale si specifice pentru anumite categorii de contracte de achizitie aferente obiectivelor de investitii finantate din fonduri publice* si Cerintele Beneficiarului. Structura si continutul minim al Schitei de proiect se regasesc in Anexa nr. 6 din prezentele Cerinte ale Beneficiarului.
- n. **„Lista de cantitati”**: se refera la toate cantitatile stabilite prin Proiectul Tehnic de Executie (Detalii de Executie), aprobata de Supervizor si aprobata de Beneficiar, Clauza 18 [Structura detaliata a pretului] din Conditiiile Generale ce pot fi folosite ca documente suport pentru Certificatele de Plata.
- o. **„Personalul Beneficiarului”**: Supervizorul, reprezentantii sai si tot restul personalului, forta de munca si alti angajati ai Supervizorului sau ai Beneficiarului si oricare alt personal notificat Antreprenorului, de catre Beneficiar sau Supervizor, ca Personal al Beneficiarului;

**Anexa Nr. 2: LISTA STANDARDELOR SI NORMATIVELOR**

Mai jos sunt enumerate neexhaustiv reglementările tehnice privind proiectarea și construirea de drumuri, inspecție, investigație și teste de laborator pentru diferite tipuri de lucrări. Pentru alte standarde românești și străine aplicabile, se face referire la secțiuni individuale din Caietele de sarcini.

Lista standardelor și normativelor de mai jos poate fi îmbunătățită, modificată și actualizată, cu respectarea legislației în vigoare.

Trimiterea la specificații tehnice și, ca ordine de prioritate, la standarde naționale care transpun standarde europene, evaluări tehnice europene, specificații tehnice comune, standarde internaționale, alte sisteme de referință tehnice instituite de către organismele de standardizare europene sau, în lipsa oricăror dintre acestea, la standarde naționale, la acorduri tehnice naționale sau specificații tehnice naționale referitoare la proiectarea, calcularea și execuția lucrărilor și la utilizarea produselor; fiecare trimitere este însoțită de mențiunea "*sau echivalent*"

Nr. crt.	Etape tipuri de lucrări, standardele sau normativele aplicabile și procedura de investigare	Normativ/standard solicitand o anume investigare	Normativ/standard specificand metoda de investigare
0	1	2	3
1	Regimul drumurilor	OG 43/1997	
2	Ordin M.T.pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor	Ordin M.T. nr.1296/2017	
I	Proiectare și execuție lucrări de terasamente		
A. Investigatii. Prescriptii			
1	Teren de fundare. Cercetari geologico-tehnice și geotehnice specifice traseelor de cai ferate, drumuri și autostrăzi	STAS 1242/2-83	
2	Teren de fundare. Cercetari prin sondaje deschise.		STAS 1242/3-87
3	Teren de fundare. Cercetari geotehnice prin foraje executate în pământuri		GT 001-96 STAS 1242/4-85
4	Investigații și încercări geotehnice. Încercări pe teren. Partea 2: Încercare de penetrare dinamică		SR EN ISO 22476-2:2006
5	Teren de fundare. Adancimi maxime de inghet. Zonarea teritoriului Republicii Socialiste România.		STAS 6054-77
B. Inspecția de calitate a terenurilor de fundare, materiale folosite la lucrările de terasamente și straturilor rutiere (excluzand stratul de forma)			
1	Lucrări de drumuri. Terasamente. Condiții tehnice generale de calitate.	STAS 2914-84	
2	Norme departamentale pentru execuția mecanizata a terasamentelor la drumuri: Clasificarea și identificarea tipurilor de pământuri. Caracteristici de compactare - Incercarea Proctor Permeabilitate (Teste de laborator) Determinarea densitatii prin metoda conului de nisip (pământuri necoezive) Determinarea greutatii volumice Determinarea capacitatii portante	C 182-87	SR EN ISO 14688-2:2018 STAS 1913/13-83 STAS 12288-85 STAS 1913/15-75 CD 31-2002
II	Stratul de forma. Proiectare și construcție		



1	Lucrări de drumuri. Straturi de forma. Condiții tehnice generale de calitate.	STAS 12253-84	
2	Lucrări de drumuri. Straturi din agregate naturale sau pământuri stabilizate cu ciment. Condiții tehnice generale de calitate	STAS 10473/1-87	
a	Inspectia calitatii pământului Continutul în materii organice în stratul superior Produse miniere silico-aluminoase. <u>Determinarea pH-ului</u>		STAS 7107/1-76 STAS 9163/18-73
b	Resturi de cariera	STAS 12253-84	SR EN 13242 + A1:2008 SR EN 13450:2003 SR EN 1097:2-2020
c	Var măcinat pentru beton celular autoclavizat Var nestins. Pudra de var stins Sorturi Continutul în calciu și oxizi de magneziu	SR 9310:2000 SR EN 459-1:2015	SR EN 459-2:2021
d	Cimenturi. Metode de incercari ale cimenturilor. Determinarea timpului de priza și a stabilitatii.		SR EN 196-3:2017
e	Determinarea caracteristicilor pământurilor stabilizate Determinarea caracteristicilor de compactare. Inercarea Proctor Straturi rutiere din agregate naturale sau pământuri stabilizate cu lianți hidraulici sau puzzolanici. Metode de determinare și încercare Determinarea rezistenței la compresiune la 7, 14 sau 28 zile		STAS 1913/13-83 STAS 10473/2-86 Seria SR EN 12390
f	Verificarea calitatii stratului de forma în timpul execuției. - continutul umidității pământurilor necoezive și a refuzurilor de cariera Continutul umidității pământurilor coezive și mixturilor - calculul pământurilor înainte de compactare Gradul de compactare a straturilor prin verificarea bazata pe determinarea grosimii sau volumului		STAS 4606-80 STAS 10473/2-86 GE 026-97 C 182-87
g	Determinatea rezistenței/portantei/capacității stratului de forma		CD 31-2002 STAS 1913/13-83 STAS 10473/2-86
III	Drenarea apelor de suprafața și sisteme de descarcare. Proiectare și construcție.		
1	Lucrări de drumuri. Constructii anexe pentru colectarea si evacuarea apelor. Prescriptii generale de proiectare.	STAS 10796/1-77	
2	Lucrări de drumuri. Constructii anexe pentru colectarea apelor și drenaj, rigole, santuri și casiuri. Prescriptii de proiectare si executie	STAS 10796/2-79	
3	Lucrări de drumuri. Construcții anexe pentru colectarea și evacuarea apelor, rigole, șanțuri și casiuri. Prescripții de proiectare și execuție	STAS 10796/3-88	



4	Verificarea calitatii materialelor și prefabricatelor în timpul execuției.		
a	Cimenturi - Timpul de priza - Calculul volumului constant - Metode de conservare - Rezistența mecanică la 2, 7 și 28 zile		SR EN 196 - 3:2017 SR EN 196-1:2016
b	Agregate Continutul de argila, carbune și mica - determinarea granulozității Determinarea rezistențelor mecanice Continutul de parti fine Stratul superior/uzura Stratul inferior/legatura Echivalentul de nisip Determinarea capacității de uzură prin metoda Los Angeles		STAS 4606-80 SR EN 13450:2003 SR EN 13242 + A1:2008 SR EN 933-8 + A1:2015 Seria SR EN 933 AND 546-2013 AND 539-2002 AND 605-2016 sau SR EN 13108-1: 2016 SR EN 13108-5: 2016 SR EN 13108-7: 2016 SR EN 13450:2003 SR EN 1097:2-2020
c	Piatra de rau pentru camasiuire și elemente de zidarie Capacitatea la compresiune a pietrei testate prin epruveta uscata Comportarea la inghet-dezghet		SR EN 1926:2007 SR EN 12371:2010
d	Bolovani folosiți la camasiuire și la zidarie: Determinarea capacității la compresiune Determinarea capacității de uzură metoda micro-Deval		SR EN 13242 + A1:2008 SR EN 13450:2003 SR EN 1097-1:2011 SR EN 1097-2: 2020
e	Apa folosită la mortare și betoane Analiza chimică		SR EN 1008:2003
f	Execuția elementelor prefabricate din beton, beton armat și beton precomprimat		NE 013-2002
g	Produse de oțel pentru armarea betonului.		SR 438-1:2012
h	Materiale de filtrare Echivalentul de nisip Determinarea granulozității		SR EN 13242 + A1:2008 SR EN 13450:2003 STAS 4606-80
i	Tuburi de beton la sistemele de canalizare - Dimensiuni (diametre și grosimi)		SR EN 1916:2003
j	Borduri din beton Dimensiuni Determinarea capacității la încovoiere		SR EN 1340:2004
IV	Protecția taluzurilor și santurilor. Proiectare și execuție.		
1	Lucrări de drumuri și căi ferate. Protejarea taluzurilor și șanțurilor. Prescripții generale de proiectare	STAS 2916-87	



2	Lucrări de drumuri. Plantații rutiere. Prescripții generale de execuție	STAS 11210-88	
V	Straturi de bază și Fundații.		
1	Lucrări de drumuri. Prescripții de bază	AND 605-2016	
2	Lucrări de drumuri. Straturi de bază și de fundație. Condiții tehnice generale de calitate	STAS 6400-84	
3	Lucrări de drumuri. Straturi de fundații din pământuri stabilizate mecanic. Condiții tehnice generale de calitate	STAS 8840-83	
4	Lucrări de drumuri. Straturi din agregate naturale sau pământuri stabilizate cu ciment. Condiții tehnice generale de calitate	STAS 10473/1-87	
5	Lucrări de drumuri. Straturi rutiere din agregate naturale sau pământuri stabilizate cu lianți hidraulici sau puzzolanici. Metode de determinare și încercare	STAS 10473/2-86	
6	Lucrări de drumuri. Straturi de bază și îmbrăcămînți bituminoase de macadam semipenetrat și penetrat. Condiții tehnice de calitate	SR 1120:1995	
7	Lucrări de drumuri. Straturi de bază din mixturi bituminoase la cald. Condiții tehnice generale de calitate Mixturi asfaltice. Specificații pentru materiale.	AND 605-2016 Seria SR EN 13108	
8	Execuția betoanelor rutiere cu adaos de cenușă de termocentrală	CD 147- 2013	
9	Instructii tehnice de execuție a straturilor rutiere din agregate naturale stabilizate cu lianți puzzolanici	CD 127-2002	
10	Ghid privind tehnologia de execuție a straturilor de fundație din balast	CD 148-2003	
11	Lianți hidraulici rutieri. Partea 1: Lianți hidraulici rutieri cu întărire rapidă. Compoziție, specificații și criterii de conformitate		SR EN 13282-1:2013
A	Verificarea calitatii agregatelor naturale din balast folosite la structuri de drum (pentru certificare verificările sunt efectuate de furnizor și confirmate de executant): Originea petrografica și minerala Cantitatea de fractii mai mica de 0.02 mm Determinarea granulozității Calculul suprafețelor neregulate Calculul impuritatilor Cantitatea de fractii mai mica de 0.63 mm Continutul in parti fine Echivalentul în nisip Determinarea permeabilității în laborator Grosimea capilara Aspectul sortului (b/a and c/a) Coeficientul la sfaramare Gradul de uzură determinat prin incercarea Los Angeles	(SR EN 12620 + A1:2008 SR EN 13043:2003 SR EN 13242 + A1:2008)	STAS 4606-80 SR EN 13450:2003 STAS 1913/8-82 SR EN 1097-2:2020



B	Verificarea calitatii agregatelor naturale obtinute prin spargere artificiala (verificarea este facuta de furnizor și confirmata de executant)	(SR EN 12620 + A1:2008 SR EN 13043:2003 SR EN 13242 + A1:2008)	
a	Testele de bază ale agregatelor: Originea petrografica și minerala Porozitatea aparenta în condiții de presiune normala Capacitatea la compresiune în condiții uscate Gradul de uzură determinat prin incercarea Los Angeles Gradul de calitate Gradul de rezistenta la inghet Sensibilitatea la inghet		SR EN 12407: 2019 SR EN 1936:2007 SR EN 1926:2007 SR EN 13242 + A1:2008 SR EN 13450:2003
b	Incercari la agregate: Granulatia Indice de rectificare Cantitatea de fractii mai mica de 0.09 mm Cantitatea de argila Cantitatea de materii straine Gradul de uzură determinat prin incercarea Los Angeles Gradul de rezistenta la inghet Sensibilitatea la inghet Gradul de functionare		STAS 4606-80 SR EN 13242 + A1:2008 SR EN 13450:2003 SREN 12620+A1:2008 SR EN 13043:2003
C	Verificarea calitatii materialelor folosite la Fundațiile drumului obtinute prin stabilizare mecanica (pământ necoeziv, straturi din piatra existente, balast, pietris, piatra sparta și deseuri de cariera) - rata de plasticitate - echivalentul în nisip - granulatia de pământ necoeziv - determinarea materialului granular - parametrii de compactare	STAS 8840-83	STAS 1913/13-83 SR EN 13242 + A1:2008 SR EN 13450:2003 STAS 4606-80
D	Verificarea calitatii celorlalte materiale folosite la stratul de bază și fundație.	STAS 6400-84 STAS 10473/1-87	
a	Var nestins și var stins - indice de rectificare - calculul continutului de calciu și oxidului de magneziu activ		SR EN 459-2:2021
b	Cimenturi - timpul de priza - calculul volumului constant - metode de conservare - rezistenta mecanica la 2(7) și 28 zile		SR EN 196-3:2017
c	Bitum: - penetratia la 25°C - temperatură de inmuiere		SR EN 1426:2015 SR EN 1427:2015
d	Filler: - indice de rectificare		STAS 539-79



e	Timpul de segregare rapida a emulsiei bituminoase cationice		SR 8877-1:2007 SR 8877-2:2007
E	Verificarea calitatii materialelor folosite la stratul de bază:	STAS 6400-84 STAS 8840-83 STAS 10473/1-87	
a	Agregate naturale luate din balastiere și piatra sparta din cariere: - verificarea granulatiei amestecului - verificarea gradului de compactare		STAS 4606-80 STAS 12288-85
b	Agregate stabilizate cu ciment: - rezistenta la compresiune la 7 și 28 zile - actiunea apei (Rci, Vi, and Ai) - pierderea din sarcina (Psu, Pid) - granulatie - gradul de compactare		STAS 10473/2-86 STAS 4606-80 STAS 12288-85
F	Verificarea bitumului din straturile de bază	Seria SR EN 13108	
a	Incarcarile realizarii amestecului: - granulatia și partile levigabile din sorturile de agregate - calculul minim necesar pentru determinarea pietrei sparte și a fillerului(formula de determinare) - incercarea compoziției amestecului după preparare - determinarea granulozitatii agregatelor scoase din amestec		STAS 4606-80 SR EN 12697-6:2020 SR EN 12697-23:2018
b	Verificarea calitatii probelor prelevate : - caracteristicile fizico-mecanice prin teste Marshall și cuburi - determinarea continutului de bitum și continutul de agregate		SR EN 12697-6: 2020 SR EN 12697-23: 2018
G	Verificarea capacitatii fundației sau elevatiei stratului de bază - incercari deflectometrice		
H	Instructiuni privind controlul calitatii terasamentelor		AND 530/2012
V	Imbracaminti bituminoase la cald. Proiectare și construcție		
1	Lucrări de drumuri. Imbracaminti bituminoase la cald. Condiții tehnice de calitate	AND 605-2016 SR EN 13108	
2	Lucrări de drumuri. Imbracaminti bituminoase la cald. Condiții tehnice pentru pregătirea și asternerea mixturilor asfaltice și receptia imbracamintilor bituminoase.	AND 605 - 2016	
3	Lucrări de drumuri. Imbracaminti bituminoase la cald. Condiții tehnice de calitate	SR EN 13108-6:2016	
4	Lucrări de drumuri. Imbracaminti bituminoase pentru poduri de șosea. Cerinte tehnice de calitate	STAS 11348-87	
5	Tratamente bituminoase. Cerințe	SR EN 12271:2007	
6	Lucrări de drumuri. Macadam. Cerinte tehnice de calitate	SR 179:1995	
7	Lucrări de drumuri. Elemente geometrice ale traseelor. Prescriptii de proiectare.	STAS 863-85	



8	Normativ privind adaptarea cladirilor civile si spatiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap	NP 051-2012	
9	Verificarea calitatii materialelor pentru imbracamintile bituminoase executate la cald.		
A	Verificarea calitatii agregatelor:		
a	Agregate de balastiera: - idem ca și cap.VI. 1.a și 1.b verificarea facuta de executant; - idem ca și cap.VI.2.a și 2.b verificarea facuta de furnizor		
b	Aschiere: - idem ca și cap.VI. 1.c verificarea facuta de executant; - idem ca și cap.VI.3.a și 2.b verificarea facuta de furnizor		
c	Piatra sparta: - determinarea granulatiei - calculul cantitatii de materii straine - calculul functionalitatii - calitatea rocii de bază (testata de furnizor)	SR 12620+A1:2008 SR EN 13043:2003 SR 13242+A1:2008 EN EN	SR EN 13450:2003 SR EN 1097-2: 2020
d	Bitumuri: - penetratia la 25°C - temperatura de topire - ductilitatea la 0°C și 25°C - limita de inflamabilitate - materii solubile în solventi organici - testul de stabilitate la incalzire la 163°C - Wax la 45°C punctul minim de inmuiere - procentul max de pierdere prin incalzire - nota de clasificare - bitumuri cu adaos de cauciuc - densitatea la 15°C - determinarea continutului asfaltului - determinarea continutului bitumului prin metoda cantitativa - reducerea timpului de priza - determinarea vascozitatii dinamice	SR EN 12591:2009	SR EN 1426:2015 SREN 1427:2015 SR 61:1997 SR 5489:2008 SR EN 12591:2009 SR EN 12606-1:2015 SR 10969:2007 STAS 11342-79 SR EN 12596:2015
e	Filler: - calculul carbonatului de calciu (se verifica doar de furnizor) - determinarea umiditatii - determinarea granulozitatii - indicele de absorbtie - densitatea aparenta testata după precipitarea fillerului în benzen sau metilbenzen - evitarea testarii după compactare	STAS 539-79	STAS 4605/9-88 STAS 539-79
f	Timpul de priza rapida a bitumului: - continutul de agregate - gradul de vascozitate engler - deseurile de bitum - calculul omogenitatii - stabilitatea stalpilor	SR 8877-1:2007 SR 8877-2:2007	SR 10969:2007 SR 8877-1:2007 SR 8877-2:2007



B	Verificarea stabilitatii mixturii		
a	Determinarea formulei amestecului - determinarea cantitatii de agregate: filler și bitum		SR EN 12697 Cap. 2.2.2
b	Prelevarea de probe din amestec în vederea testarii preliminare în laborator		SR EN 12697 Cap. 2.2.3
c	Prelevarea de probe de asfalt pt laborator - epruvete pregatite la teren - epruvete luate din imbracaminti		SR EN 12697 Cap. 3.2.1 Cap. 3.2.2. Cap. 3.2.3
d	Pregătirea și păstrarea epruvetelor		SR EN 12697 Cap.4
e	Determinarea în laborator a caracteristicilor fizico-mecanice ale amestecului - calculul stabilitatii la 60°C (S) - indice de curgere (I) - indicele S/I - densitatea aparenta - absorbtia de apa - rezistenta la compresiune la 22°C - rezistenta la compresiune la 50°C - rezistenta la compresiune cand temperatura se diminueaza la 22°C în timpul testului de udare - marirea în timpul celor 28 zile ale testului de udare - penetratia la 40°C		SR EN 12697-6:2020
C	Verificarea prepararii amestecului de asfalt - granulatia și puritatea compoziției agregatelor (sorturi testate înainte de aplicare) - calculul temperaturii bitumului și agregatelor - compozitia amestecului pentru asfalt - caracteristicile amestecului fizico-mecanice testate pe epruvete luate din amestec		STAS 4606-80 SR EN 13242+A1:2008 SR EN 13450:03 SR EN 12697-6:2020
D	Verificarea calitatii amestecului pe epruvete extrase din imbracaminti: - epruvete - compozitia amestecului - caracteristicile fizico-mecanice determinate pe epruvete defecte (stabilitatea la 60°C, rezistenta la compresiune la 22°C și 50°C, rezistenta la compresiune la diminuarea temperaturii după 28 zile de la testul de udare - caracteristicile fizico-mecanice ale imbracamintilor asfaltice testate pe epruvete defecte		Seria SR EN 13108 SR EN 12697-6:2020
E	Verificarea calitatii suprafeței imbracamintilor asfaltice: - suprafețe continui - structura suprafeței		Seria SR EN 13108 SR EN 13036-1:2010
VI	Siguranța traficului		



1	Semnalizare rutieră. Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră. Partea 1: Clasificare, simboluri și amplasare	SR 1848-1:2011	
2	Semnalizare rutieră. Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră. Partea 2: Condiții tehnice	SR 1848-2:2011	
3	Semnalizare rutieră. Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră. Partea 3: Scriere, mod de alcătuire	SR 1848-3:2011	
4	Siguranța circulației. Semafoare pentru dirijarea circulației. Amplasare și funcționare	SR 1848-4:1995	
5	Semnalizare rutieră. Indicatoare luminoase pentru circulație. Condiții tehnice de calitate	STAS 1848/5-82	
6	Semnalizare rutieră. Marcaje rutiere	SR 1848-7:2015	
VII	Parapete		
1	Normativ pentru sisteme de protecție pentru siguranța circulației pe drumuri, poduri, autostrăzi.	AND 593/2012	
2	Lucrări de drumuri. Parapete de poduri. Prescripții generale de proiectare și amplasare	SR 1948-2:1995	
VIII	Poduri		
1	Eurocod: Bazele proiectării structurilor	SR EN 1990:2004	
2	Eurocod: Bazele proiectării structurilor	SR EN 1990:2004/A1: 2006	
3	Eurocod: Bazele proiectării structurilor. Anexă națională	SR EN 1990:2004/NA:2006	
4	Eurocod 1: Acțiuni asupra structurilor. Partea 1-1: Acțiuni generale. Greutăți specifice, greutăți proprii, încărcări utile pentru clădiri	SR EN 1991-1-1:2004	
5	Eurocod 1: Acțiuni asupra structurilor. Partea 1-1: Acțiuni generale. Greutăți specifice, greutăți proprii, încărcări din exploatare pentru construcții. Anexă națională	SR EN 1991-1-1:2004/NA:2006	
6	Eurocod 1: Acțiuni asupra structurilor. Partea 1-2: Acțiuni generale. Acțiuni asupra structurilor expuse la foc	SR EN 1991-1-2:2004	
7	Eurocod 1: Acțiuni asupra structurilor. Partea 1-2: Acțiuni generale. Acțiuni asupra structurilor expuse la foc. Anexă națională	SR EN 1991-1-2:2004/NA:2006	
8	Eurocod 1: Acțiuni asupra structurilor. Partea 1-3: Acțiuni generale. Încărcări date de zăpadă	SR EN 1991-1-3:2005	
9	Eurocod 1: Acțiuni asupra structurilor. Partea 1-4: Acțiuni generale - Acțiuni ale vântului	SR EN 1991-1-4:2006	
10	Eurocod 1: Acțiuni asupra structurilor. Partea 1-4: Acțiuni generale - Acțiuni ale vântului. Anexă națională	SR EN 1991-1-4:2006/NB:2017	
11	Eurocod 1: Acțiuni asupra structurilor. Partea 1-5: Acțiuni generale - Acțiuni termice	SR EN 1991-1-5:2004	
12	Eurocod 1: Acțiuni asupra structurilor. Partea 1-5: Acțiuni generale - Acțiuni termice. Anexă Națională	SR EN 1991-1-5:2004/NA:2008	



13	Eurocod 1: Acțiuni asupra structurilor. Partea 1-6: Acțiuni generale. Acțiuni pe durată execuției	SR EN 1991-1-6:2005	
14	Eurocod 1: Acțiuni asupra structurilor. Partea 1-6: Acțiuni generale. Acțiuni pe durata execuției. Anexa Națională	SR EN 1991-1-6:2005/NB:2008	
15	Eurocod 1: Acțiuni asupra structurilor. Partea 1-7: Acțiuni generale. Acțiuni accidentale	SR EN 1991-1-7:2007	
16	Eurocod 1: Acțiuni asupra structurilor. Partea 1-7: Acțiuni generale. Acțiuni accidentale	SR EN 1991-1-7:2007/NB:2017	
17	Eurocod 1: Acțiuni asupra structurilor. Partea 2: Acțiuni din trafic la poduri	SR EN 1991-2:2004	
18	Eurocod 1: Acțiuni asupra structurilor. Partea 2: Acțiuni din trafic la poduri. Anexa națională	SR EN 1991-2:2004/NB:2006	
19	Eurocod 2: Proiectarea structurilor de beton. Partea 1-1: Reguli generale și reguli pentru clădiri	SR EN 1992-1-1:2004	
20	Eurocod 2: Proiectarea structurilor de beton. Partea 1-1: Reguli generale și reguli pentru clădiri. Anexă națională	SR EN 1992-1-1:2004/NB:2008	
21	Eurocod 2: Proiectarea structurilor de beton. Partea 1-1: Reguli generale și reguli pentru clădiri	SR EN 1992-1-1:2004/AC:2012	
22	Eurocod 2: Proiectarea structurilor de beton. Partea 2: Poduri de beton. Proiectare și prevederi constructive	SR EN 1992-2:2006	
23	Eurocod 2: Proiectarea structurilor de beton. Partea 2: Poduri de beton. Proiectare și prevederi constructive	SR EN 1992-2:2006/AC:2008	
24	Eurocod 2: Proiectarea structurilor de beton. Partea 2: Poduri de beton. Proiectare și prevederi constructive. Anexa națională	SR EN 1992-2:2006/NA:2009	
25	Eurocod 3: Proiectarea structurilor de oțel. Partea 1-1: Reguli generale și reguli pentru clădiri	SR EN 1993-1-1:2006	
26	Eurocod 3: Proiectarea structurilor din oțel. Partea 1-1: Reguli generale și reguli pentru clădiri. Anexa națională	SR EN 1993-1-1:2006/NA:2016	
27	Eurocod 3: Proiectarea structurilor de oțel. Partea 1-2: Reguli generale. Calculul structurilor la foc	SR EN 1993-1-2:2006	
28	Eurocod 3: Proiectarea structurilor de oțel. Partea 1-3: Reguli generale. Reguli suplimentare pentru elemente structurale și table formate la rece	SR EN 1993-1-3:2007	
29	Eurocod 3: Proiectarea structurilor de oțel. Partea 1-4: Reguli generale. Reguli suplimentare pentru elemente structurale din oțeluri inoxidabile	SR EN 1993-1-4:2007	
30	Eurocod 3: Proiectarea structurilor de oțel. Partea 1-5: Elemente structurale din plăci plane solicitate în planul lor	SR EN 1993-1-5:2007	



31	Eurocod 3: Proiectarea structurilor de oțel. Partea 1-5: Elemente structurale din plăci plane solicitate în planul lor. Anexa națională.	SR EN 1993-1-5:2007/NA:2008	
32	Eurocod 3. Proiectarea structurilor de oțel. Partea 1-6: Rezistența și stabilitatea plăcilor curbe subțiri	SR EN 1993-1-6:2007	
33	Eurocod 3. Proiectarea structurilor de oțel. Partea 1-6: Rezistența și stabilitatea plăcilor curbe subțiri. Anexa națională.	SR EN 1993-1-6:2007/NA:2012	
34	Eurocod 3: Proiectarea structurilor de oțel. Partea 1-7: Structuri din plăci plane solicitate la încărcări în afara planului	SR EN 1993-1-7:2007	
35	Eurocod 3: Proiectarea structurilor de oțel. Partea 1-7: Structuri din plăci plane solicitate la încărcări în afara planului. Anexa națională.	SR EN 1993-1-7:2007/NA:2012	
36	Eurocod 3: Proiectarea structurilor de oțel. Partea 1-8: Proiectarea îmbinărilor	SR EN 1993-1-8:2006	
37	Eurocod 3: Proiectarea structurilor de oțel. Partea 1-8: Proiectarea îmbinărilor. Anexa națională.	SR EN 1993-1-8:2006/NB:2008	
38	Eurocod 3: Proiectarea structurilor de oțel. Partea 1-9: Oboseală	SR EN 1993-1-9:2006	
39	Eurocod 3: Proiectarea structurilor de oțel. Partea 1-9: Oboseală. Anexa națională.	SR EN 1993-1-9:2006/NA:2008	
40	Eurocod 3: Proiectarea structurilor de oțel. Partea 1-10: Alegerea claselor de calitate a oțelului	SR EN 1993-1-10:2006	
41	Eurocod 3: Proiectarea structurilor de oțel. Partea 1-10: Alegerea claselor de calitate a oțelului. Anexa națională.	SR EN 1993-1-10:2006/NA:2008	
42	Eurocod 3: Proiectarea structurilor de oțel. Partea 1-11: Proiectarea structurilor cu elemente întinse	SR EN 1993-1-11:2007	
43	Eurocod 3: Proiectarea structurilor de oțel. Partea 1-11: Proiectarea structurilor cu elemente întinse. Anexa națională.	SR EN 1993-1-11:2007/NB:2009	
44	Eurocod 3: Proiectarea structurilor de oțel. Partea 1-12: Reguli suplimentare pentru aplicarea prevederilor standardului EN 1993 la mărci de oțel până la S 700	SR EN 1993-1-12:2007	
45	Eurocod 3: Proiectarea structurilor de oțel. Partea 1-12: Reguli suplimentare pentru aplicarea prevederilor standardului EN 1993 la mărci de oțel până la S 700. Anexa națională	SR EN 1993-1-12:2007/NA:2012	
46	Eurocod 3: Proiectarea structurilor de oțel. Partea 2: Poduri de oțel	SR EN 1993-2:2007	
47	Eurocod 3: Proiectarea structurilor de oțel. Partea 2: Poduri de oțel. Anexa națională	SR EN 1993-2:2007/NB:2009	
48	Eurocod 4: Proiectarea structurilor compozite de oțel și beton. Partea 1-1: Reguli generale și reguli pentru clădiri	SR EN 1994-1-1:2004	



49	Eurocod 4: Proiectarea structurilor compozite de oțel și beton. Partea 1-1: Reguli generale și reguli pentru clădiri	SR EN 1994-1-1:2004/AC:2009	
50	Eurocod 4: Proiectarea structurilor compozite de oțel și beton. Partea 1-1: Reguli generale și reguli pentru clădiri. Anexa Națională	SR EN 1994-1-1:2004/NB:2008	
51	Eurocod 4: Proiectarea structurilor compozite de oțel și beton. Partea 1-2: Reguli generale. Calculul structurilor la foc	SR EN 1994-1-2:2006	
52	Eurocod 4: Proiectarea structurilor compozite de oțel și beton. Partea 1-2: Reguli generale. Calculul structurilor la foc	SR EN 1994-1-2:2006/AC:2008	
53	Eurocod 4: Proiectarea structurilor compozite de oțel și beton. Partea 1-2: Reguli generale. Calculul structurilor la foc. Anexă națională	SR EN 1994-1-2:2006/NB:2008	
54	Eurocod 4: Proiectarea structurilor compozite de oțel și beton. Partea 2: Reguli generale și reguli pentru poduri	SR EN 1994-2:2006	
55	Eurocod 4: Proiectarea structurilor compozite de oțel și beton. Partea 2: Reguli generale și reguli pentru poduri. Anexa Națională	SR EN 1994-2:2006/NB:2009	
56	Eurocod 7: Proiectarea geotehnică. Partea 1: Reguli generale	SR EN 1997-1:2004	
57	Eurocod 7: Proiectarea geotehnică. Partea 1: Reguli generale	SR EN 1997-1:2004/AC:2009	
58	Eurocod 7: Proiectarea geotehnică. Partea 1: Reguli generale. Anexă națională	SR EN 1997-1:2004/NB:2016	
59	Eurocod 7: Proiectarea geotehnică. Partea 2: Investigarea și încercarea terenului	SR EN 1997-2:2007	
60	Eurocod 7: Proiectarea geotehnică. Partea 2: Investigarea și încercarea terenului	SR EN 1997-2:2007/AC:2010	
61	Eurocod 7: Proiectarea geotehnică. Partea 2: Investigarea și încercarea terenului. Anexa națională	SR EN 1997-2:2007/NB:2009	
62	Eurocod 8: Proiectarea structurilor pentru rezistența la cutremur. Partea 1: Reguli generale, acțiuni seismice și reguli pentru clădiri	SR EN 1998-1:2004	
63	Eurocod 8: Proiectarea structurilor pentru rezistența la cutremur. Partea 1: Reguli generale, acțiuni seismice și reguli pentru clădiri	SR EN 1998-1:2004/A1:2014	
64	Eurocod 8: Proiectarea structurilor pentru rezistența la cutremur. Partea 1: Reguli generale, acțiuni seismice și reguli pentru clădiri	SR EN 1998-1:2004/AC:2010	
65	Eurocod 8: Proiectarea structurilor pentru rezistența la cutremur. Partea 1: Reguli generale, acțiuni seismice și reguli pentru clădiri. Anexa națională	SR EN 1998-1:2004/NA:2008	
66	Eurocod 8: Proiectarea structurilor pentru rezistența la cutremur. Partea 2: Poduri	SR EN 1998-2:2006	
67	Eurocod 8: Proiectarea structurilor pentru rezistența la cutremur. Partea 2: Poduri	SR EN 1998-2:2006/A1:2009	



68	Eurocod 8: Proiectarea structurilor pentru rezistența la cutremur. Partea 2: Poduri	SR EN 1998-2:2006/A2:2012	
69	Eurocod 8: Proiectarea structurilor pentru rezistența la cutremur. Partea 2: Poduri	SR EN 1998-2:2006/AC:2010	
70	Eurocod 8: Proiectarea structurilor pentru rezistența la cutremur. Partea 2: Poduri. Anexa națională	SR EN 1998-2:2006/NA:2010	
71	Eurocod 8: Proiectarea structurilor pentru rezistența la cutremur. Partea 5: Fundații, structuri de susținere și aspecte geotehnice	SR EN 1998-5:2004	
72	Eurocod 8: Proiectarea structurilor pentru rezistența la cutremur. Partea 5: Fundații, structuri de susținere și aspecte geotehnice. Anexa națională	SR EN 1998-5:2004/NA:2007	
73	Cod de proiectare seismic	P100-1/2013	
74	Poduri de cale ferata si sosea. incercarea pe stand a elementelor prefabricate din beton, beton armat si beton precomprimat	STAS 12313-85	
75	Poduri de cale ferată, de șosea și pasarele. Încercarea suprastructurilor cu acțiuni de probă	STAS 12504-86,	
76	Încercări pe beton în structuri. Partea 1: Carote. Prelevare, examinare și încercări la compresiune	SR EN 12504-1: 2019	
77	Încercări pe beton în structuri. Partea 2: Încercări nedistructive. Determinarea indicelui de recul	SR EN 12504-2:2013	
78	Încercări pe beton în structuri. Partea 3: Determinarea forței de smulgere	SR EN 12504-3:2006	
79	Încercare pe beton. Partea 4: Determinarea vitezei de propagare a ultrasunetelor	SR EN 12504-4:2004	
80	Table groase de oțel pentru elementele principale ale podurilor și viaductelor	STAS 12187-88	
81	Oțeluri pentru țevi fără sudură, de uz general. Mărci și condiții tehnice de calitate	STAS 8183-80	
82	Produse laminate la cald din oțeluri pentru construcții. Partea 1: Condiții tehnice generale de livrare	SR EN 10025-1:2005, SR EN 10025-2:2019, SR EN 10025-3:2019, SR EN 10025-4:2019, SREN 10025-5: 2019, SR EN 10025-6:2019	
83	Examinari nedistructive. Examinarea cu lichide penetrante. Partea 1: Principii generale	SR EN ISO 3452-1:2013	
84	Examinari nedistructive. Examinarea cu pulberi magnetice. Partea 1: Principii generale	SR EN ISO 9934-1:2017	
85	Examinari nedistructive ale sudurilor. Examinare cu ultrasunete. Niveluri de acceptare	SR EN ISO 11666:2018	
86	Examinari nedistructive ale sudurilor. Examinarea radiografica. Partea 1: Tehnici care utilizeaza radiatii X sau gama cu film	SR EN ISO 17636-1:2013	
87	Examinari nedistructive ale sudurilor. Examinarea radiografica. Partea 2: Tehnici care utilizeaza radiatii X sau gama cu detectori digitali	SR EN ISO 17636-2:2013	



88	Examinari nedistructive ale sudurilor. Examinare cu ultrasunete. Tehnici, niveluri de incercare si evaluare	SR EN ISO 17640:2019	
89	Examinari nedistructive ale sudurilor. Examinarea cu lichide penetrante a sudurilor. Niveluri de acceptare	SR EN ISO 23277:2015	
90	Examinari nedistructive ale sudurilor. Examinarea cu pulberi magnetice a sudurilor. Niveluri de acceptare	SR EN ISO 23278:2015	
91	Examinari nedistructive ale sudurilor. Examinare cu ultrasunete. Caracterizarea indicatiilor din suduri	SR EN ISO 23279:2018	
92	Pregătirea suporturilor de oțel înainte aplicării vopselelor și produselor similare. Evaluarea vizuală a gradului de curățare a unei suprafețe.	SR EN ISO 8502-3:2017, SR EN ISO 8502-6:2020, SR EN ISO 8502-9:2002, SR EN ISO 8502-11:2006,	
93	Vopsele și lacuri. Protecția prin sisteme de vopsire a structurilor de oțel împotriva coroziunii. Partea 1: Introducere generală	SR EN ISO 12944-1:2002	
94	Sudare și procedee conexe - Clasificarea imperfecțiunilor geometrice din îmbinările sudate ale materialelor metalice. Partea 1: Sudare prin topire	SR EN ISO 6520-1:2007	
IX	Altele		
1	Mixturi asfaltice. Metode de încercare pentru mixturi asfaltice preparate la cald.	Seria SR EN 12697	
2	Lucrări de drumuri. Încadrarea îmbrăcăminților la lucrări de construcții noi și modernizări de drumuri. Prescripții generale de proiectare și de execuție	STAS 1598/1-89	
3	Lucrări de drumuri. Încadrarea îmbrăcăminților la ranforsarea sistemelor rutiere existente. Prescripții generale de proiectare și de execuție	STAS 1598/2-89	
4	Acțiunea fenomenului de îngheț-dezgheț la lucrări de drumuri. Adâncimea de îngheț în complexul rutier. Prescripții de calcul	STAS 1709/1-90	
5	Acțiunea fenomenului de îngheț-dezgheț la lucrări de drumuri. Prevenirea și remedierea degradărilor din îngheț-dezgheț. Prescripții tehnice	STAS 1709/2-90	
6	Acțiunea fenomenului de îngheț-dezgheț la lucrări de drumuri. Determinarea sensibilității la îngheț a pământurilor de fundație. Metodă de determinare	STAS 1709/3-90	
7	Lucrări de drumuri. Lățimea drumurilor.	STAS 2900-89	
8	Lucrări de drumuri. Terminologie.	SR 4032-1:2001	
9	Tehnica traficului rutier. Terminologie	STAS 4032/2-92	
10	Lucrări de drumuri. Metode de masurare.	SR EN	



		13036-1:2010	
11	Lucrări de drumuri. Pavaje din piatra bruta sau bolovani.	STAS 9095-90	
12	Străzi. Trotuare, alei de pietoni și piste de cicliști. Prescripții de proiectare	STAS 10144/2-91	
13	Elemente geometrice ale străzilor. Prescripții de proiectare	STAS 10144/3-91	
14	Tehnica traficului rutier. Metode de investigare a circulației. Clasificare	STAS 10795/1-76	
15	Tehnica traficului rutier. Aparare pentru înregistrarea traficului rutier. Clasificare	SR 10795-2:2001	
16	Lucrări de drumuri. Determinarea densității straturilor rutiere cu dispozitivul cu con și nisip	STAS 12288-85	
17	Agregate pentru beton	SR EN 12620+A1:2008	
18	Agregate din zgură expandată pentru betoane ușoare	STAS 8177-68	
19	Metode de încercare ciment. Partea 1: Determinarea rezistenței	SR EN 196-1:2016	
20	Metode de încercări ale cimenturilor. Partea 2: Analiza chimică a cimentului	SR EN 196-2:2013	
21	Metode de încercări ale cimenturilor. Partea 3: Determinarea timpului de priză și a stabilității	SR EN 196-3:2017	
22	Metode de încercări ale cimenturilor. Partea 4: Determinarea cantitativă a componentelor	SR CEN/TR 196-4:2008	
23	Metode de încercări ale cimenturilor. Partea 5: Încercare de puzzolanicitate a cimentului puzzolanic	SR EN 196-5:2011	
24	Metode de încercări ale cimenturilor. Partea 6: Determinarea fineții	SR EN 196-6: 2019	
25	Metode de încercări ale cimenturilor. Partea 7: Metode de prelevare și pregătire a probelor de ciment	SR EN 196-7:2008	
26	Metode de încercări ale cimenturilor. Partea 8: Căldura de hidratare. Metoda prin dizolvare	SR EN 196-8:2010	
27	Ciment Partea 1: Compoziție, specificații și criterii de conformitate ale cimenturilor uzuale	SR EN 197-1:2011	
28	Încercare pe beton întărit.	Seria SR EN 12390	
29	Încercare pe beton întărit. Partea 1: Formă, dimensiuni și alte condiții pentru epruvete și tipare	SR EN 12390-1:2013	
30	Cod de practica pentru executarea lucrărilor din beton, beton armat și beton precomprimat. Partea 1: Producerea betonului	NE 012-1:2022	
31	Încercări pe betoane. Determinarea contracției axiale a betonului întărit	SR 2833:2009	
32	Betoane de ciment. Prescripții pentru stabilirea agresivității apei față de betoanele construcțiilor hidroenergetice	STAS 3349/2-83	
33	Încercări pe betoane. Determinarea rezistenței la îngheț-dezghet prin măsurarea variației	SR 3518:2009	



	rezistenței la compresiune și/sau modulului de elasticitate dinamic relativ		
34	Încercare pe beton întărit. Partea 8: Adâncimea de pătrundere a apei sub presiune	SR EN 12390-8:2019	
35	Beton. Partea 1: Specificație, performanță, producție și conformitate.	SR 13510:2006 SR EN 206+A1:2021	
36	Încercări pe betoane. Verificarea potențialului de reacție alcalii - silice pentru agregate	SR 5440:2009	
37	Încercări pe betoane. Determinarea aderenței dintre beton și armatură. Metoda prin smulgere	STAS 5511-89	
38	Încercare pe beton întărit. Partea 13: Determinarea modulului secant de elasticitate în compresiune	SR EN 12390-13:2021	
39	Metode de încercare a componentelor auxiliare pentru zidărie. Partea 2: Determinarea aderenței armăturilor prefabricate pentru armarea rosturilor orizontale de mortar	SR EN 846-2:2002	
40	Încercări pe beton în structuri. Partea 2: Încercări nedistructive. Determinarea indicelui de recul	SR EN 12504-2:2021	
41	Elemente de borduri de beton. Condiții și metode de încercări	SR EN 1340:2004	
42	Normativ privind executare la cald a îmbrăcăminților bituminoase pentru calea pe pod	AND 546-2013	
43	Normativ privind execuția și controlul calității hidroizolației la poduri	AND 577-2002	
44	Normativ privind alcatuirea și calculul structurilor de poduri și Podețe de șosea cu suprastructuri monolit și prefabricate prefabricate	PD 165-2012	
45	Mixturi asfaltice executate la cald. Condiții tehnice privind proiectarea și punerea în operă	AND 605-2016	
46	Instructiuni tehnice aferente "Caietelor de sarcini generale comune lucrarilor de arta"	AND 590/2016	



Anexa Nr. 3: SUPRAFETE DE TEREN SUPLIMENTARE NECESARE EXECUTIEI LUCRARILOR

Obligațiile generale ale Antreprenorului

3.A. DESCRIEREA SERVICIILOR privind întocmirea documentatiei pentru obtinerea terenului (achizitii suprafete suplimentare)

3.A.1. Servicii în vederea emiterii și publicării Hotărârii Guvernului prevăzută în art. 5 (1) din Legea nr. 255/2010, cu modificările și completările ulterioare:

- Identificarea amplasamentului proiectat, conform studiului de fezabilitate/documentatei tehnice varianta finală, obținerea de informații/date (achiziția coordonatelor STEREO 1970) și planuri cadastrale de la O.C.P.I./A.N.C.P.I.;
 - Contactarea autorităților locale și obținerea de informații/documente cu privire la identitatea titularilor de drepturi reale asupra imobilelor ce fac obiectul exproprierii;
 - Obținerea de informații, prin solicitare adresată oficiului teritorial, cu privire la imobilele înscrise în evidențele de cadastru și de carte funciară, cât și a altor documente și informații;
 - Inventarierea și întocmirea de către Antreprenor a planului cu amplasamentul lucrării, avizat de către O.C.P.I., prin suprapunerea ridicării topografice, a soluției tehnice și a planurilor parcelare avizate de către O.C.P.I. sau, după caz, aflate în evidențele acestuia și marcarea pe plan a imobilelor expropriabile;
 - Întocmirea/verificarea/actualizarea/avizarea listelor cu titulari ai dreptului de proprietate sau ai altor drepturi reale asupra imobilelor care constituie coridorul de expropriere, liste constituite pe baza informațiilor obținute de la unitățile administrativ-teritoriale sau OCPI-uri, care vor constitui anexa la Hotărârea Guvernului de expropriere; aceste liste vor fi predate către Beneficiar însusite de către A.N.C.P.I. și/sau unitățile administrativ teritoriale prin semnatura și ștampila;
 - Listele cu imobilele și proprietarii afectați de traseul lucrării vor conține în mod obligatoriu următoarele date: județul, unitatea administrativ - teritorială, nume și prenume proprietar/deținător teren, date de identificare proprietar/deținător teren (CNP, adresa domiciliu/reședința), țara, parcelă, număr cadastral/număr topo/număr carte funciară, suprafața totală, suprafața de expropriat, regimul juridic și încadrarea pe zone a localităților (intravilan/extravilan). Acestea vor fi însusite de către unitatea administrativ – teritorială sau ANCPI/OCPI prin ștampila și semnatura;
 - Avizarea coridorului de expropriere al lucrării de către O.C.P.I./A.N.C.P.I.;
- Recepția serviciilor pentru A.1
- a) listele cu imobilele și proprietarii afectați de amplasamentul lucrării
 - b) coridorul de expropriere al lucrării avizat de O.C.P.I./ A.N.C.P.I.;
- prezentarea cu date eronate sau incomplete, față de prevederile legii și ale contractului, dacă Beneficiarul sesizează Antreprenorul despre neregulile constatate, se returnează livrabilele în original în vederea corectării/completării.

Documentele prevăzute la litera a, b se vor întocmi/preda conform solicitării Beneficiarului și OCPI/ANCPI (format DWG în coordonate stereo 70, format electronic PDF, format printabil A3, după caz A4, etc).

3.A.2. Evaluarea proprietăților imobiliare

- Se va realiza de către un expert evaluator specializat.
- Rapoartele de evaluare vor stabili valoarea despăgubirii pentru fiecare imobil în parte conform prevederilor Legii nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauza de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, publicată în Monitorul Oficial nr. 853 din 20 decembrie 2010, cu modificările și completările ulterioare art. 5 și art. 11 alin., 8 și 9 pentru imobilele afectate de realizarea lucrărilor de utilitate publică cu modificările și completările ulterioare și art. 8 din HG nr. 53/2011 de aprobare a Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 255/2010.
- Raportul de evaluare va fi utilizat pentru aprobarea Hotărârii Guvernului privind exproprierea pentru cauza de utilitate publică necesară realizării Proiectului.



- In raportul de evaluare se va specifica faptul ca evaluarea se face in baza prevederilor Legii nr. 255/2010, cu modificarile si completarile ulterioare Capitolul III, art.5 si art.11.
- Raportul de evaluare se va intocmi avandu-se in vedere expertizele intocmite si actualizate de camerele notarilor publici, Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal, cu modificarile si completarile ulterioare.
- In Raportul de Evaluare se va mentiona faptul ca, potrivit Normelor metodologice din 19 ianuarie 2011 de aplicare a Legii nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauza de utilitate publica, necesara realizarii unor obiective de interes national, judetean si local, cu modificarile si completarile ulterioare, Art.8:

(1) „Expertul evaluator specializat in evaluarea proprietatilor imobiliare, membru al Asociatiei Nationale a Evaluatorilor din Romania, care va intocmi raportul de evaluare prevazut la art. 11 alin. (7) din lege, este obligat sa se raporteze la expertizele intocmite si actualizate de camerele notarilor publici, potrivit art. (5) din Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal, cu modificarile si completarile ulterioare.

(2) Camerele notarilor publici vor pune la dispozitia expropriatorului expertizele prevazute la alin. (1).

(3) In aplicarea dispozitiilor art. 11 alin. (9) din lege, Uniunea Nationala a Notarilor Publici din Romania va pune la dispozitia evaluatorului, la cerere, expertizele intocmite de camerele notarilor publici.”

Receptia serviciilor

Raportul de evaluare semnat si stampilat pe fiecare pagina;

Pentru cladiri se vor preda fise individuale, anexe la raportul de evaluare, semnate si stampilate pe fiecare pagina.

prezentarea cu date eronate sau incomplete, fata de prevederile legii si ale contractului, daca Beneficiarul sesiseaza Antreprenorul despre neregulile constatate, se returneaza livrabilele in original in vederea corectarii/completarii.

3.A.3. Antreprenorul va realiza si va prezenta:

Memoriul tehnic care va contine date despre terenurile afectate de catre coridorul de expropriere dupa cum urmeaza:

- Regim juridic:
- public – x mp;
- privat – x mp.
- Categorie de folosinta:
 - arabil;
 - pasune;
 - fond forestier
 - neproductiv;
 - curti constructii etc.
- Amplasament:
 - Intravilan;
 - Extravilan.
- Unitatile administrative traversate
- Clasele de bonitate s.a.m.d.
- Inventarul de coordonate realizat in sistemul STEREOGRAFIC 1970
- Plan de situatie cu identificarea parcelelor pe categorii de folosinta si incadrare in intravilan/extravilan
- Situatia in coridorul de expropriere a zonei de siguranta conform OG nr. 43 / 1997 privind regimul drumurilor, republicata cu modificarile si completarile ulterioare.
- Situatia includerii in coridorul de expropriere a lucrărilor propuse, inclusiv parcelele de teren afectate de lucrarile de mutare si protejare a utilitatilor publice si parcelele pentru realizarea perdelelor forestiere de protectie imobile afectate de lucrarile de amenajare peisagistică, refacerea conexiunilor la drumurile locale si accesele la



proprietăți, drumuri de întreținere și exploatare respectiv furnizarea de planuri detaliate cu informații privind proprietarii.

3.B. SERVICII ULTERIOARE PUBLICĂRII HG DE EXPROPRIERE

3.B.1. Servicii ulterioare publicării Hotărârii de Guvern prevăzută în art. 5 alin. (1) din Legea nr. 255/2010 cu modificările și completările ulterioare:

- 1) Aducerea la cunoștința publică, prin afișare la sediul consiliului local a coridorului de expropriere și a listei imobilelor expropriate conform Anexei la HG de expropriere.
- 2) Transmiterea Notificării intenției de expropriere a imobilelor, precum și a listei imobilelor ce urmează a fi expropriate prin poștă către proprietari. Lista imobilelor se face publică prin afișarea acestora la sediul consiliului local.
- 3) Afișare la sediul consiliilor locale a deciziei de expropriere și a anexei acestora.
- 4) Intabularea dreptului de proprietate asupra coridorului de expropriere, în baza Deciziei de expropriere emisă de CNAIR SA și a documentației întocmite în vederea înscrierii dreptului de proprietate și administrare în Cartea Funciară pentru fiecare unitate administrativ teritorială în parte, în conformitate cu dispozițiile legale aplicabile.
- 5) Transmiterea notificării, cu 30 de zile înainte de data emiterii de către CNAIR SA a Deciziei de Expropriere, organelor de urmărire penală/de executare silită și/sau creditorului faptul că imobilele în cauză fac obiectul exproprierii și este necesară instituirea măsurilor asigurătorii/popririi asupra sumelor care vor rezulta din procedura de expropriere, conform prevederilor art. 9 alin. (3¹) - (3⁶) din Legea nr. 255/2010 cu modificările și completările ulterioare.

Recepția serviciilor

- dovada transmiterii Notificării intenției de expropriere a imobilelor către proprietari/detinatori, prin poștă, cu confirmare de primire;
- dovada transmiterii Notificării intenției de expropriere a imobilelor către organelor de urmărire penală/de executare silită și/sau creditorului, prin poștă, cu confirmare de primire;
- extrasul informativ de carte funciară, care atestă intabularea dreptului de proprietate al statului român și al dreptului de administrare al beneficiarului asupra coridorului de expropriere;
- procesul verbal de afișare la sediul consiliului local.

3.B.2. Servicii în vederea realizării documentațiilor cadastrale

- întocmirea și avizarea planului cu amplasamentul lucrării de către O.C.P.I./A.N.C.P.I.; Planul cu amplasamentul tuturor imobilelor expropriate/transferate, pe fiecare unitate administrativ-teritorială, care conține delimitarea imobilelor - teren cu sau fără construcții - expropriate va fi însoțit de anexa cu indicarea numelor deținătorilor, precum și a ofertelor de despăgubire, pe categorii de imobile, stabilite de evaluatori autorizați; Coridorul de expropriere trebuie suprapus peste planurile parcelare afectate de expropriere, întocmite conform prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 890/2005 pentru aprobarea Regulamentului privind procedura de constituire, atribuțiile și funcționarea comisiilor pentru stabilirea dreptului de proprietate privată asupra terenurilor, a modelului și modului de atribuire a titlurilor de proprietate, precum și punerea în posesie a proprietarilor, cu modificările și completările ulterioare, inclusiv planurile de amplasament și delimitare a imobilelor recepționate de Agenția Națională de Cadastru și Publicitate Imobiliară, prin unitățile sale teritoriale.

obținerea de informații de la birourile de carte funciară și birourile notariale;

identificarea proprietarilor și a titularilor de drepturi reale asupra imobilelor necesar a fi expropriate / transferate în raport cu dispozițiile legale incidente;

- înștiințarea, printr-un anunț afișat la sediul consiliului local respectiv al unității administrativ teritoriale, a deținătorilor cu orice titlu a imobilelor afectate de amplasamentul Proiectului în vederea efectuării măsurătorilor topografice și a obținerii actelor necesare întocmirii dosarului cadastral (acte de proprietate, acte de identitate, cereri către O.C.P.I./A.N.C.P.I.);
- identificarea, după caz, a construcțiilor situate pe terenurile menționate mai sus, a proprietarilor acestora și a altor titulari de drepturi reale cu privire la aceste construcții;
- întocmirea rețelilor de sprijin și a descrierilor punctelor topografice;



- efectuarea de ridicări topografice
- realizarea tuturor demersurilor pentru dezmembrarea parcelelor prevazute in coridorul de expropriere;
- identificarea pe teren a proprietăților expropriate/transferate in vederea intocmirii documentatiilor cadastrale de dezmembrare;
- redactarea documentației cadastrale în 3 exemplare conform legislației in vigoare si a Protocolului incheiat intre CNAIR - S.A. si A.N.C.P.I;
- avizarea documentației de către un verficator autorizat;
- depunerea documentațiilor la A.N.C.P.I (O.C.P.I.) - se vor depune documentatiile cadastrale spre avizare (receptionare) la OCPI. Antreprenorul va fi obligat sa transmita beneficiarului copie de pe actul de depunere a intregii documentatii la OCPI.
- atribuirea de numar cadastral pentru lotul/loturile care raman in proprietatea expropriatului.
- Pentru lotul supus exproprierii se intocmeste referatul de respingere de catre inspectorul de cadastru conform Protocolului incheiat intre C.N.A.I.R. - S.A. si A.N.C.P.I.;
- depunerea documentatiilor cadastrale, receptionate de catre O.C.P.I., la Beneficiar si predarea prin Proces Verbal de Receptie, in etape de cate 50 documentatii cadastrale, in termen de un an (1) de zile de la intabularea dreptului de proprietate ;
- orice alte activități necesare exproprierii urmare a publicării Hotărârii Guvernului de expropriere/transfer.

Receptia serviciilor

- planul cu amplasamentul lucrarii;
- documentatiile cadastrale de dezmembrare (documentatii cadastrale individuale pentru lotul care se suprapune cu coridorul de expropriere cat si pentru lotul/loturile care raman in proprietatea expropriatului), insotite de incheierile de admitere si respingere;
- situații centralizatoare conform solicitărilor Beneficiarului pe baza documentațiilor cadastral - juridice realizate.

3.B.3. Servicii în vederea intocmirii rapoartelor de evaluare si stabilire a despăgubirilor pentru detinatorii de terenuri supuse procedurilor de expropriere

- a) Realizarea unui raport de evaluare, întocmit având în vedere expertizele întocmite și actualizate de camerele notarilor publici, cu sumele individuale conform listei proprietarilor, așa cum rezultă din evidențele A.N.C.P.I./O.C.P.I. sau U.A.T. și a suprafeței supusă exproprierii cât și ținând cont de categoria de folosință și de prejudiciul cauzat. Expertul evaluator specializat în evaluarea proprietăților imobiliare, membru al Asociației Naționale a Evaluatorilor din România - ANEVAR, care va întocmi raportul de evaluare este obligat să se raporteze la expertizele întocmite și actualizate de camerele notarilor publici, potrivit art. 771 alin. (5) din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare si sa tina seama de prejudiciul cauzat, în vederea promovării unei Hotarari de Guvern de expropriere. Evaluarea se realizeaza în conformitate cu prevederile art. 5 din Legea nr. 255/2010;

Receptia serviciilor

- Raportul de evaluare semnat si stampilat pe fiecare pagina;
 - Pentru cladiri se vor preda fise individuale, anexe la raportul de evaluare, semnate si stampilate pe fiecare pagina.
- b) Intocmirea, ulterior receptionarii documentatiilor cadastrale de catre OCPI, prin experți evaluatori specializați în evaluarea proprietăților imobiliare, membri ANEVAR, a rapoartelor de evaluare a imobilelor supuse exproprierii, pentru care exista modificari de orice natura fata de datele prevazute in anexa la hotararea Guvernului, prevazuta la art. 5, pentru fiecare unitate administrativ-teritorială, pe fiecare categorie de folosință. Evaluarea imobilelor se va realiza în conformitate cu prevederile legale în vigoare. Rapoartele de evaluare individuala se vor intocmi pe categorii de folosinta si U.A.T.-uri. Rapoartele de evaluare prin care se va stabili valoarea despăgubirii pentru fiecare imobil in parte, pentru care exista modificari de orice natura fata de datele prevazute in anexa la hotararea Guvernului, prevazuta la art. 5, se vor realiza conform prevederilor Legii nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauza de utilitate



publica, necesara realizarii unor obiective de interes national, judetean si local Publicata in Monitorul Oficial nr. 853 din 20 decembrie 2010 art. 11 alin. (7), (8) si (9) pentru imobilele afectate de realizarea lucrarilor de utilitate publica si art. 8 din HG nr. 53/2011 de aprobare a Normelor metodologice de aplicare a legii nr. 255/2010.

- Rapoartele de evaluare prevazute la art. 11 alin. (7) din Legea nr. 255/2010 se intocmesc prin rapoartare obligatorie la expertizele intocmite si actualizate de camerele notarilor publici, la momentul transferului dreptului de proprietate.
- Prin "*modificari de orice natura*" a imobilelor expropriate fata de datele prevazute in anexa la HG, se intelege: modificarea suprafetei, pozitionarii (extravilan/intravilan), regimului juridic sau a categoriei de folosinta aferenta imobilelor.

Receptia serviciilor

- rapoartele de evaluare individuale, conform art. 11 alin (7) si (8) din Legea 255/2010, semnate si stampilate pe fiecare pagina. Rapoartele de evaluare vor fi intocmite în mod obligatoriu doar pentru acele imobile pentru care exista modificari de orice natura (modificarea suprafetei, modificarea pozitionarii, a categoriei de folosinta, a regimului juridic, etc) fata de datele prevazute in anexa nr. 2 la hotararea Guvernului de declansare a procedurilor de expropriere;
- Pentru cladiri se vor preda fise individuale, anexe la raportul de evaluare, semnate si stampilate pe fiecare pagina.

3.B.4. Servicii în vederea transmiterii dreptului de administrare din proprietatea publica a unitatilor administrativ - teritoriale/consilii judetene in proprietatea publica a statului si in administrarea MT – CNAIR-SA si servicii în vederea transmiterii dreptului de administrare catre Ministerului Transporturilor – CNAIR S.A. pentru imobilele aflate in domeniul public/privat al statului roman si in administrarea diverselor institutii

- Să obțină acordurile de transfer și/sau de folosință de la titularii dreptului de administrare/proprietate, dovezi ca imobilele ce vor fi transferate nu fac obiectul unor cereri de revendicare în baza Legii nr. 10/2001, republicata, cu modificările și completările ulterioare, sau al unor contracte de concesiune, numerele de inventar atribuite de Ministerul Finanțelor Publice, cat si extrasele de carte funciara de informare.
- Sa obtina hotararile de Consiliu Local/Consiliu Judetean in vederea trecerii din domeniul public al Unitatii Administrativ-Teritoriale/Consiliului Judetean in domeniul public al statului si in administrarea MT – CNAIR-SA;
- Sa realizeze documentatiile cadastrale de dezmembrare pentru imobilele aflate in domeniul public al unitatilor administrativ teritoriale/consilii judetene sau in domeniul public al statului roman si in administrarea altor institutii;
- predarea documentelor, menționate mai sus, catre Beneficiar in vederea promovării hotărârii Guvernului de transfer a dreptului de proprietate/administrare;
- să înscrie la birourile de carte funciara dreptul de proprietate al Statului Roman si de administrare al Ministerului Transporturilor prin CNAIR-SA asupra imobilelor transferate;
- asigurarea oricăror alte servicii de asistență tehnică specifică acestei etape, la solicitarea expresă a Beneficiarului;
- realizarea tuturor demersurilor pentru dezmembrarea parcelelor propuse pentru transfer;

Receptia serviciilor

- avizele, acordurile, hotararile emise in formele specifice, cum ar fi: Hotararea Consiliului de Administratie, Hotararea Adunarii Generale a Actionarilor, Hotararea Consiliului Local, Hotararea Consiliului Judetean etc.;
- extrasele CF privind inregistrarea statului roman ca proprietar si a MT-CNAIR ca administrator;
- documentele necesare promovarii unui proiect de hotarare a Guvernului de transfer.

3.B.5. Servicii în vederea obtinerii avizului privind scoaterea definitiva din circuitul silvic/agricol a terenurilor afectate de coridorul de expropriere, in conformitate cu prevederile legale in vigoare aplicabile pentru construirea/reabilitarea infrastructurii de transport rutier, Antreprenorul va intocmi documentatia si va obtine toate avizele necesare pentru constituirea documentatiei de scoatere definitiva din fond forestier national pentru imobilele care necesita acest lucru și o va depune in numele Beneficiarului la toate institutiile competente in vederea obținerii avizului de scoatere definitiva din



fondul forestier national.

Plata cheltuielilor reprezentand taxele si tarifele impuse de organele administratiei centrale si locale, taxele impuse de diverse agentii si organisme, taxele aferente întocmirii documentatiei pentru scoaterea terenurilor din circuitul silvic, se va face de catre Antreprenor, in numele Beneficiarului, urmand ca acestea sa fie decontate.

- Antreprenorul va întocmi documentatia necesara pentru obtinerea avizului eliberat de Agenția Națională de Îmbunătățiri Funciare
- Pentru procedura de scoatere din circuitul agricol, Antreprenorul va respecta prevederile Ordonantei de Urgenta nr.7/2016, cap.V, respectiv va întocmi "... lista terenurilor prevăzută la alin. (1), precum și avizul tehnic, dacă este cazul, pentru amplasarea construcțiilor care se execută în zona amenajărilor de îmbunătățiri funciare, eliberat de Agenția Națională de Îmbunătățiri Funciare..."

Receptia serviciilor

- avizul de scoatere definitiva din fond forestier national insotit de documentatia aferenta
- avizul ANIF si lista cu terenurile prevazuta la alin. (1) din OUG nr. 7/2016.

3.C. LEGISLATIA IN VIGOARE IN BAZA CAREIA SE VOR REALIZA SERVICIILE

Serviciile în vederea întocmirii documentațiilor cadastrale și a rapoartelor de evaluare se vor efectua în conformitate cu:

- Legea nr. 7/1996 a cadastrului și publicității imobiliare, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Normele tehnice pentru introducerea cadastrului general, aprobate prin Ordinul nr. 534/2001, cu modificările ulterioare;
- Ordinul ANCPI nr. 600/2023 privind aprobarea Regulamentului de avizare, receptie si inscriere in evidentele de cadastru si carte funciara;
- Ordinul nr. 1340/2015 privind modificarea si completarea Regulamentului de avizare, receptie și înscriere în evidențele de cadastru și carte funciara, aprobat prin Ordinul directorului general al Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară nr. 600/2023;
- Legea nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr. 53/2011 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 255/2010, cu modificările și completările ulterioare;
- Regulamentul de avizare, verificare și recepție a lucrărilor de specialitate din domeniul cadastrului, al geodeziei, al topografiei, al fotogrammetriei și al cartografiei nr. 600/2023, aprobat prin Ordinul Directorului General al ANCPI;
- Regulamentul privind autorizarea sau recunoașterea autorizării persoanelor fizice și juridice române, ale unui alt stat membru al Uniunii Europene sau ale unui stat care aparține Spațiului Economic European în vederea realizării și verificării lucrărilor de specialitate în domeniul cadastrului, al geodeziei și al cartografiei pe teritoriul României, aprobat prin Ordinul Directorului General al Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară nr. 107/2010;
- Ordinul ministrului administrației și internelor nr. 39/2009 privind aprobarea tarifelor pentru serviciile furnizate de Agenția Națională de Cadastru și Publicitate Imobiliară și unitățile sale subordonate și a taxei de autorizare pentru persoanele care realizează lucrări de specialitate din domeniul cadastrului, geodeziei și cartografiei, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul Directorului General al ANCPI nr. 212/2009 privind adoptarea în România a Sistemului de Referință Terestru European 1989;
- Protocolul încheiat între CNAIR - S.A. și A.N.C.P.I., înregistrat la A.N.C.P.I. cu nr.1037692/20.05.2011 și la CNAIR – S.A. cu nr.92/31269/01.06.2011;
- ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 7 din 16 martie 2016 privind unele măsuri pentru accelerarea implementării proiectelor de infrastructură transeuropeană de transport, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative.
- ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 26 din 18 martie 2022 pentru modificarea și completarea unor acte normative în domeniul investițiilor publice;



Anexa Nr. 4 - SISTEME ITS

1. INTRODUCERE

ITS înseamnă sisteme în cadrul cărora se aplică tehnologii ale informației și comunicațiilor în domeniul transportului rutier, inclusiv infrastructura, vehicule și utilizatori, în gestionarea traficului și gestionarea mobilității, precum și pentru interfețe cu alte moduri de transport.

În cadrul proiectelor de construire a autostrăzilor/drumurilor expres și de reabilitare a celor existente, Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) implementează Sistemele de Transport Inteligente, ca opțiune majoră de creștere a fluentei și siguranței traficului, precum și a limitării impactului transportului rutier asupra mediului.

Sistemele ITS care se implementează, vor trebui să contribuie, la nivelul Uniunii Europene, la uniformizarea și continuitatea serviciilor de informare a participanților la trafic și la îmbunătățirea managementului rețelei rutiere.

Serviciile de referință furnizate de sistemele ITS sunt:

- Servicii de informare pentru călători;
- Servicii de informare privind evenimentele în timp real și avertizări;
- Servicii de informare privind condițiile de trafic;
- Servicii de informare privind limitele de viteză;
- Servicii de informare asupra timpului de călătorie;
- Servicii de control al respectării legislației privind viteza;
- Servicii de avertizare asupra evenimentelor rutiere;
- Servicii pentru managementul strategic al traficului pe coridoare;
- Servicii de management al incidentelor rutiere;
- Servicii privind reglementările transporturilor speciale și de mărfuri periculoase;
- Servicii de informare și management a parcarilor pentru vehicule de transport marfă;
- Servicii de taxare și control al accesului pe autostradă;
- Servicii de monitorizare și control a greutății și gabaritului vehiculelor;
- Servicii de monitorizare, siguranță și securizare a infrastructurii;
- Servicii de informare privind condițiile meteo;
- Servicii de management dinamic al benzilor.

2. CADRUL LEGISLATIV

Documentele relevante în materie de politici de bază, referitoare la implementarea Sistemelor de Transport Inteligente (ITS) în România, sunt:

- Planul de acțiune ce privește punerea în aplicare a sistemelor de transport inteligente în Europa – COM 2008 886 final din 16.12.2008;
- Directiva ITS 2010/40/UE din 07 iulie 2010 privind implementarea Sistemelor de Transport Inteligente, în domeniul transportului rutier și interfețele cu alte moduri de transport, modificată prin Directiva UE 2661/2023;
- OG nr. 7/25.01.2012 – privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport (transpunerea Directivei ITS 2010/40/UE, în legislația națională);
- Regulamentul Delegat UE 886/2013 de completare a Directivei 2010/40/UE, în ceea ce privește furnizarea către utilizatori în mod gratuit, atunci când este posibil, a unor informații minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră;
- Regulamentul Delegat UE 1926/2017 de completare a Directivei 2010/40/UE, în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale;
- Regulamentul Delegat UE 962/2015 de completare a Directivei 2010/40/UE, în ceea ce privește prestarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic, înlocuită din 01.01.2025 prin,
- Regulamentul Delegat UE 670/2022 de completare a Directivei 2010/40/UE, în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic;



- OUG nr. 1/6.01.2021– privind stabilirea cadrului instituțional și adoptarea unor măsuri necesare pentru înființarea punctului național de acces, conform regulamentelor delegate de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport;
 - NORME METODOLOGICE din 12 iulie 2021 - de punere în aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr.1/2021 privind stabilirea cadrului instituțional și adoptarea unor măsuri necesare pentru înființarea punctului național de acces, conform regulamentelor delegate de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport;
 - Reference Handbook for Harmonised ITS Core Service Deployment in Europe - Manual de Referință pentru implementarea armonizată a serviciilor ITS în Europa;
 - Hotărârea de Guvern 1086/2022 pentru aprobarea Strategiei naționale privind sistemele de transport inteligente pentru perioada 2022 – 2030;
 - Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor.
3. ARII FUNCTIONALE
- 3.1 Culegere de Date
- Culegere a datelor de trafic: număr de vehicule, clasificarea vehiculelor, gabaritul, densitatea traficului;
 - Culegere a datelor meteorologice;
 - Detectia a incidentelor;
 - Culegere a datelor privind starea infrastructurii: monitorizare video;
 - Culegere a datelor de masurare a vitezei de deplasare a autovehiculelor;
 - Culegere a datelor de identificare a vehiculelor;
 - Culegere a datelor de cantarire dinamica a autovehiculelor.
- 3.2 Informare
- Informare a participantilor la trafic
- 3.3 Comunicatii
- Comunicatii între echipamentele de achiziție/senzori și Centrele de Management ale Traficului.
- 3.4 Procesare și Stocare Date
- Procesarea locală a datelor – achiziția, procesarea primară și generarea avertizărilor/alarmelor.;
 - Procesarea centralizată a datelor
 - Management și control al rețelei.
 - Stocare a datelor și arhivare
- 3.5 Aria Funcțională: Interfațare
- Funcții pentru asigurarea interfeței cu alte sisteme (se va utiliza standardul DATEX2);
 - Interfețe deschise (API) pentru punerea la dispoziție a datelor colectate (daca este cazul)
- 3.6 Aria Funcțională: Prezentare și afișare
- Afișarea informațiilor;
 - Generarea alarmelor;
 - Generarea rapoartelor;
 - Respectarea legilor/reglementărilor.
4. SUBSISTEME COMPONENTE
- 4.1 Culegere date – subsisteme componente și reguli de amplasare
- Echipamentele care îndeplinesc funcțiile de culegere a datelor sunt:
- Subsistemul de culegere a datelor de trafic utilizând bucle inductive – CS
 - Subsistemul de culegere a datelor de trafic utilizând tehnologia video – VEH
 - Subsistemul de monitorizare a condițiilor meteo - METEO
 - Subsistemul de detectie a incidentelor – AID
 - Subsistemul de monitorizare video – CCTV
 - Subsistem detectie a vitezei autovehicule – SPEED



- Subsistemul de recunoaștere automată a numerelor de înmatriculare și monitorizare/penalizare roșnișă – ANPR

- Sub sisteme de cântărire în mișcare a autovehiculelor – WIM

Reguli de amplasare

Pentru a avea o dispunere unitară pentru echipamentele ITS care se vor instala pe autostrăzi/drumuri expres, se vor respecta următoarele recomandări de amplasare:

- Subsistemul de măsurare a traficului cu bucle inductive (CS) se instalează pe autostrăzi/drumuri expres, pe ambele cai, pe fiecare bandă de circulație, înainte și după nodurile rutiere (la aproximativ 500 m), pe toate bretelele de intrare și ieșire din fiecare nod de autostradă/drum expres și în zone speciale ce trebuie monitorizate din punct de vedere al traficului;

- Subsistemul de contorizare a traficului folosind tehnologia video – VEH se instalează în număr de minim 2 bucăți între două noduri rutiere, de regulă la distanțe de aproximativ 6 km între ele sau în locurile în care se considera a fi necesare;

- Subsistemul de măsurare a condițiilor meteo – stație meteo-rutieră sau senzori de drum (senzori de polei). Stațiile meteo complete (inclusiv 2 senzori de drum) se instalează în punctele semnificative ale rețelei rutiere (noduri rutiere importante, poduri, viaducte, tuneluri, etc) și în zone predispuse la factori perturbatori ce pot influența calitatea căii de rulare. Senzorii de drum se montează pe ambele cai de rulare (pe banda 1), pe podurile și viaductele cu o lungime mai mare de 100 m și în alte zone în care se impune monitorizarea suprafeței drumului;

- Subsistemul de monitorizare video - camerele CCTV - PTZ (Pan Tilt and Zoom) se amplasează la intrările pe un segment de autostradă/drum expres, în zona parcarilor, în nodurile rutiere, pe poduri și viaducte cu o lungime mai mare de 500 m și în zonele cu risc crescut de accident;

- Subsistemul de detecție al incidentelor - camerele de detecție ale incidentelor (AID) se instalează la fiecare 2 km de autostradă/drum expres și în alte amplasamente în care situația o cere (ex.: poduri foarte lungi, tuneluri, etc.);

- Subsistemul de detecție a vitezei autovehiculelor – SPEED se instalează cel puțin câte unul pe fiecare sector de autostradă/ drum expres. Subsistemul SPEED se instalează pe fiecare cale de rulare, de preferat pe aceeași structură metalică cu Subsistemul de cântărire dinamică – WIM și/sau VMS. Camera radar din cadrul subsistemului de detecție a vitezei autovehiculelor, SPEED, trebuie să fie incluse în lista de echipamente a BRML cu aprobare de model;

- Subsistemul de detecție a vitezei medii a autovehiculelor – SPEED AVERAGE monitorizarea vitezei medii de deplasare pentru fiecare vehicul pe sectoare predefinite de drum;

- Subsistemul de recunoaștere a numerelor de înmatriculare – ANPR se instalează pe aceeași structură metalică cu WIM și/sau SPEED;

- Subsistemul de cântărire dinamică – WIM se instalează pe un sector de autostradă/ drum expres (traseu care nu-și schimbă direcția și fără denivelări) cuprins între două noduri rutiere (fără posibilitate de întoarcere) și prevăzut cu parcare. Este preferabil ca Subsistemul WIM să fie instalat cu cel puțin 5 – 6 km înainte de parcare. Sub sistemele de cântărire dinamică și măsurare dimensiuni – WIM care se vor instala, trebuie să dețină/in curs de obținere Certificat de Aprobare Model (CAM), emis de către Biroul Român de Metrologie Legală (BRML);

- Subsistem Wifi&Bluetooth – destinat calculării timpului de călătorie al participanților la trafic între două puncte.

În zona parcarilor se vor instala echipamente de tip acces point. Numărul echipamentelor care se instalează se va calcula astfel încât semnalul să acopere la capacitate maximă ambele parcuri;

SPECIFICATII TEHNICE

Sistemele ITS vor trebui să permită atât controlul local, prin conectarea la un laptop pentru diagnostic, testare și configurare, cât și control centralizat, din Centrele de Management al Traficului sau din Centrul Național de Management al Traficului.

Specificatiile tehnice suplimentare, dacă este cazul, ale subsistemelor ITS care se instalează în cadrul fiecărui proiect se vor solicita de către Antreprenor înainte de elaborarea SF/Memoriu Tehnic.

Condiții suplimentare:

1. Echipamentele se vor livra cu licența de integrare în platforma software de management;



2. Cerințe suplimentare privind calitatea echipamentelor: echipamente furnizate vor fi noi, nefolosite, nu vor fi End-of-Life și nu vor fi acceptate echipamente de tip refurbished (recondiționate sau second hand), integral sau componente ale acestora;

4.1.1 Subsistemul de culegere a datelor de trafic – CS, VEH

Subsistem de măsurare date trafic cu bucle inductive (CS)

Generalitati

Detectarea și clasificarea vehiculelor se poate realiza prin intermediul unor conductori izolați, instalați în suprafața asfaltică. Buclele de detectare a vehiculelor, numite detectoare de buclă inductivă, pot detecta vehicule care trec, încetinesc sau se opresc ca urmare a condițiilor de trafic.

Sistemul de măsurare cu bucle inductive va permite colectarea următoarelor tipuri de date: viteza vehiculelor, numărul de vehicule, clasificarea vehiculelor, direcția și distanța între vehicule în secunde.

Sistemul va permite definirea a cel puțin 8+1 clase de viteză și lungime.

Buclele inductive vor putea detecta atât autovehicule care se deplasează în sensul normal de circulație, cât și autovehicule care se deplasează pe contrasens.

Componenta

Senzorul de trafic, respectiv buclele inductive;

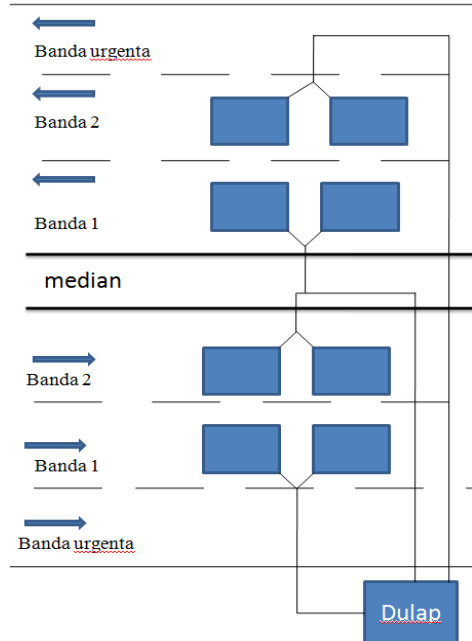
Detectorul de trafic;

Modul software care asigură transmiterea datelor de la sistemul local către interfața grafică unică din CMT.

În cazul în care comunicarea cu CMT este întreruptă, se va face stocare locală a datelor.

Un set de bucle inductive cuprinde toate buclele inductive care se vor instala pe fiecare bandă de circulație a unei cai de rulare, pentru autostradă/drum expres, respectiv toate buclele inductive care se vor instala pe bretelele de intrare/ieșire, în funcție de numărul de benzi pe sens al fiecărei bretele. Buclele inductive vor monitoriza traficul pe toate benzile de circulație.

Un exemplu de instalare a unui sistem de bucle inductive este prezentat în figura de mai jos:



Instalarea buclor inductive în asfalt se va face conform indicațiilor producătorului.

Clasificarea vehiculelor se va face conform Tabelului de definire a claselor de vehicule transmis de către CESTRIN:

Clasa	Tipuri de vehicule
1	Motociclete (motor cycle)
2	Autoturisme (car)
3	Autoturisme și vehicule transport marfă usoare cu remorci (car+trailer)
4	Autocamioane cu 2 osii (lorry)
5	Autocamioane cu 3 sau 4 osii (truck)
6	Autocamioane cu remorci (truck+trailer)
7	Vehicule articulate: Autotractoare cu semiremorci (TIR) (semitrailer)



8 Autobuze si autocare (bus)

9 Vehicule nedefinite in clasele 1-8 sau vehicule inregistrate eronat (others)

Specificatii tehnice minime:

Masurare viteza si lungime vehicule;

Clasificare vehicule: tabelului de definire a claselor de vehicule transmis de catre CESTRIN;

Circulatie in ambele sensuri;

Plaja de masuratori de viteza: 10 – 250 km/h;

Toleranta +/- 3km/h pentru viteze mai mici de 100 km/h;

Toleranta cel mult 3% pentru viteze mai mari de 100 km/h;

Plaja de masuratori de lungime: 1 m – 25 m;

Temperatura de functionare: -20oC - + 60oC;

Control local pe interfata seriala;

Control distant - interfata de comunicatie cu CMT.

Stocare locala – minim 250.000 vehicule, pentru situatia in care comunicatia cu CMT este intrerupta.

Subsistem de măsurare date trafic prin tehnologie video – VEH

Elementul principal al acestui subsistem este reprezentat de camera video folosită în acest scop, cameră video care dispune de capabilități de analiză video avansată. Detectia vehiculelor si procesarea imaginilor se face la nivel local, camera video fiind echipata cu procesor, memorie si modul software, dedicate operațiunilor de procesare.

Subsistemul de contorizare bazat pe tehnologie video (VEH) va oferi minim următoarele date: viteza vehiculelor, numărul de vehicule, clasificarea vehiculelor, direcția și gradul de ocupare.

Sistemul va permite definirea a cel puțin 6 clase de viteză și lungime.

Datele de trafic, alarmele sau alte evenimente se transmit catre CMT, unde se vor stoca într-o baza de date.

Specificatii tehnice minime camera VEH:

Caracteristici generale:

- Temperatura de funcționare: -30oC - +50oC;
- Camera fixa color
- Gradul de protectie al carcasei: minim IP66;
- Tip senzor: 1/2.8 inch CMOS;
- Senzor de imagine cu scanare progresiva;
- Iluminare minim: 0.1 Lux;
- Lentila varifocala;
- Rezolutie: 1920x1080;
- Stocare interna: card de memorie SD de min 128 Gb;
- Interfata Ethernet.

Informatii de reglementare:

Camera video CCTV fixa trebuie sa respecte standardele /certificarile europene referitoare la compatibilitatea electromagnetica, siguranta produsului, operare, protocoale de retea si comunicatii, protocoale de securitate, etc.

Subsistemul VEH va fi diferit de subsistemul de detectie incidente (AID) si se va amplasa cate o singura camera VEH/locatie, pentru monitorizarea ambelor cai. Pentru a putea avea o clasificare optime pe clase de lungime si viteza, camera VEH se va instala astfel incat gradul de inclinare al camerei sa fie mai mare decat al camerei AID.

Subsistemul VEH va fi montat pe stalpi, console sau portaluri, conform specificatiilor producatorului.

4.1.2 Subsistemul de măsurare condiții meteo – METEO

Stația meteo este destinată măsurătorilor și procesărilor primare de date meteo-rutiere si include:

Senzorii care monitorizeaza starea vremii si un senzor care monitorizeaza suprafata drumului, montat in carosabil sau neintruziv;

Sistem de informare, prognoză și avertizare meteo-rutieră (componentă care va face parte din Centrul de Management al Traficului).

Stația meteo-rutieră va asigura:

Măsurarea următorilor parametrii:



Temperatura aerului;

Umiditatea relativă;

Vizibilitate;

Presiunea atmosferică;

Precipitații

Direcția și viteza vântului;

Starea suprafeței drumului;

Temperatura suprafeței drumului.

Achiziția, procesarea primară și generarea avertizărilor/alarmelor de îngheț și de precipitații recente;

Date tehnice ale senzorilor care compun o stație meteo:

Condiții de operare: -40°C - +60°C,

Gradul de protecție al carcasei: minimum IP65

Intervale de măsurare/precizie:

Temperatura aerului: - 40 °C - + 60 °C, precizie +/- 0.5 °C;

Umiditate relativă 0 – 100%, precizie +/- 2%;

Punct de rouă: - 40 °C - + 60 °C, precizie +/- 1 °C;

Presiunea atmosferică: 300-1200 hPa, precizie ± 1,5 hPa;

Viteza vântului: 0 ... 60 m/s, precizie de ± 5%

Direcția vântului: 0 ... 360°, precizie de ± 3° (senzorul de măsurare a vitezei și direcției vântului va fi fără piese în mișcare);

Vizibilitate: 10m ... 2000 m, precizie de ± 10%;

Intensitatea precipitațiilor: 0.01 – 200 mm/h;

Marimea picăturii: 0.3 – 5 mm;

Tip precipitații: ploaie, lapovită, ninsoare, ploaie înghețată, grindina, burnita, lipsa precipitații;

Transmiterea datelor la Centrul de Management al Traficului:

Senzorii vor transmite datele colectate către Centrul de Management al Traficului. Din datele colectate trebuie să se poată realiza o prognoză pe termen scurt.

Stația meteo trebuie să trimită avertizări și alarme către Centrul de Management al Traficului, respectiv cel puțin, dar fără a se limita:

Avertizare de gheață (suprafața udă va deveni gheață în 1-2 ore);

Avertizare de îngheț (temperatura suprafeței este sub temperatura de îngheț și punctul de rouă este mai mare decât temperatura suprafeței);

Avertizare de precipitații recente în condițiile unei temperaturi a suprafeței în jur de 0°C;

Alarmă de suprafață cu gheață;

Avertizare de vizibilitate sub 60m.

Senzori de drum (senzori de polei)

Senzorii de drum sunt echipamente care monitorizează starea curentă a drumului.

Caracteristicile senzorilor de drum :

Măsurarea următoarelor date:

Temperatura suprafeței drumului;

Grosimea stratului de apă, zapadă sau gheață;

Procent de gheață la nivelul solului;

Aderență;

Starea suprafeței drumului;

Starea suprafeței se va încadra în, cel puțin, următoarele categorii:

uscata

umeda

uda

gheață

acoperită cu zăpadă

Transmiterea datelor la Centrul de Management al Traficului, inclusiv alarma pentru situația critică generată de formarea primelor particule de gheață pe suprafața carosabilă.

Interfața de conectare: RS232 sau RS485



Alimentarea cu energie electrica a senzorilor se va face de la rețeaua publica de alimentare cu energie electrica prin intermediul unui modul de alimentare specificat de producator.

Senzor de drum montat in carosabil

Senzorul de drum montat in carosabil este un dispozitiv de monitorizare a starii curente a drumului, care se instaleaza in asfalt sau beton.

Date tehnice ale senzorilor montati in carosabil:

Conditii de operare: -40oC - +60oC, umiditate relativa 0 – 95%.

Intervale de masurare/precizie:

Temperatura suprafeței drumului: - 40 oC - + 60 °C, precizie +/- 0,2°C între -10 - +10°C și +/- 0,5°C în restul gamei;

Grosimea stratului de apă 0 ... 4mm, rezoluție de 0,1mm;

Grosimea stratului de zapada: 0-10 mm;

Procent de gheata la nivelul solului: 0...100%, rezoluție 0.1%;

Aderenta: 0...1 (critic...uscat), rezoluție 0.1%

Instalarea senzorului in carosabil se va face in conformitate cu specificatiile producatorului si legislatia referitoare la autorizarea lucrarilor. Senzorul trebui instalat in mijlocul caii de rulare, iar pe autostrada se face pe banda 1 al fiecarui sens.

Senzor de drum neintruziv

Senzorul de drum neinvaziv trebuie sa masoare starea suprafeței drumului fara a fi montat in carosabil.

Un senzor de drum neintruziv se va instala deasupra suprafeței drumului, pe stalpi sau poduri. Distanța de masurare între senzor si suprafata carosabila poate fi: min. 3-6 m – max. 12-15 m.

Date tehnice ale senzorilor neintruzivi:

Conditii de operare: -40oC - +60oC, umiditate relativa 0 – 95%.

Gradul de protecție al carcasei: minimum IP65

Intervale de masurare/precizie:

Temperatura suprafeței drumului: - 40 oC - + 60 °C, precizie +/- 0.8 °C;

Grosimea stratului de apa/gheata: 0-2 mm;

Grosimea stratului de zapada: 0-10 mm;

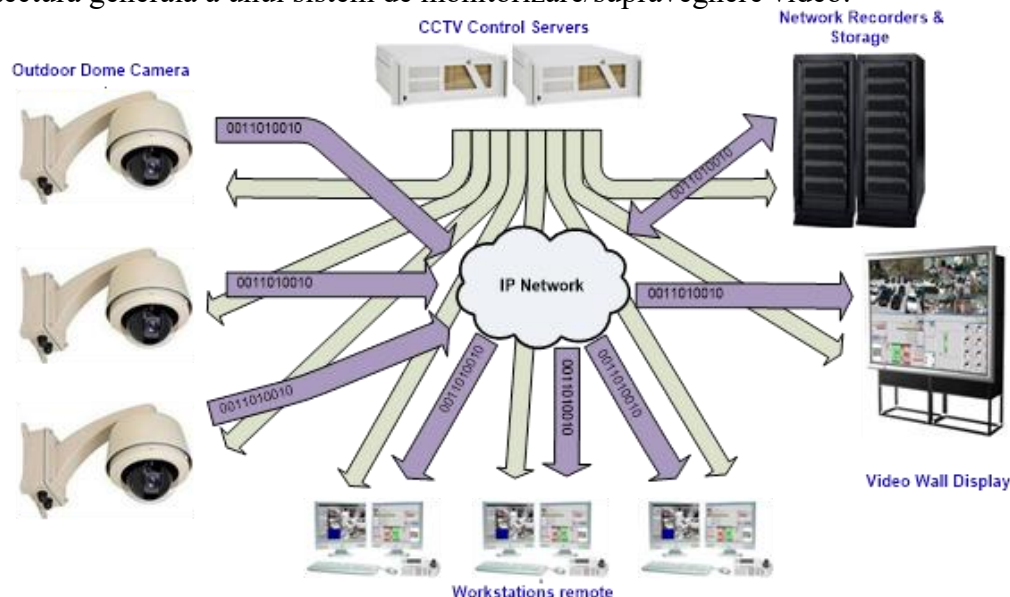
Procent de gheata la nivelul solului: 0...100%, rezoluție 0.1%;

Aderenta: 0...1 (critic...uscat), rezoluție 1%

Instalarea senzorilor neintruzivi se va face in conformitate cu specificatiile producatorului si legislatia referitoare la autorizarea lucrarilor.

4.1.3 Subsistemul de monitorizare video – CCTV (AID, PTZ)

Arhitectura generală a unui sistem de monitorizare/supraveghere video:





Camerele video pentru monitorizare sunt de doua tipuri:

- Camere CCTV fixe, zoom manual, pentru detectia incidentelor (AID) sau pentru monitorizarea parcarilor;
- Camere CCTV PTZ (cu sistem de mișcare și panoramare – Pan Tilt and Zoom).

Camerele vor fi montate pe stâlpi înalți sau console, după caz și se vor conecta în punctele de concentrare prin cabluri de cupru sau fibra optica și mediaconvertoare.

Camere CCTV fixe

Subsistem de detectie automata a incidentelor – AID

Subsistemul de detectie automata a incidentelor AID utilizeaza ca principiu analiza de tip software a imaginilor video furnizate de camerele fixe CCTV. Analiza video se efectuează de către un modulul software integrat în fiecare cameră CCTV.

Subsistemul este destinat sa detecteze automat urmatoarele situatii periculoase:

- a. congestie de trafic;
- b. viteza de deplasare redusa;
- c. vehicul oprit;
- d. deplasarea vehiculelor pe contrasens;
- e. prezenta pieton pe carosabil;
- f. incarcatura pierduta pe carosabil;
- g. fum/foc/ceata.

Subsistemul va contine si o componenta software, care sa permita transmiterea datelor la CMT, catre echipamentele de afisare si stocare dedicate acestui subsistem. Situatiile periculoase, mentionate anterior, sunt transmise sub forma unor alarme in CMT.

Informatiile despre incidentele de trafic, transmise operatorilor din CMT in timp real, permit luarea unor decizii rapide de gestionarea acestora.

Specificatii tehnice minime camera CCTV fixa:

Caracteristici generale:

Temperatura de funcționare: -30 oC - +50 oC;

Camera fixa color;

Gradul de protectie al carcasei: minim IP66;

Tip senzor: 1/ 2.8 inch CMOS;

Senzor de imagine cu scanare progresiva;

trecere automată în mod day/night

Iluminare minima: color: 0.1 lux la 50 IRE, F1.4;

alb/negru: 0.02 lux la 50 IRE, F1.4;

0 lux cu iluminatorul IR pornit.

Lentila varifocala;

Rezolutie: 2592x1458;

25/30 fps (50/60 Hz) pentru toate rezoluțiile, cu WDR;

50/60 fps (50/60 Hz) pentru toate rezoluțiile, fara WDR.

fluxuri video:

minim 3 fluxuri video configurabile individual;

număr de cadre/secundă și lățime de bandă configurabile;

VBR/ABR/MBR H.264/H.265.

Stocare interna: card de memorie SD de min 128 Gb;

Interfata Ethernet.

Informatii de reglementare:

Camera video CCTV fixa trebuie sa respecte standardele /certificarile europene referitoare la compatibilitatea electromagnetica, siguranta produsului, operare, protocoale de retea si comunicatii, protocoale de securitate, etc.



Camera video de tip PTZ

Caracteristici generale:

Analiza video în timp ce camera se misca;

Clasificarea elementelor detectate: oameni, vehicule, etc;

Analiza video inteligentă – detecție, observare, recunoaștere, identificare;

Stabilizare electronică a imaginii;

Iluminator integrat care trebuie să permită vizualizarea obiectelor chiar și în întuneric total;

Stocare internă: card de memorie SD de min 128 Gb;

Generare alarme.

Funcții de acces la fluxurile video prin Web browser: vizualizarea live a imaginilor capturate de camera video;

Funcții de instalare și management al instalării:

configurare web-based și optional prin software dedicate;

transfer posibil de upgrade-uri de firmware prin HTTPS.

Porturile de interconectare minim suportate sunt: Port Ethernet 10Base-T/100Base-TX/1000Base-T PoE, cu conector RJ-45.

Specificatii tehnice minime:

Caracteristici generale:

Temperatura de funcționare: -30 oC - +50 oC;

Funcționare la umiditate maximă de 95%;

Gradul de protecție al carcasei: minim IP66;

Tip senzor: 1/2.8 inch CMOS;

Moduri zi/noapte: automat;

Iluminare minim: Color: 0.05 Lux, monocrom: 0.02 Lux

Rezoluție: 2592x1458

Funcții P/T/Z:

Pan: 0o – 360o;

Tilt -90o – 20o;

Zoom minim: optic - 32x, digital – 10x;

Control zoom/focalizare: manual/mixt/automat;

Rotire continuă repetată.

Funcționalități la nivel central:

configurarea sistemului,

decodarea stream-urilor de la camerele video,

posibilitatea de selecție și vizualizare în timp real a oricărei camere instalate, în diverse moduri de vizualizare: individual, 2x2, 3x3, 4x4, etc,

înregistrarea imaginilor provenite de la camerele video instalate,

căutarea înregistrărilor după diverse criterii: identificator camera video, data, oră.

Informații de reglementare:

Camera video PTZ trebuie să respecte standardele /certificarile europene referitoare la compatibilitatea electromagnetică, siguranța produsului, operare, protocoale de rețea și comunicații, protocoale de securitate, etc.

4.1.4 Subsistemul de recunoaștere automată numere de înmatriculare și monitorizare/penalizare rovinietă – ANPR

Tehnologia ANPR (Automatic Number Plate Recognition) permite identificarea în mod automat a numerelor de înmatriculare. Sistemul ANPR se bazează pe capturarea imaginilor video utilizând o camera OCR (Optical Character Recognition) și prelucrarea datelor cu ajutorul unei unități de procesare. Prin intermediul rețelei de comunicații, datele achiziționate pot fi transmise în CMT către echipamentele de înregistrare, stocare, afișare și alarmare dedicate acestui subsistem.

Aplicațiile de recunoaștere instalate pe fiecare cameră, trebuie să îndeplinească cel puțin următoarele cerințe:



- Să fie capabile să recunoască și/sau să clasifice următorii parametri ai vehiculului: numărul de înmatriculare, țara unde este înmatriculat vehiculul, tipul vehiculului, marca/modelul/culoarea, ora și data informației preluate, etc.

- Să funcționeze pe camera video fără a fi nevoie de niciun hardware suplimentar;

- Să recunoască parametrii vehiculului din imaginea video live a camerei video;

- Să permită stocarea metadatelor de recunoaștere și imagini de la recunoaștere pe memoria internă din camera video cu un număr personalizabil de evenimente stocate în tampon.

Camera video trebuie să fie capabilă să capteze imagini cu o calitate excepțională, asigurând densitatea de pixeli necesară pentru identificarea plăcuțelor de înmatriculare atât pe timp de zi cât și noaptea.

Camera trebuie să aibă capacitatea de iluminare inteligentă în funcție de luminozitatea ambientală și de ajustare automată pentru a surprinde detaliile tintelor în mișcare.

Specificatiile camerelor video ANPR:

- Rezoluție: minim 1440x1080;
- Senzor: color;
- Min 60 cadre/sec
- Flux video JPEG, MJPEG stream
- Lentila varifocală: minim 5 – 80 mm, motorizată
- Distanța de citire a numărului: de la 4 m, până la 40 m
- Filtru optic: Fix, IR 850 nm
- Unitate de procesare internă: procesor Quad-Core, minim 1.4 GHz;
- Stocare internă: minim 32 GB
- Interfața de comunicații: RJ45, 100Mbit/sec
- Temperatura de operare: minim -30 °C – 50 °C;
- grad de protecție: minim IP 67, IK10
- Carcasa din aluminiu rezistentă la condițiile de mediu nefavorabile
- Lungime de undă IR: 850nm
- Intensitatea iluminării trebuie să poată fi reglabilă;
- Camera va fi prevăzută cu licența motor recunoaștere ANPR încorporat;
- Camera trebuie să poată citi numere de înmatriculare la viteze până la 250 km/h;
- Licența motor de recunoaștere ANPR permite detectia numerelor de înmatriculare cu o acuratețe de minim 99 % în condiții meteo optime și de minim 95% în condiții meteo dificile (ceată, intemperii); Camerele vor fi montate pe stalpi înalți sau console, după caz sau pe portal, consola în cazul nodurilor rutiere și al zonelor de servicii. Conectarea echipamentelor la punctele de concentrare se va face prin cabluri din cupru sau fibra optică și mediaconvertoare.

În general, camerele ANPR se instalează, pe aceeași consola cu cele SPEED.

Sistemul ANPR va fi folosit în cadrul sistemului ROVINIETA și în cadrul sistemului de cântărire a vehiculelor în mișcare WIM.

Sistemul trebuie să fie compatibil cu S.I.E.G.M.C.R de la CESTRIN.

În cadrul sistemului ROVIGNETĂ se va amplasa câte o cameră pentru fiecare bandă de circulație, mai puțin pe banda de urgență.

În cadrul sistemului de cântărire a vehiculelor în mișcare WIM se va amplasa câte o cameră pentru fiecare bandă de circulație, pe calea pe care este montat sistemul WIM. Se va face interfațarea la nivel hardware și software cu sistemul de cântărire WIM instalat la poziția kilometrică respectivă. Camerele ANPR vor citi numerele de înmatriculare ale autovehiculelor din față.

4.1.5 Subsistem detecție viteză autovehicule – SPEED

Subsistemul de detecție a vitezei SPEED (camera radar) este un ansamblu format dintr-o telecamera cu capacități OCR și un dispozitiv radar de detecție a vitezei autovehiculului, ce poate măsura simultan viteza autovehiculelor care se deplasează pe mai multe benzi de circulație.

Camera radar trebuie să fie inclusă în lista de echipamente cu aprobare de model a Biroului Român de Metrologie Legală (BRML). În cadrul ofertei tehnice, operatorul economic va prezenta tipul de camera radar și Certificatul de Aprobare Model (CAM).



Daca pentru subsistemul SPEED este in curs de obtinere Certificatul de Aprobare Model (CAM), emis de catre Biroul Roman de metrologie Legala (BRML), termenul de finalizare al procesului de omologare trebuie sa fie anterior termenului, stabilit de Beneficiar, de finalizare a procedurilor de achizitie.

Operatorul economic va prezenta Certificatul de Aprobare Model (CAM) sau recunoastere de model pana la finalizarea procedurii de achizitie.

Aplicația software dedicată

Subsistemul SEED va fi livrat cu o aplicatie software care poate rula pe un laptop conectat local la rețeaua TCP/IP sau pe un server dedicat din CMT. Datele înregistrare pot fi exportate în format CSV sau Excel pentru analize ulterioare.

Aplicația software din CMT va afișa și următoarele informații adiționale: număr de vehicule detectate, procent de depășire a vitezei regulamentare, viteza medie de deplasare (daca este posibil).

Specificațiile minimale pentru camerele de viteză:

Datele memorate de subsistemul SPEED includ, cel puțin: imaginea autovehiculului, din care sa poata fi pus in evidenta numărul de înmatriculare al acestuia, viteza măsurată, data și ora memorarii.

Sistemul de iluminare al camerei radar trebuie sa asigura efectuarea unor inregistrari clare pe timp de noapte sau vreme defavorabila, pentru respectarea cerintelor enumerate anterior.

Caracteristica	Cerința minimă
Lentile	Zoom și focus motorizat
Distanță focală	Variabilă
Mod zi/noapte	Automat
Distanță ANPR	10 - 40m
Detectie pe timp de noapte sau nefavorabil	Da
Tip radar	Omologat și metrologizat
Interval măsurare	Pana la 250 Km/h
Precizie de masurare	+/- 3 Km/h pentru viteze pana la 100 km/h
	± 3 % din valoarea măsurată pentru viteze egale sau mai mari de 100 km/h
Temperatura	(-20 ... + 60)°C
Umiditate relativa	între 10% și 95%, fără condensare
Stocare internă	500.000 evenimente, suport SD sau microSD
Protocoale comunicație suportate	Standard, omologate
Interfețe comunicație	Gigabit Ethernet, port RJ45
	RS232 sau RS485

4.1.6 Subsisteme de cântărire în mișcare a autovehiculelor – WIM

Masurarea masei totale si/sau pe axe a vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule aflate in circulatie, se realizeaza cu ajutorul unor sisteme automate de cantarire (Weigh In Motion - WIM) amplasate pe infrastructura rutiera. Identificarea vehiculelor care depășesc masele maxime admise se efectuează cu sisteme automate de cântărire amplasate pe sectoarele de autostrada/drum expres.

Subsistemele de cantarire dinamica si masurare dimensiuni – WIM care se vor instala, trebuie sa detina/in curs de obtinere Certificat de Aprobare Model (CAM), emis de catre Biroul Roman de metrologie Legala (BRML). Pentru impunerea prevederilor legale, se vor instala echipamente WIM omologate avand o clasa de precizie care sa corespunda acestui scop. Clasele de precizie sunt prezentate in recomandarea COST 323 . In cadrul ofertei tehnice, operatorul economic va prezenta tipul de subsistem WIM si Certificatul de Aprobare Model (CAM).

Daca pentru subsistemul WIM propus a fi instalat, este in curs de obtinere Certificatul de Aprobare Model (CAM), emis de catre Biroul Roman de metrologie Legala (BRML), termenul de finalizare a procesului



de omologare trebuie sa anterior termenului, stabilit de Beneficiar, de finalizare a procedurilor de achizitie.

Operatorul economic va prezenta Certificatul de Aprobare Model (CAM) sau recunoastere de model pana la finalizarea procedurii de achizitie.

Recomandarile Raportului COST 323 „Cantarire in Miscare Vehicule Rutiere”– Specificatii WIM Europene vor fi respectate pentru:

Alegerea locatiilor unde se vor instala sistemele WIM, respectiv: geometria caii de rulare, caracteristicile suprafetei de rulare

Verificare si calibrare. Dupa instalarea si verificarea compenentelor, inainte de punerea in operare, se va face o calibrare initiala a sistemului WIM.

Instructiunile de instalare a sistemelor de cantarire automata a vehiculelor aflate in mers vor tine cont si de Recomandarea internationala OIML nr. R134-1/2006 „Instrumente automate pentru cantarirea vehiculelor rutiere in miscare si masurarea sarcinilor pe osie’ a Organizatiei Internationale de Metrologie Legala.

Programele informatice relevante din punct de vedere metrologic utilizate in cadrul instalatiei pentru cantarirea in mers a autovehiculelor trebuie sa fie concepute astfel incat modificarea lor sa nu fie posibila fara distrugerea sigiliului sau orice modificare a programelor sa fie semnalata automat cu ajutorul unui cod de identificare. Programelor informatice trebuie sa li se atribuipe numar de versiune unic. Acest numar de versiune trebuie sa fie adaptat in cazul in care orice modificare a soft-ului poate influenta functiile si exactitatea instalatiei.

Sistemul va monitoriza toate benzile de circulatie de pe calea de circulatie specificata: banda 1, banda 2. Pe banda 1 si 2 vor fi instalate 2 tipuri de senzori care vor masura independent gabaritul si greutatea.

Sistemul de cantarire dinamica si masurare dimensiuni – WIM se instaleaza, de regula, pe un sector de autostrada (traseu ce nu-si schimba directia si fara denivelari) cuprins intre doua noduri rutiere (fara posibilitatea de intoarcere) si prevazut cu parcare. Este preferabil ca subsistemul WIM sa fie instalat cu cel putin 5 – 6 km inainte de parcare unde se poate face cantarirea statica.

Sistemul WIM trebuie sa determine masele pe axe si masa totala, prin insumare, in regim automat (dinamic) in vederea masurarii traficului rutier, clasificarii vehiculelor, masurarii gabaritelor si obtinerii de date statistice.

Masurarea masei pe osie va tine cont si de temperatura si viteza vantului.

Clasificarea vehiculelor trebuie sa se realizeze in functie de numarul de axe si distanta dintre axe. Sistemul va permite vizualizarea datelor in functie de clasificarea specificata de Beneficiar (de ex: dupa clasele utilizate pentru recensamantul traficului in Romania sau 8+1 clase). Clasificarea trebuie sa se realizeze automat pentru toate vehiculele, indiferent de banda de circulatie.

Sistemul WIM trebuie sa preia imaginea vehiculelor, indiferent de banda pe care se afla si sa recunoasca in regim automat numarul de inmatriculare, atat pe timp de zi cat si pe timp de noapte, ceață sau ploaie, pe care trebuie sa-l inregistreze in format text.

Sistemul WIM trebuie sa fie echipat cu un dispozitiv de recunoastere a autovehiculului daca masa totala, masa axelor si/sau masele grupului de axe sunt indicate sau tiparite automat dupa operatia de cantarire. Dispozitivul trebuie sa sesizeze prezenta unui autovehicul si momentul in care acesta a fost cantarit integral.

Pentru vehiculele care depasesc greutatea pe axa, grupuri de axa, totala, dimensiunea maxima de gabarit, sistemul trebuie sa inregistreze si sa trimita o alerta catre Centrul de Management al Traficului care sa contina pe langa datele masurate si imaginea vehiculului impreuna cu numarul de inmatriculare in format text.

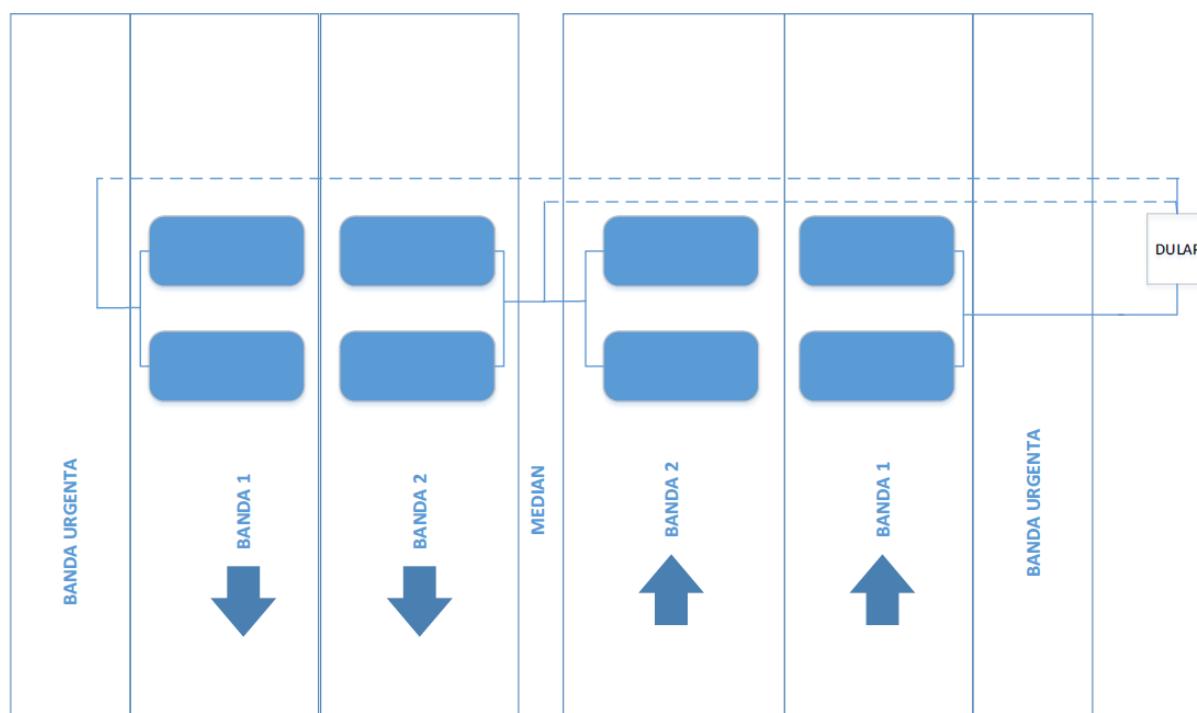
Sistemul trebuie sa masoare fara contact dimensiunile vehiculelor care circula pe benzile 1 si 2 si sa transmita catre Centrul de Management al Traficului dimensiunile vehiculelor (lungime, latime, inaltime).

Sistemul trebuie sa functioneze in regim automat, fara interventie umana.

Pentru fiecare vehicul care trece pe benzile 1 si 2 sistemul trebuie sa inregistreze si sa stocheze urmatoarele date: banda, data si ora, numarul de axe, distanta intre axe, clasa vehiculului, viteza, lungimea, latimea, inaltimea, greutatea masurata pe axe, grupuri de axe si totala.



Schema de principiu de amplasare:



În parcarile imediat următoare locațiilor în care s-au instalat sistemele de cântărire în mișcare WIM (până la acestea neexistând noduri rutiere care să permită accesul/ieșirea din autostradă), este necesară amenajarea unor platforme speciale, în vederea desfășurării de către inspectorii ISCTR, a activității de verificare a respectării de către autovehiculele rutiere a masei totale maxime admise, a masei maxime admise pe axă și a masei totale maxime autorizate.

Cerințele ISCTR pentru amplasamentele în care se efectuează cântărirea efectivă sunt:

zona de cântărire din parcare trebuie să fie delimitată în mod corespunzător de zonele de trafic rutier intens, astfel încât să se evite producerea accidentelor în timpul cântăririlor;

în parcare, alveola va fi poziționată cât mai departe de zona circulată, având dimensiunile de 60,00 m X 4,00 m, astfel încât să fie loc suficient pentru manipularea vehiculelor lungi (16,50 m, lungimea unui vehicul articulat sau 18,75 m, lungimea trenului rutier - conform anexei 3 a OG43/1997), iar la cântărire, toate roțile autovehiculelor să fie în același plan, în timp ce autovehiculul traversează receptorul de sarcină;

suprafața alveolei trebuie să nu aibă neregularități, panta longitudinală va fi sub 1%, iar panta transversală sub 0,5% ;

zonele de cântărire trebuie să fie stabile; structura care susține sarcina trebuie să fie construită din beton sau dintr-un material cu durabilitate echivalentă; această structură trebuie să asigure orizontalitatea, planitatea și duritatea zonelor de cântărire.

4.1.7 Echipamente ITS pentru parcare

În zona parcarilor/ spațiilor de servicii se vor instala camere de supraveghere PTZ și CCTV în fiecare parcare (fără modul de detecție AID), pentru a putea monitoriza întregul perimetru al acestora. Obiectivul operatorilor de parcare este acela de a utiliza în mod optim capacitățile existente de parcare a camioanelor de-a lungul autostrăzii și de a îmbunătăți siguranța și securitatea în zona de parcare. Parcarile vor fi dotate cu echipamente tip acces point și câte un VMS de bretea, la ieșirea din fiecare parcare.

În cazul în care semnalul de la Acces Point acoperă la capacitate maximă ambele parcuri se poate instala doar un echipament. În cazul în care echipamentul de tip acces point se va instala pe stâlp la exterior acesta va respecta gradul de protecție IP 67.

Specificatii tehnice minime și obligatorii echipament de tip punct de acces:

-Grad de protecție IP 67;

-Standarde suportate: IEEE 802.11b, IEEE 802.11g, IEEE 802.11n, IEEE 802.1X – autentificare;

-Antena incorporată cu un câștig de minim 10dBi;



- Alimentare PoE;
- Alimentare redundanta;
- Kit montare stalp;
- Gama temperaturi de functionare: - 20oC – 60oC;
- Criptare: WEP, WPA/WPA2, WPAPSK, TKIP;
- Protocoale suportate: ARP, BOOTP, DHCP, DNS, HTTPs, IP, ICMP, SNMP, TCP, UDP, RADIUS, SNMP, STP.
- Interfata WLAN – 300 Mbps;
- Port RJ45

4.2 Informare a participantilor la trafic

Informarea participantilor la trafic se face prin intermediul Panourilor cu Mesaje Variabile.

Panourile cu Mesaje Variabile (VMS – Variable Message Sign): au rolul de a asigura informarea participantilor la trafic, cu referire la:

- evenimente imediate (de exemplu accidente, evenimente diverse, congestii, evenimente meteo, etc.);
- informatii generale, de atentionare sau informare;
- informatii despre lucrari programate (lucrari de intretinere, restrictii, etc.).

Mesajele afisate pot fi ca rezultat al unor actiuni planificate sau al unor evenimente neprevazute.

Panouri cu mesaje variabile, VMS sunt:

Panouri VMS de ruta - panouri cu mesaje variabile instalate pe autostradă, pe portaluri sau console (dimensiuni mari). Acestea vor fi amplasate la intrările pe sectoarele de autostradă, înaintea nodurilor rutiere (aproximativ 1 km), înaintea parcărilor, înaintea intrărilor în tuneluri (dacă este cazul), înaintea podurilor și a viaductelor cu o lungime mai mare de cca 500 m;

Panouri VMS de bretea - panouri cu mesaje variabile amplasate la intrările pe autostradă sau înainte de ieșirile din parcuri, pe stâlpi sau console cu un braț (dimensiuni mici). Acestea vor fi amplasate pe Drumurile Naționale (DN)/Drumuri Județene, înainte de intrarea pe bretelele către autostradă/drum expres și la ieșirile din parcuri;

Panouri VMS de tunel - panouri cu mesaje variabile instalate în tuneluri sau la intrarea în acestea. Regulile de amplasare și tipurile de VMS depind de lungimea tunelurilor.

Prin intermediul sistemului de radio analog FM, mesajele de trafic sau mesajele de informare referitoare la calatorie sunt transmise conducătorilor auto folosind tehnologia TMC- Traffic Message Channel.

4.2.1 Panouri VMS

Caracteristici și condiții generale ale panourilor VMS

Sistemul de informare a conducătorilor auto în trafic va fi compus din panouri cu mesaje variabile (panouri VMS – Variable Message Sign). Acestea trebuie să afișeze, în timp real, date preluate de la Centrul de Management al Traficului.

Controlul mesajelor afișate pe panouri și adunarea mesajelor de diagnosticare se face prin intermediul unei aplicații bazate pe arhitectura client/server din cadrul Centrului de Management al Traficului.

Exemple de informații de trafic afișate pe VMS sunt următoarele:

timp de călătorie între anumite destinații cunoscute

situații de congestie de-a lungul autostrăzii

informații despre lucrări

evenimente speciale și instrucțiuni către participanții la trafic

programarea operațiunilor de întreținere

condiții meteo deosebite care sunt prognozate sau care sunt existente pe sectoarele ce urmează a fi parcurse

notificări de accidente

avertizări diverse

Pentru panourile VMS se va folosi tehnologia cu diode electroluminiscente (LED).

Tipurile de panouri necesare a fi instalate sunt:

panouri de rută;

panouri pentru bretele de acces.

Panouri de rută



Vor fi amplasate la intrările pe sectoarele de autostradă, înaintea nodurilor rutiere (aproximativ 1 km), înaintea parcărilor, înaintea intrărilor în tunele (dacă este cazul), înaintea podurilor și a viaductelor cu o lungime mai mare de cca 500 m.

Cerințe

Tip VMS : Full matrice, full color

Panourile VMS de rută vor avea dimensiunile carcasei de minim: 7300mm x 1600mm.

Panoul trebuie să poată afișa simultan imagini și text (doua zone grafice și una de text). În cazul în care se vor afișa două pictograme, acestea vor încadra zona de text.



Zona grafică trebuie să afișeze pictograme de 1.600mm x 1.600mm în full matrice, full color. În cazul în care se afișează doar text, trebuie să poată afișa minim trei rânduri de text cu afișarea caracterelor de diferite mărimi (maxim 400 mm) și în orice poziție din cadrul rândului.

Datorită faptului că este full matrice trebuie să se permită selectarea diferitelor dimensiuni și fonturi ale caracterelor, fiind astfel posibilă creșterea sau micșorarea numărului de caractere.

Proprietăți optice și grafice:

Full Color- Full Grafic

Zona activă: 64 x 64 pixeli

Distanță între pixeli: 25 mm

Posibilitate afișării pictogramelor de 1.600mm x 1600mm

Numărul total de pixeli minim 4.096

Fiecare pixel să fie compus din 3 leduri de tehnologie RGB (roșu, verde, albastru)

Luminozitate : în concordanță cu EN 12966+A1:2019 clasa L3

Contrast: în concordanță cu EN 12966+A1:2019 clasa R3

Culoare: în concordanță cu EN 12966+A1:2019 clasa C1, C2

Dimensiunea fasciculului: în concordanță cu EN 12966+A1:2019 clasa B6

Unghiul de vizualizare: B4 orizontal 20° (+10° -10°) vertical 10° (0° – 10°)

Temperatura T1 și T2 (-25° / +60°), testate T3 în laborator.

Poluare D2

Protecție la intemperii – în concordanță cu EN 12966+A1:2019 clasa P2: protecție IP55 pentru întregul panou VMS și IP66 pentru panoul frontal.

Zona alfanumerică

- matricea fiecărei linii 240 x 64 pixeli

- distanța între pixeli 25mm

- înălțimea maximă a caracterelor 400mm

- culoarea galbenă a ledurilor 592nm

- fiecare pixel să fie compus din 1 led

Trebuie să fie în conformitate cu EN 12966+A1:2019:

- luminozitate: L3

- contrast: R3

- culoare: C1, C2

- unghiul de vizualizare: B6 orizontal 30° (+15° – 15°) vertical 10° (0° – 10°)

- temperatura T1 și T2 (-25° / +60°)

- protecție: P2

- poluare D2

Controlul luminozității să poată fi făcut în 3 moduri diferite:

- Automat

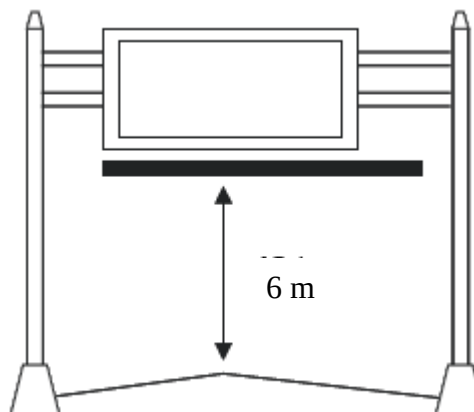
- Manual (din centru)

- Manual (de la fața locului cu un laptop)

Amplasarea panourilor cu mesaje variabile de rută



În raport cu situația din teren, panourile de rută se pot amplasa pe un suport transversal sau în consolă. Este admisă și instalarea pe poduri transversale dacă o permit condițiile tehnice și de vizibilitate.



Existența unei zone de drum în aliniament:

Pentru a asigura bună vizibilitate a panoului VMS, locația acestora trebuie aleasă pe drumuri în aliniament. O curbă chiar cu un grad foarte mic poate afecta vizibilitatea. Tehnologiile actuale de realizare a panourilor VMS limitează conul de vizibilitate a pixelilor panourilor la câteva grade. Panourile trebuie amplasate în locuri cu vizibilitate directă către panou de minim 300 m.

Existența unei zone de drum fără pante:

Panta crescătoare sau descrescătoare a drumului are impact asupra vizibilității. Conul de vizibilitate menționat anterior nu trebuie depășit. Sunt preferate locațiile unde segmentul de drum premergător nu are o pantă mai mare de 1%. Panourile VMS nu trebuie amplasate în locații în care panta depășește 4%.

Existența altor semne sau panouri de semnalizare

Panoul VMS nu trebuie să “concureze” cu alte semne sau panouri de semnalizare.

Pe autostradă, distanța minimă între un indicator rutier și un panou VMS trebuie să fie de minim 250 m.

Pe artere, distanța minimă între un indicator rutier și un panou VMS trebuie să fie de minim 120 m.

Trebuie avut în vedere că amplasarea panourilor VMS nu trebuie să interfereze cu vizibilitatea altor indicatoare rutiere sau panouri existente.

Panouri pentru bretelele de acces

Panouri pentru bretelele de acces – Tip II

Cerințe

Tip VMS : Full Matrice

Dimensiune minimă a carcasei: 3200mm x 1200mm

În momentul când se afișează textul, VMS-ul de bretea trebuie să poată afișa minim trei rânduri de text, cu afișarea caracterelor de diferite mărimi și în orice poziție din cadrul rândului.

Rezoluție: minim 160 x 48 pixeli

Distanța între pixeli: maxim 20mm

Panoul trebuie să poată afișa simultan imagini și text (o zonă grafică și una de text).



Proprietăți optice:

Luminozitate: în concordanță cu EN 12966+A1:2019 clasa L3

Contrast: în concordanță cu EN 12966+A1:2019 clasa R3

Culoare: în concordanță cu EN 12966+A1:2019 clasa C1,C2

Dimensiunea fasciculului: în concordanță cu EN 12966-1 clasa B6

Temperatura T1 și T2

Poluare D2



Protecție la intemperii – în concordanță cu EN 12966+A1:2019 clasa P2: protecție IP55 pentru întregul panou VMS și IP66 pentru panoul frontal.

Controlul luminozității să poată fi făcut în 3 moduri diferite:

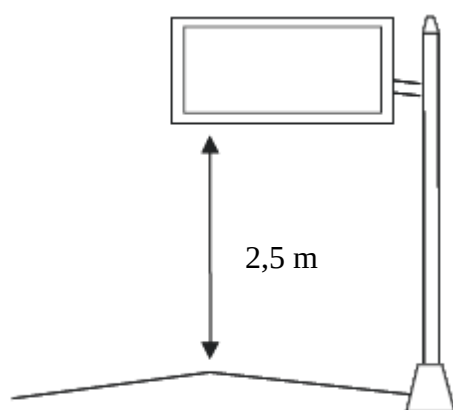
- Automat
- Manual (din centru)
- Manual (de la fața locului cu un laptop)

Defectarea unui LED sau a unui modul de LED-uri nu trebuie să influențeze funcționarea celorlalte LED-uri / module de LED-uri.

Pentru a limita efectul de îmbătrânire a LED-uri, acestea nu trebuie alimentate la puterea maximă specificată de producător.

Durata de viață a panourilor trebuie să fie de minim 10 ani. Aceasta trebuie dovedită cu documente emise de laboratoare independente sau alte organisme de acreditare.

Amplasarea panourilor cu mesaje variabile de bretea



Controlerile panourilor VMS

Fiecare panou va fi operat de câte un controler, amplasat în corpul panoului.

Controlerul VMS va primi comenzi și va răspunde prin intermediul protocolului TCP/IP. Controlerul va avea suficientă memorie pentru a stoca minim 100 de mesaje sau pictograme pentru afișarea imediată în cazul comenzii de la serverul VMS sau local. Controlerul va avea de asemenea suficientă memorie RAM pentru recepționarea și transmiterea mesajelor.

Controlerul va avea posibilitatea de a executa comenzi pentru mesaje, de tipul: mesaj intermitent, afișare inversă a caracterelor și secvențială. Controlerul trebuie să fie capabil să afișeze mesaje cu o viteză de 60 caractere pe secundă.

Controlerul trebuie să includă și un modul care să detecteze nefuncționarea acestuia.

Controlerul trebuie să fie proiectat după principiul fail-safe pentru a preveni afișarea unor mesaje eronate în cazul unei defecțiuni. Aceasta ar trebui să conțină cel puțin o funcție de auto-oprire a afișării atunci când comunicația cu serverul VMS este întreruptă sau eronată.

Controlerul va suporta și comunicații seriale prin intermediul unui port de date RS232C sau USB pentru control local, prin conectarea la un laptop pentru diagnoză, testare și transfer de mesaje. În timp ce panoul se află în modul de control local, activitatea sa este în continuare monitorizată de serverul VMS.

Atunci când ușile carcasei sunt deschise, siguranțele, întrerupătoarele și indicatoarele trebuie să fie ușor vizibile și accesibile.

Afișarea pe VMS

Modul de funcționare al panourilor Aprins / Stins:

Panourile VMS trebuie să afișeze mesaje doar atunci când există un mesaj relevant de transmis. În restul timpului panourile VMS trebuie să fie stinse sau pot să afișeze o informație de control pentru a arăta că funcționează. Această informație poate fi ora sau temperatura. Afișarea continuă pe panoul VMS a unor informații nerelevante duce la scăderea atenției participanților la trafic, la diminuarea atenției acordate acestor panouri și, implicit, la nerecepționarea mesajelor de trafic relevante atunci când acestea sunt transmise.



În momentul când nu sunt alte informații relevante, referitoare la evenimente de trafic sau condiții meteo, pe panourile cu mesaje variabile de rută se vor afișa timpii de călătorie până la următoarele destinații. Acești timpii estimați de călătorie vor fi calculați de către sistemul central în funcție de informațiile primite de la senzorii de trafic.

Pentru panourile VMS de rută care se află în apropierea unui nod rutier, înainte sau imediat după acesta, se vor afișa în același timp, timpii estimați de călătorie până la următorul nod rutier și până la ultimul nod rutier al sectorului de autostradă.

Ca excepție de la acest mod de lucru sunt doar campaniile de informare. Modul de afișare pentru campaniile de informare trebuie să fie diferit fata de mesajele de trafic.

Campaniile de informare trebuie afișate doar în momentul când nu sunt alte mesaje de trafic de transmis. Timpul de afișare a campaniilor de informare trebuie să fie limitat (exemplu câteva zile).

Panourile VMS trebuie să afișeze între 2 și 4 unități de informare pentru a putea fi recepționate de majoritatea participanților la trafic, la o viteză de 120 Km/h.

Trebuie evitată redundanța în mesaje: pictogramă – text sau text – text. Ca excepție, doar pentru semne de circulație nou introduse, se poate folosi o redundanță între pictogramă și text pentru o perioadă de timp.

Alternarea mesajelor trebuie evitată. Doar în cazul în care sunt mai multe mesaje de importanță deosebită care trebuie transmise, aceste se pot afișa alternativ, dar la un interval de timp care să permită citirea lor. Pe panourile VMS nu trebuie afișate mesaje clipitoare sau care se derulează (scroll).

Alegerea pictogramelor pentru mesaje

Pictograma este principalul element care trebuie să sintetizeze situația de trafic apărută. Aceasta trebuie să fie specifică și să reprezinte consecințele, nu cauza situației.

4.3 Puncte de Concentrare (CONC) și Sisteme de Securitate (INFRA)

Puncte de Concentrare (CONC)

Punctele de concentrare sunt locațiile care vor găzdui echipamentele necesare funcționării subsistemelor amplasate.

Acolo unde este posibil, Punctele de Concentrare se vor instala pe portaluri/ console, în caz contrar pe pământ, cu împrejmuire.

Nu se accepta climatizarea dulapurilor de echipamente. Dulapul de echipamente trebuie să fie confecționat dintr-un material (de ex: tabla de oțel zincată, tabla galvanizată, aluminiu, etc) cu o rezistență ridicată la intemperii inclusiv la materialele antiderapante folosite în sezonul rece. Dulapul trebuie să fie inscripționat cu semnul "pericol de moarte" și textul "echipamente sub tensiune".

Dulapul trebuie să fie dotat cu deschizături care să permită trecerea cablurilor de electroalimentare și de comunicații.

Dulapul trebuie să fie dotat cu dispozitive pentru fixarea echipamentelor (de tip rack 19");

Dulapul trebuie să fie dotat cu sistem de închidere și asigurare a ușilor împotriva persoanelor neautorizate.

Alimentarea cu energie electrică a Punctelor de Concentrare

Alimentarea punctelor de concentrare se va face de la rețeaua națională de energie electrică și vor avea panou electric propriu. Pentru nodurile unde se instalează consumatori mici de energie electrică (ex.: AID, camere CCTV, etc.) alimentarea se va face de la sisteme cu panouri solare și acumulatori tampon, iar backup-ul se va realiza prin bransarea la rețeaua de energie electrică.

Soluția de alimentare pentru fiecare dintre locații se va propune la faza DTAC și se va detalia în cadrul proiectului tehnic. Fiecare dulap va avea protecție la supratensiuni care pot apărea în rețeaua de alimentare electrică.

Rețeaua electrică trebuie dimensionată astfel încât să dispună de o rezervă suplimentară de putere de minimum 30% din valoarea puterii tuturor consumatorilor, respectiv instalația de iluminat și sistemul ITS.

În dulap se va instala un UPS, pentru asigurarea funcționării echipamentelor timp de 3 - 4 ore pentru cazurile de întrerupere a tensiunii de alimentare externe. Sistemele UPS vor avea un sistem de monitorizare a stării rețelei de alimentare și a gradului de încărcare a bateriilor. La modificarea stării rețelei de alimentare (dispariția rețelei / re-apariția rețelei de alimentare) și, în cazul funcționării pe baterii, la atingerea unui anumit prag de descărcare a bateriilor sistemele UPS vor transmite alarme către Centrul de Management al Traficului.



Caracteristici ale sistemului de alimentare cu panouri fotovoltaice și acumulatori tampon

Panourile fotovoltaice vor fi instalate pe un stâlp / pilon la o înălțime adecvată pentru a descuraja tentativele de alterare și furt. Ele vor fi instalate în zona Punctelor de Concentrare ale echipamentelor cu un consum redus de energie.

Acumulatorii folosiți vor fi de tip staționar cu electrolit care să nu necesite întreținere.

Acumulatorii vor fi instalați într-o locație îngropată cu capac securizat sau într-un dulap securizat aflat în apropierea punctului de concentrare.

Dimensionarea sistemului de alimentare fotovoltaic va trebui să țină cont de consumul echipamentelor din amplasamentul respectiv și de condițiile de iradiere solară în din zona în care este amplasat.

Întregul ansamblu: panouri, dulap echipamente, cameră pentru baterii trebuie să fie rezistent la intemperii, inundații, accidentale și variații de temperatură externă.

Sistemul de securitate – INFRA

Sistemul INFRA se instalează pentru a asigura securitatea Punctelor de Concentrare.

Sistemul Infra se compune din:

- camera de supraveghere video
- centrala de efracție cu senzori de prezenta si sirena exterioara
- senzori (umiditate, usa deschisa, temperatura, etc)
- senzor pentru lipsa alimentare electrica
- garduri de protectie cu o înălțime de 2 m, de jur împrejurul punctelor de concentrare

Subsistemul INFRA va transmite către CMT alarme și imagini de la camerele video de securitate.

Caracteristicile sistemelor de securitate sunt:

Functionare 24 ore/ 24, 7 zile din 7;

Captura de imagini și video la detectarea mișcării în zona monitorizată;

- Operare și programare atât local cât și de la distanță;
- Generarea alarmelor la:
 - detectie miscare
 - usa deschisa
 - umiditate crescuta/inundatie
 - detectie fum
 - detectie soc
- Semnalizarea acustica si luminoasa a alarmelor;

Înregistrarea incidentelor de securitate într-o bază de date;

- Salvare locală a datelor, cu menținerea timp de 24 ore a înregistrărilor;
- Transmiterea alarmelor la CMT în cazul în care sistemul nu funcționează la parametri normali;

Componente principale ale sistemului de detectie și alarmare:

- Centrala de alarma prevazuta cu tastatura pentru operare si programare locala;
- Interfata TCP/IP pentru operare si programare de la distanta;
- Acumulator pentru alimentarea de back-up a centralei de alarma astfel incat in lipsa tensiunii de alimentare intreg sistemul de detectie si alarmare sa functioneze in stare de hibernare 24H iar in stare de alarma 30 de minute;
- Sirena de exterior cu flash si acumulator de back- up;
- Contacte magnetice sau microswitch-uri pentru semnalizarea deschiderii neautorizate a usilor;
- Detector seismic pentru semnalizarea lovirii dulapurilor;
- Detector de umiditate pentru semnalizarea prezentei in interiorul dulapurilor a condensului sau a infiltratiilor de apa;
- Detectori de fum pentru semnalizarea inceputului unui incendiu;

În aplicația din Centrul de Management al Traficului se va face corelarea între senzorii sistemului de alarma care vor genera un semnal de intruziune și imaginile video surprinse de camera video.

Parametrii principali ai camerei video pentru securitate:

- Camera video IP (accesibila direct prin protocol TCP/IP);
- Camera va avea montat și un iluminator IR (daca nu este inclus) care să lumineze uniform zona monitorizata de camera;



- Inregistrare motion (miscare) cu rezolutia maxima continuu, la detectie de miscare, sau combinat cu rate de transfer diferite;
- Posibilitate de definire de rezolutii diferite si independente de inregistrare si vizualizare utilizabile simultan;
- Posibilitate de inregistrare autonoma pe suport de date inclus in camera pentru un interval de min. 24 ore. Aceasta va permite camerei sa inregistreze local imaginile in cazul pierderii conexiunii de date si sa le transmita, atunci cand conexiunea este restabilita;
- Posibilitatea de redare la distanta a inregistrărilor direct din camera;
- Posibilitatea de transmitere date video in format „picture”, precum si ca arhiva directa „streaming video” (ca MPEG sau echivalent), astfel incat sa se minimizeze latimea de banda;
- Vizualizare si inregistrare cu scanare progresiva;

Lentila varifocala 2,8-8 mm

- Obiectiv cu unghi de vizualizare de minim 90 grade;
- Digital PTZ;
- Indice de protectie IP65;
- Interval temperatura de functionare intre -30°C si +50°C;
- Mod zi:
 - Rezolutie minim 2688 x 1512 (16:9), color;
 - Sensibilitate: 0,2 lux.
- Mod noapte:
 - Iluminator IR;
 - Sensibilitate: 0,01 lux.
- Fiecare camera trebuie protejata software prin utilizator si parola;

4.4 Comunicatii date - COM

Descrierea COM

Sistemul de comunicații asigură transmiterea bidirecțională a fluxurilor informaționale între echipamentele ITS amplasate pe secțiunile de autostradă/ drum expres și sistemele hardware/ software instalate în Centrul de Management al Traficului (CMT)

Sistemul de comunicații este alcătuit din nivelul fizic (rețeaua de cabluri cu fibra optică (FO), cabluri de cupru, radio sau GSM) și din sistemul de transmisiuni (echipamentele active).

Sistemul de comunicații va fi dimensionat astfel încât să fie asigurată continuitatea transmiterii informațiilor de pe un lot de autostradă/drum expres, pe celalalt, până la Centrul de Management al Traficului.

În proiectarea sistemului de comunicații se va ține cont de următoarele cerințe :

- aplicațiile de management ale traficului din CMT trebuie să asigure conectarea tuturor sistemelor ITS de pe tronșoanele/loturile/secțiunile de autostradă/drum expres arondate la CMT.

- dacă echipamentele ITS de pe un/o tronșon/lot/secțiune de autostradă/drum expres se instalează înainte de punerea în funcțiune a CMT sau dacă există tronșoane/loturi/secțiuni de autostradă/drum expres neconstruite/fără infrastructura de fibra optică, transmiterea datelor, către un CMT existent, se va face folosind infrastructura unui operator de telecomunicații eventual prezent în zona tranzitată de autostradă/drum expres/prin FO închiriată/printr-un sistem de comunicații radio/mobile. Valoarea aferentă închirierii infrastructurii de fibra sau a comunicațiilor mobile/radio va fi suportată de Contractant până la încheierea Procesului Verbal de Recepție Finală, estimată fiind o perioadă de 60 de luni.

Totodată, echipamentele, platformele/licențele software, structura fișierelor/bazelor de date prevăzute a se instala în CMT vor fi livrate către Contractantul responsabil cu realizarea CMT.

- necesitatea asigurării unei legături între CMT și un punct de conexiune de mare viteză al STS

Sistemul de comunicații se bazează pe realizarea de inele plate de fibra optică, pentru a asigura redundanța în cazul defectării unui echipament sau a întreruperii unui cablu de fibra optică. Tipologia este de tip inel activ Transmisie/Recepție (Tx/Rx) și inel de rezervă cu ocuparea a 4 FO.

Funcții ale COM

Sistemul de comunicații va trebui să asigure:

banda suficient de mare pentru asigurarea transferului imaginilor de la toate echipamentele ITS; întârziere redusă;



securitatea comunicațiilor;
fiabilitate.

Sistemul de comunicații va fi dimensionat astfel încât să acopere toate necesitățile rezultate din funcționarea sistemelor (cu redundanță activă) plus o rezervă de capacitate de 50%.

Nivelul fizic – amplasare cabluri

Documente relevante:

- Standardul IEC/EN 60793-2-50;
- Recomandarea ITU-T G.652.D;
- Ordin pentru aprobarea reglementarilor tehnice “Canalizatii de telecomunicatii (CTc). Fibra optica. Proiectare, executie, utilizare, intretinere si verificare, indicativ RTC 5-2022” (Normativ CTc. FO);
- Masuratori retele de fibra optica – AFOR (Asociatia de fibra optica din Romania).

În lungul tronsonului/lotului/secțiunii de autostradă, pe una dintre partile laterale, se va construi canalizația de telecomunicații - infrastructura fizică suport pentru rețeaua de fibra optică și alimentare cu energie electrică.

Proiectarea și executia canalizațiilor și a rețelilor de fibra optică se realizează în conformitate cu prevederile legislației în vigoare privind autorizarea lucrărilor de construcții, calitatea în construcții, asigurarea condițiilor de securitate în muncă, protecția la locul de muncă, situațiile de urgență, etc.

Proiectarea subsistemului de comunicații – nivelul fizic (canalizație și FO) și a rețelei de alimentare cu energie electrică va fi făcută în conformitate cu Reglementările/Normativele/Normativul CTc FO în vigoare, recomandările ITU-T și standardul IEC/EN.

Durata de viață a canalizației trebuie să fie în conformitate cu legislația privind mijloacele fixe în vigoare. Canalizația de telecomunicații trebuie construită astfel încât să permită instalarea/dezinstalarea în conducte a cablurilor de fibra optică pe toată durata de viață.

Canalizația de telecomunicații este un sistem compus din elemente de infrastructură fizică precum conducte, camera de tragere, dulapuri de cabluri, care asigură condiții eficiente de instalare a rețelilor subterane de cabluri asigurând totodată și protecția mecanică și chimică a acestora față de factori din mediul subteran.

Camerele de tragere se vor amplasa la distanțe care variază între 150m și 450m, pentru traseele în linie dreaptă (distanța între două camere consecutive) sau la distanțe permise de normative și de tehnologia de tragere.

Camerele de tragere trebuie să fie prevăzute la capetele podurilor, subtraversărilor și alte obstacole din teren, la intersecții, și în locuri unde sunt schimbări de direcție ale traseelor, amplasate la o astfel de distanță una de alta, încât să poată fi realizată suflarea/tragerea cablurilor în conducte.

Toate camerele de tragere trebuie prevăzute cu capace, care să aibă un sistem antiefracție, cu posibilitate de încuiere.

Suprafața exterioară a camerelor de tragere în contact cu pământul trebuie protejată împotriva patrunderii apei.

Fibra optică va fi instalată într-o tubulatură HDPE. Se propune folosirea a două tubulaturi HDPE de 110 mm diametru. Într-unul din tuburile HDPE, se vor introduce trei monotuburi de 32mm care vor fi utilizate pentru instalarea cablurilor de fibră optică și ca rezervă pentru eventuale extinderi ale rețelei de comunicații.

În cazul cablurilor cu fibra optică montate în canalizație, toate punctele de intrare a cablurilor trebuie prevăzute cu dopuri de etansare speciale (dedicate) pentru a realiza o hidroizolație corespunzătoare. Tuburile/monotuburile libere vor fi închise cu dopuri de etansare (presetupe) sau dopuri de capăt.

Proiectantul poate propune și alte soluții de realizare a canalizației, atâta timp cât sunt respectate următoarele condiții:

Vor fi prevăzute tuburi/monotuburi care să fie compatibile cu fibra optică propusă pentru instalare în proiect;

Va fi prevăzut un tub de rezervă pentru dezvoltări ulterioare

Rețeaua electrică va fi instalată într-un tub HDPE separat față de rețeaua de fibra optică



În cazul proiectării de subtraversări/traversări ale podurilor sau ale tunelurilor deschise, trebuie utilizate conducte rezistente la radiații UV

Tubulatura pentru cablurile de fibră va fi diferită de tubulatura folosită pentru cablurile electrice, și acestea vor fi marcate distinct.

Pentru zonele unde este necesar, rețeaua electrică va fi instalată în al doilea tub HPDE. Tuburile trebuie fixate din 3 în 3 m prin intermediul unor distanțoare sau benzi. Aceste tuburi nu vor accesa direct canalizația ITS, nefiind permis accesul acestor tevi în camerele de vizitare.

Legătura între echipamentele ITS și punctele de concentrare se face prin cabluri FO și mediaconvertoare (pentru distanțe mai mari de 90m) sau prin cabluri de cupru (pentru distanțe mai mici de 90)

Se vor aplica etichete la fiecare intrare camera de tragere/camera de vizitare, precum și pe fiecare cutie de joncțiune. Toate etichetele vor fi aplicate astfel încât să ofere o cea mai bună vizibilitate pentru personalul de întreținere a rețelei FO. Atenționarea conductelor HDPE, împotriva riscului de deteriorare, se va realiza cu o bandă de atenționare, inscripționată cu denumirea deținătorului, și care se va instala la 30 cm deasupra conductelor.

Pentru semnalizarea și identificarea traseului, deasupra foliei se vor monta, la intervale de 50 m, markeri electronici (ball markeri). Amplasamentele ball markerilor se vor corela cu cele de la camerele pentru joncțiuni, cu cele de la treceri obstacole și de la schimbări de direcție. Schimbările de direcție pe traseul infrastructurii vor fi marcate cu markeri electronici. Markerii electronici vor fi instalați în poziție orizontală pentru a fi ușor detectați. Caracteristicile tehnice markeri: carcasa HDPE, temperatura funcționare -30o +60o. Cel mai târziu la data Recepției la Terminarea Lucrărilor, se va preda Beneficiarului detectorul pentru markeri electronici.

În interiorul camerelor de tragere în care se va face joncționarea, se va lăsa o rezervă de cablu de minim 7 m de fiecare parte a sudurii. În interiorul camerelor de tragere în care nu există cutii de joncțiune, se va lăsa o rezervă de cablu de minim 15 m.

Caracteristici și specificații FO

Cablurile de fibră optică de exterior, care pot fi instalate în conducte de telecomunicații sau direct în pământ, vor fi prevăzute cu protecție metalică anticorozivă, antirozătoare, împotriva excesului de umiditate și care nu întretine arderea.

Cablurile de fibră optică utilizate sunt de tip monomod pentru exterior, care respectă standardul IEC/EN 60793-2-50 și recomandarea ITU-T G.652.D.

Componentele optice pasive (fibre, cabluri, conectori, mufe, etc) vor fi de la producători care implementează în procesul de producție condițiile de realizare a calității conform standardelor internaționale.

Joncționarea cablurilor de fibră optică se va face de către personal specializat.

Rețelele pasive de fibră optică se măsoară după instalare de către constructorul de rețea.

Tipurile de măsurători optice care se vor efectua sunt în concordanță cu specificațiile producătorului și ale standardelor internaționale.

Setul de măsurători optice se propune de către proiectanți, se include în Proiectul Tehnic și se efectuează de către constructorii de rețea

Rezultatele măsurătorilor sunt înmânate beneficiarului.

Pentru rețeaua magistrală, capacitatea cabluri de fibră optică este de minim 72 de FO.

Monitorizare proactivă fibră optică

Pentru asigurarea unui timp de reparație rapid și a prevenirii actelor de vandalism, este necesar să se instaleze un sistem de monitorizare a fibrei optice care să funcționeze permanent.

Sistemul trebuie să monitorizeze în timp real fibrele optice, lansând alarme la detectarea tăierilor de fibră sau la degradarea parametrilor, dând posibilitatea operatorului rețelei, să intervină imediat la locul exact al evenimentului.

Echipamente active

Sistemul de comunicații asigură monitorizarea și comanda subsistemelor ITS de către operatorii din CMT, utilizând aplicațiile specifice.

Se va proiecta sistemul de comunicații – echipamente active astfel încât să se asigure lățime de bandă pentru fiecare subsistem care se instalează într-o locație – senzori de drum, camere video, stații meteo, VMS, etc.



Pentru separarea logică a traficului fiecare subsistem deservit va avea propriul VLAN pentru transportul prin rețea.

Proiectul tehnic va cuprinde arhitectura funcțională și specificații detaliate pentru toate componentele hardware propuse, inclusiv tipul și producătorul, iar acestea vor fi aprobate de către Beneficiar.

Se va folosi un sistem unitar de comunicații pentru toate sistemele care sunt implementate în cadrul unui proiect (monitorizare, informare, securitate). Acesta va fi bazat pe protocolul IPv4.

Echipamentele active pentru rețeaua de comunicații sunt de tip switch-uri IP cu interfețe fizice Gigabit Ethernet (standard IEEE 802.3z) cu grad mare de scalabilitate pentru interfețele fizice. Ca și capabilități Layer2 trebuie suportate IEEE802.1q, IEEE802.1p, IEEE 802.3ad, IEEE 802.1ab, STP/RSTP/MSTP.

Se vor crea profile de trafic diferite pentru diferite aplicații: imagini video, voce, aplicații web, sincronizări baze de date.

Echipamentele active de comunicații din nodurile amplasate pe autostrada/drumul expres vor funcționa într-o gamă extinsă de temperatură: -30*... +60*C.

Echipamentele active de comunicații din punctele de concentrare vor fi alimentate la tensiunea electrică 220V, 50Hz.

În Centrul de Management al Traficului se vor instala echipamente active Layer 3 (routere).

Echipamentele active vor realiza funcția de rutare IP. Ele vor rula un protocol de rutare pentru stabilirea link-urilor active și a rutelor de cost minim între sursă și destinație, fiind necesar suportul pentru următoarele protocoale de rutare: static routing, RIP/RIPng, OSPF/OSPFv3, IS-IS.

Antreprenorul va oferi un serviciu de comunicații de tip VPN (Virtual Private Network) pe perioada instalării și pe perioada de garanție cu capacitățile necesare transmiterii datelor la sediul CNAIR Central. Conexiunea VPN va avea o lărgime de bandă garantată și simetrică de un minim Mbps care va fi stabilit în funcție de necesarul datelor ce vor fi transferate.

Antreprenorul va asigura responsabilitate unică și un management unitar, în vederea asigurării unei fiabilități ridicate a canalelor de comunicație solicitate.

Legăturile de date trebuie să fie monitorizate de personalul tehnic al furnizorului de servicii cu descrierea metodei de monitorizare.

Furnizorul trebuie să garanteze securitatea și confidențialitatea datelor ce tranzitează infrastructura de comunicații. Acesta va prezenta modalitățile prin care realizează acest lucru. Ex: tehnologie VPN-MPLS.

5 CENTRU DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI – CMT

5.1. Descriere

Monitorizarea traficului rutier și a condițiilor de circulație sunt elemente esențiale în vederea operării rețelei rutiere.

Monitorizarea rețelei rutiere include:

- monitorizarea traficului și starea rețelei
- monitorizarea condițiilor de circulație
- detectia incidentelor
- monitorizarea timpilor de deplasare
- avertizări
- statistici

Datele colectate cu ajutorul subsistemelor ITS sunt transmise către un nod operational denumit Centru de Management al Traficului (CMT)

Centrul de Management al Traficului este o locație unde toate fluxurile informaționale de interes în ceea ce privește traficul rutier și condițiile de circulație ajung și se distribuie în vederea monitorizării rețelei rutiere și furnizării de servicii de informare a participanților la trafic.

Un Centru de Management al Traficului va include echipamente hardware și aplicații software necesare supervizării “end-to-end” a subsistemelor ITS cu scopul analizării, monitorizării și repunerii în funcțiune a rețelei de drumuri.

Principalele funcțiuni ale CMT sunt:

- colectare a datelor de la subsistemele ITS instalate pe sectoarele de drum;
- afisarea datelor;
- procesarea centralizată a datelor-



- informarea;
- dispecerizarea;
- interfatarea cu alte CMT sau entitati implicate in gestiunea traficului rutier (politia rutiera, echipe de interventie, companii de transport, companii de utilitati, etc);

Un Centru de Management al Traficului va avea doua componente principale: un Data Center, unde se vor instala echipamentele de procesare centralizata a datelor si cele de stocare si o Camera de Monitorizare, unde se vor instala statiile de lucru si sistemul de afisare.

CMT-ul va fi conecta prin fibra optica la unul dintre nodurile de comunicatie de pe autostrada/drum expres.

Nota: Toate subsistemele aferente Drumului Expres Suceava – Siret vor fi conectate si gestionate in cadrul Centrului de Management al Traficului (CMT) din cadrul Centrului de Control si Intretinere (CIC), situat pe Autostrada Pascani Suceava de la km 61+125.00 situat pe Lotul 2 al acestei autostrazi.

In aceste sens retelele de comunicatii prin fibra optica aferente celor doua drumuri vor fi interconectate in zona nodului de legatura.

In cadrul prezentului Studiu de Fezabilitate s-a luat in considerare un upgrade din punct de vedere hardware si software al CMT sus mentionat. Antreprenorul va prezenta in oferta o propunere referitoare la echipamentele, accesoriile si platformele software necesare pentru upgrade-ul CMT, iar la faza de proiect tehnic se vor stabili specificatiile finale, tipul si numarul de echipamente.

5.2. Cerinte generale

Un CMT va fi organizat in spatii dedicate, in aceeasi cladire si va fi compus din:

- Data Center (Camera Tehnica), cu suprafata de minim 30 mp
- Camera de Monitorizare, cu suprafata minima de 100 mp
- toaleta
- chicineta
- camera de odihna
- camera pentru intalniri
- birouri

Pe cat posibil, Data Center-ul si Camera de Monitorizare vor fi amenajate in spatii fara piloni, stalpi de sustinere sau arcade, iar daca inaltimea spatiilor permite vor avea tavan fals si pardoseala tehnica suprainaltata, de inalta rezistenta, antistatica si antiderapanta.

Inaltimea minima a incaperilor va fi de 2,75m.

Toate structurile vor trebui realizate din materiale ignifuge (lemnul sau plasticul nu se accepta). Peretii interiori vor fi construiti in conformitate cu regulamentele privind constructiile. Toate incaperile vor fi vopsite cu vopsea lavabila si ignifuga.

Se vor utiliza echipamente si accesorii de montaj care sa asigure functionarea continua a CMT, respectiv 24 ore/zi, 7 zile/saptamana. Cu exceptia cazurilor de defectare accidentala, nu se accepta pauze de functionare sau perioade de intrerupere repetata a CMT care ar putea avea drept cauza instalatiile sau accesoriile de montaj.

CMT va avea o arhitectura scalabila, care sa permita extinderi ale sistemului initial si conexiuni suplimentare.

Proiectarea Centrului de Management al Traficului se va face de catre Antreprenor, tinand cont de specificatiile de mai sus si de standardul ISO 11064, partile 1-7.

Instalatiile CMT vor fi proiectate tinand cont de recomandarile CIBSE, standardele nationale in vigoare, legislatia nationala si regulamente locale. Se vor achizitiona echipamente care se incadreaza intr-un nivel al zgomotului ambiental conform recomandarilor CIBSE.

In cazul in care sunt necesare lucrari civile de adaptare, curatare sau reorganizare a spatiilor aferente CMT, acestea vor fi in responsabilitatea Antreprenorului.

Proiectul Tehnic care include detaliile de amenajare a spatiilor si mobilierul necesar, va fi realizat de catre Antreprenor si va fi supus avizarii de catre Beneficiar. Proiectul va deveni obligatoriu dupa eliminarea tuturor obiectiilor si acceptarea finala a acestuia de catre Beneficiar.



Proiectul Tehnic si subproiectele componente (IT, telecomunicatii, electrice, climatizare, instalatii, etc) vor fi avizate si verificate de catre specialisti acreditati conform legii si de catre consultant (daca este cazul).

Antreprenorul va fi responsabil de obtinerea tuturor avizelor si autorizatiilor necesare implementarii proiectului. Orice plata, solicitata de catre autoritatile competente in emiterea avizelor si autorizatiilor, va fi efectuata de catre Antreprenor.

Costurile proiectarii, obtinerii avizelor si autorizatiilor si a construirii si mobilarii CMT revin Antreprenorului si sunt incluse in valoarea Proiectului ITS.

Antreprenorul va livra si instala mobilierul pentru toate spatiile dedicate CMT. Toate furniturile care se vor livra pentru dotarea CMT vor fi noi si avand un stil, culoare si material care sa se potriveasca designului general al CMT. Inainte de achizitionarea mobilierului, se vor prezenta Beneficiarului, pentru aprobare, mostre de design si material.

Accesul distant al utilizatorilor la CMT se va face prin conexiuni VPN securizate, prin Internet, cu drepturi stabilite pentru fiecare aplicatie in parte. Astfel, unui utilizator i se poate acorda dreptul de utilizare a uneia sau mai multor aplicatii si restrictiona accesul la restul aplicatiilor.

5.3. Interoperabilitate si schimb de date bidirectional cu alte centre (protocol DATEX2)

Sistemul de Management al Traficului trebuie să accepte informații de trafic/evenimente de la alte Centre de Monitorizare/Management/Informare asupra Traficului.

Datele furnizate de către aceste Centre vor fi convertite din formatul propriu fiecăruia dintre ele în formatul intern folosit de Sistemul de Management al Traficului.

Schimbul de date cu aceste centre va fi bazat pe o platformă XML deschisă, conform standardului DATEX II.

Sisteme cu care va trebui să schimbe date sunt următoarele:

Centrul Național de Informare CNADNR

Centrul national de Management al Traficului

CESTRIN

Centrul de Informare al Poliției Rutiere – Infotrafic

Agenția Națională de Meteorologie

Inspectoratul General pentru Situații de Urgență – IGSU

Centru de management al traficului din tara invecinata (atunci cand centrul include si monitorizarea unui sector de autostrada de langa granita tarii).

5.4. Camera de Monitorizare – specificatii tehnice

5.4.1 Specificatii generale

Camera de Monitorizare va fi proiectata si realizata astfel incat sa asigure un mediu de lucru adecvat operatorilor in ceea ce priveste: confortul, securitatea in munca, siguranta, usurinta in comunicare, functionalitatea, automatizarea proceselor, etc.

Proiectul de amenajare al Camerei de Monitorizare se va realiza de catre Antreprenor si va fi aprobat de catre Beneficiar.

Camera de Monitorizare are in componenta urmatoarele elemente:

- pupitrele operator
- statiile de lucru
- echipamente auxiliare: scaune, spatii de depozitare, alte obiecte de mobilier, echipamente de birou (telefoane, copiator, scanner, imprimanta), corpuri de iluminat, separatoare de zgomot, etc
- sistemul de afisare multifunctional – Videowall

Numarul pozitiilor de operator se va stabili in functie de numarul subsistemelor ITS monitorizate. Fiecare operator va beneficia de un minim de echipamente de lucru: statie de lucru, sistem de comunicare, acces la echipamente de birou, sistem de iluminat.

Distanta dintre pupitrele de operator si sistemul de afisare sau distantele dintre operatori se vor stabili in functie de dimensiunile Camerei de Monitorizare

Alegerea dimensiunilor pupitrelor de operator, a elementelor auxiliare si amplasamentul acestora, se va face astfel incat sa fie asigurat camp vizual neingradit catre videowall sau catre alte ecrane comune, din orice pozitie de operator.

Dulapurile sau alte spatii de depozitare se vor amplasa pe peretii laterali ai Camerei de Monitorizare.



Iluminarea se va proiecta ținând cont de câteva cerințe generale:

- corpurile de iluminat să fie amplasate astfel încât să nu fie reflexii pe ecranele Videowall sau ale stațiilor de lucru

- intensitatea luminoasă să fie reglabilă

Stațiile de lucru vor avea aceleași configurații hardware și software, cu opțiuni de a selecta rolul: operator sau supervisor. Ele se vor instala astfel încât să fie ferite de lovituri accidentale sau vibrații și cu acces ușor pentru mentenanță.

Echipamentele electronice din interiorul Camerei de Monitorizare se vor amplasa la departare de orice sursă de căldură.

Sistemul de afișare - Videowall:

- este alcatuit din mai multe ecrane tip Videowall, numărul lor fiind calculat în funcție de mărimea Camerei de Monitorizare și a numărului de poziții operator;

- se va amplasa pe un perete cu vizibilitate directă și neîngrădită de la toate pozițiile de operator;

- se va instala la o distanță de perete care să permită acces ușor pentru mentenanță preventivă și corectivă;

- va trebui să afișeze:

Harta GIS națională sau pe regiuni cu reprezentarea drumurilor de interes (prestabilit) și redarea fluxurilor rutiere majore;

Harti locale, cu prezentarea situațiilor din teren;

Imaginea și caracteristicile de trafic ale unui drum ori a unui nod de trafic;

Imagini marite, pentru observarea detaliilor;

Informații adiționale, harti suplimentare, rapoarte.

Pentru monitorizarea acestui lot de drum expres, vor fi prevăzute 2 stații de lucru cu câte 3 monitoare, având specificațiile tehnice descrise în prezentul document și mobilierul aferent.

5.4.2 Specificații tehnice mobilier

Mobilier

Prin natura operațiunilor din centrul de monitorizare, mobilierul necesar este diferit de mobilierul de birou standard. Mobilierul trebuie să permită utilizarea 24h/7 în condiții optime și să permită includerea echipamentelor IT și audio-video.

Principalele caracteristici ale mobilierului, pe care trebuie să le avem în vedere:

Să fie sigur pentru amplasarea a unu sau mai multe monitoare, care pot fi poziționate pe perete sau așezate pe birou.

Permiterea ajustării înălțimii pentru stațiile de lucru și pentru monitoare,

Spațiile de lucru să fie suficient de mari pentru a cuprinde și echipamentele auxiliare utilizate de operator (unitate PC, tastatură, mouse, telefon, etc.)

Spațiile de lucru trebuie să vină cu suprafețe de calitate superioară, cu o durabilitate foarte bună. Pentru durabilitate, este recomandată asamblarea și securizarea elementelor prin șuruburi.

Birourile de tip sit-stand sunt o alegere ergonomică pentru stațiile de lucru. Posibilitatea de a alterna pozițiile la spațiul de lucru, în șezut sau în picioare, reduce oboseala operatorilor și ajută productivitatea.

Scaunele au un rol foarte important în eficiența și productivitatea operatorului. Un scaun adecvat pentru o utilizare 24h/7 trebuie să aibă ca și caracteristici:

- să fie comode, chiar și după mai multe ore petrecute în scaun;

- necesar să dețină picioare cu roți pentru a fi ușor de mutat, fără a implica ridicarea;

- spătarul scaunului trebuie să fie ergonomic pentru a nu fi incomod după o perioadă de timp;

- materialul scaunului să fie rezistent la uzură și să fie ușor de întreținut.

5.4.3 Cerințe tehnice minime stații de lucru

Stațiile de lucru din CMT vor avea configurații hardware și software identice.

Fiecare stație de lucru va fi echipată cu un PC cu minim trei monitoare, tastatură și mouse.

Toate stațiile de lucru PC vor opera cu ultimele versiuni de platforme Microsoft Windows.

Stațiile de lucru PC vor fi dotate cu putere de procesare de ultimă generație necesară gestionării tuturor aplicațiilor utilizate de către operatori.

Monitoarele vor fi adecvate pentru afișarea informațiilor grafice și imagini. Aceste monitoare vor trebui să fie compatibile cu toate dispozitivele de afișare.



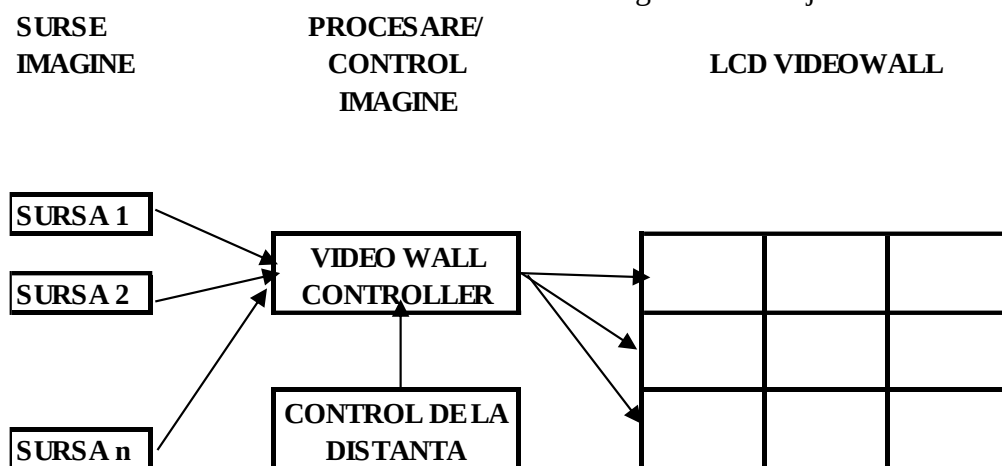
Monitoarele vor avea diagonala minimă a ecranului de 24", cu posibilitatea de ajustare a poziției și înclinării.

Specificatii minime:

- CPU - Intel Core i7 sau echivalent, ultima generatie
- Memorie RAM: 128GB DDR5;
- Hard disk: 512 Gb, SSD;
- Conectivitate: 4 x USB 3.0, 2 x USB 2.0, 1 x USB C, Port RS232, 1 x RJ-45 Ethernet 10/100/1000 Mbps, 2HDMI, 2xDisplay port;
- Placa video dedicata minim 16Gb;
- Alimentare: AC 100 - 240 V;
- Sistem operare: Windows, ultima varianta;
- Upgrade software gratuit;

5.4.4 Specificatii tehnice videowall

Sistemul videowall este descris schematic in imaginea de mai jos:



Numarul de ecrane tip Videowall, va fi calculat in functie de marimea Camerei de Monitorizare si a numarului de pozitii operator si este minim 4.

Dimensiunile și greutatea echipamentului aferente sistemului videowall vor fi calculate în documentul PT (Proiect Tehnic). In calculul dimensiunii si greutatii sistemului videowall se includ cablurile si elementele de fixare. Sistemul videowall trebuie fixat pe un planșeu în mod rigid și ancorat de peretele, asigurand un spatiu suficient pentru ventilatie si mentenanta. Modalitățile de prindere vor fi prezentate în documentul PT și convenite cu Beneficiarul înainte de instalare. Peretele pe care se monteaza sistemul videowall nu trebuie sa contina ferestre sau luminatoare.

Construcția ecranului principal va trebui să fie de așa natură încât grosimea vizibilă a marginilor orizontale și verticale să fie minimă - interstitiu maxim 4 mm.

Imaginea va fi continuă și nu se accepta zone negre între imaginile consecutive, mai mari de 4 mm, liniar. Ecranul multifunctional va trebui sa permita impartirea imaginii operative in cel putin 3 grupe: ecranul central, care afiseaza imaginile din teren si 2 afisaje laterale configurabile la cerere (afisare de imagini in timp real, harti, semnalizari, back-up pentru ecranul central)

Specificatiile tehnice detaliate pentru componentele sistemului videowall vor fi descrise detaliat in cadrul Proiectului Tehnic elaborate de Antreprenor. Toate specificatiile vor fi supuse aprobarii Beneficiarului.

Specificatii minime ecran Videowall

- Conectivitate: DVI-D, cel puțin HDMI si DVP
- Porturi de retea: minim 1 port RJ45 (LAN)
- Dimensiune Ecran: 55"
 - Rezoluție ecran: 1920 X 1080(FHD)
 - Uniformitatea luminozității: 95%
 - Luminozitate: 500 cd/mp
 - Contrast: 1400:1
 - Unghi de vizibilitate: 150o / 150o (verticală / orizontală)



- Timp răspuns: 8ms
- Aspect: 16:9
- Culori ecran: 8 bit – 16.7 milioane
- Durata de viață: 50000 ore (LED)
- Upgrade software gratuit
- SLA: Timpul de remediere defecțiune – maxim 24 ore / timpul de înlocuire echipamente defecte ce nu se află în stoc – maxim 20 zile
- Accesorii: Documentație cu manual de utilizare și configurare în format electronic.

Specificatii minime Controller

Controllerul va trebui să poată recepționa, decoda și afișa în timp real minim 20 de fluxuri video în diferite formate. Acestea vor include minim MPEG4 ASP și SP (conform ISO/IEC 14496-2).

Controller-ul va permite afișarea imaginilor provenite din mai multe surse de intrare (minimum 12), fără a limita modalitatea de vizualizare a acestora în cadrul video-wall-ului (o sursă poate fi afișată pe unul sau mai multe monitoare, pe toate, sau doar pe o parte a unui monitor). Prin surse de intrare se înțeleg atât intrări de semnal digital/analogic local (ex: sistemul de calcul pentru monitorizare și control, stații de lucru, ș.a.), pagini web distincte, cât și fluxuri video din rețea (remote-desktop, camere video, etc.).

Specificatiile minime ce vor trebui îndeplinite de Controller:

- CPU - Intel Core i7 sau echivalent, ultima generație
- Memorie RAM: 32GB DDR5;
- Redundanță: sursa de alimentare redundanta;
- Hard disk: 512 Gb, SSD;
- Conectivitate: 4 x USB 3.0, 2 x USB 2.0, 1 x USB C, Port RS232, 2 x RJ-45 Ethernet 10/100/1000 Mbps, 4HDMI;
- Alimentare: AC 100 - 240 V;
- Sistem operare: Windows, ultima varianta;
- Upgrade software gratuit;
- SLA: Timpul de remediere defecțiune – maxim 24 ore / timpul de înlocuire echipamente defecte ce nu se află în stoc – maxim 20 zile
- Accesorii: Documentație cu manual de utilizare și configurare în format electronic pe mediu optic;

5.5. Data Center – specificatii tehnice

Data Center-ul sau Camera Tehnica este un spatiu dedicat in care se vor instala serverele necesare pentru monitorizarea si controlul subsistemelor ITS, serverele pentru stocarea datelor si alte echipamente cum ar fi cele active de retea si comunicatii (switch-uri, routere, firewall, etc) sau componente ale infrastructurii de alimentare cu energie electrica. Data Center-ul va fi dotat si echipat cu instalatiile care sa asigure o climatizare si umiditate adecvate functionarii echipamentelor in parametrii normali, precum si o autonomie a energiei electrice, utilizandu-se echipamente de tip UPS. Sistemul de climatizare va fi separat de cel ambietal din Camera de Monitorizare.

Accesul in Data Center va fi restrictionat si se va face pe baza de cod sau cartela. Daca se considera necesar, se vor prevedea sisteme de securitate suplimentare.

In data Center se vor instala dulapuri pentru echipamente, cu configuratie standard tip Rack 19”.

Dulapurile vor fi dimensionate astfel incat, la momentul punerii in functiune a CMT, fiecare dintre acestea va fi ocupat la maxim jumatate din capacitate, asigurandu-se, astfel, disponibilitatea de extindere a centrului. Toate dulapurile vor fi dotate cu protectii mecanice, sisteme de ventilatie proprie si sisteme de iluminare.

In fiecare dulap care contine servere vor fi prevazute module tastatura – ecran modular (tip KVM).

Dulapurile se vor monta pe pardoseala tehnica si se vor lega de tavan utilizand elemente de fixare, astfel incat sa se evite orice miscare sau vibratie.

5.6. Cablare – specificatii tehnice

In cadrul CMT se vor instala urmatoarele tipuri de cabluri:

- cabluri pentru comunicatii de voce si date: cabluri cu fibra optica si cabluri de cupru, pentru date si voce
- cabluri de alimentare cu energie electrica
- cabluri pentru sistemul de securitate



Antreprenorul va realiza proiectele de cablare tinand cont de standardele in vigoare pentru fiecare domeniu in parte.

Antreprenorul va preda Beneficiarului planurile de cablare, dupa finalizarea instalarii cablurilor si punerea in functiune a CMT.

Cerinte generale de proiectare si executie:

- traseele de cabluri se vor amplasa astfel incat sa permita o usoara instalare, verificare si intretinere a cablurilor
- toate cablurile vor fi amplasate, de regula, in plansele sau tavanele false sau pe trasee de cabluri/tubulatura/jgheaburi in incaperile fara podea sau tavan fals
- cablurile se vor instala in grupuri separate pe tip de cablu si obiectiv
- toate traseele cablurilor vor fi prevazute cu senzori termici/de fum care vor declansa alarme in caz de supraincalzire/prezenta fum. Acesti senzori se vor plasa in structura cablurilor (sau in conducte) la fiecare 2 m lungime
- toate cablurile se vor marca in conformitate cu grupul de utilizare si locul de conectare.
- toate grupurile de cabluri vor fi marcate separate cu coduri de culoare si etichetate
- modul de marcare pentru fiecare grup de cabluri va fi stabilit dupa un standard de marcare si se va respecta pe toata intinderea retelei de cabluri. Modul de marcare pentru fiecare cablu sau grup de cabluri se va repeta pe linie, rand sau coloana, pentru identificarea cu usurinta a cablurilor in cadrul operatiunilor de mentenanta.

Cabluri pentru comunicatii de voce si date

- cablurile utilizate pentru comunicatii de mare viteza sunt cele de fibra optica sau de cupru. Cablurile de cupru pentru date vor fi de tip STP sau FTP, minim cat. 6.
- cablurile pentru comunicatii vocale vor fi de tip UTP, STP sau FTP, minim cat. 5+.
- cablurile vor fi prevazute cu conector corespunzator in capete si se vor monta in cutii terminale in dulapuri repartitor sau in prize individuale
- in dulapurile repartitor, cablurile vor fi separate pe grupuri si tipuri. Toate dulapurile metalice vor fi conectate la priza de pamant a cladirii.

Cabluri de alimentare cu energie electrica

- traseele de cabluri trebuie alese astfel incat sa se realizeze legaturile cele mai scurte
- cablurile de alimentare trebuie sa fie in conformitate cu standardele de alimentare pentru fiecare sistem
- cablurile de alimentare vor fi plasate separate de celelalte cabluri la o distanta convenabila, pentru a evita interferenta electromagnetica
- cablurile care constituie alimentarea de rezerva sau a dispozitivelor de prevenire si stingere a incendiilor se dispun, de regula, in fluxuri separate

Cabluri pentru sisteme de detectie

- cablurile utilizate pentru conectarea detectoarelor de foc, fum sau supraincalzire vor fi rezistente la temperatura.

5.7. Sistemul de alimentare cu energie electrica

Alimentarea CMT se va face de la rețeaua națională de energie electrică, în condiții tehnice standard (220 – 240 Vac, 50 Hz sinusoidal).

În cadrul CMT va exista un sistem standard de iluminat al încăperilor, în funcție de destinația lor și un sistem de iluminat de rezervă.

Pentru cazurile în care rețeaua locală nu îndeplinește specificațiile sau este întreruptă, se va instala un sistem de alimentare de rezervă format din echipamente UPS și un generator de rezervă cu pornire automată.

În cazul întreruperilor de energie electrică, se vor menține în funcțiune următorii consumatori esențiali: echipamentele din Data Center, stațiile de lucru, sistemul de climatizare din Data Center, sistemul de alarmare în caz de incendiu, sistemul de iluminat de rezervă.

În cadrul Proiectului Tehnic, Antreprenorul va prezenta setul minim de cerințe tehnice pentru UPS și generatorul de rezervă în funcție de numărul de consumatori și de o rezervă viitoare. Sursele de rezervă pentru energie electrică vor trebui dimensionate astfel încât să asigure o funcționare a consumatorilor esențiali din CMT pentru cel puțin 2 ore, fără reîncărcare sau alimentare.



Setul minim de cerințe tehnice ale UPS și ale generatorului de rezervă vor fi supuse aprobării Beneficiarului.

5.8. Sistem de alarmare în caz de incendiu

Instalațiile de detectare, semnalizare și avertizare incendiu trebuie să se proiecteze în conformitate cu normativele în vigoare și Legea 333/2003. Acestea trebuie să fie total independente față de alte sisteme de alarmare.

Elementele principale ale unei instalații de detectare, semnalizare și avertizare incendiu sunt:

- detectoarele de incendiu (foc/fum);
- echipamentul de control și semnalizare;
- dispozitivele de alarmare;
- declansator/declansatoare manual(e) de alarmare;
- dispozitiv de transmiterea alarmei;
- sisteme de comandă automată pentru stingerea incendiului.
- echipament de alimentare cu energie electrică.

Antreprenorul va elabora documentația tehnică care trebuie să conțină:

- planurile de instalare
- indexul zonelor de detectare
- lista componentelor sistemului
- schema-bloc
- identificarea echipamentului
- planul de verificare periodică (service)

În elaborarea documentației tehnice, Antreprenorul va respecta următoarele cerințe minime:

a) sistemul de detectare, semnalizare și avertizare incendiu va avea o sursă de alimentare de rezervă proprie (baterie), independentă de sistemul de alimentare de rezervă a CMT, care va asigura funcționarea echipamentelor de detectare, semnalizare și avertizare incendiu pentru cel puțin 48 de ore în modul stand-by și 1 oră în modul alarmă.

b) stabilirea zonelor de detectare se va face astfel încât locul alarmei să fie ușor de depistat, urmărind indicațiile oferite de echipamentul de control și semnalizare. Stabilirea zonelor de detectare trebuie să ia în considerare planul CMT și al clădirii în care e găzduit, dificultățile posibile de deplasare și verificare, prezenta altor pericole posibile. Se va proiecta sistemul astfel încât senzorii să acopere toate încăperile și coridoarele de acces din CMT. Detectoarele trebuie prevăzute și în zonele ascunse, unde incendiul ar putea izbucni și s-ar putea propaga. Astfel de zone pot fi și spațiile închise aflate în pardoseala tehnică și/sau deasupra plafoanelor false, canale de cabluri, etc

c) alegerea detectoarelor și declansatoarelor manual de alarmare sunt condiționate de:

- cerințele legislative
- configurația spațiilor (în special înălțimea tavanului)
- efectele instalației de ventilație și încălzire

Detectoarele vor fi de tip optic. Nu se acceptă senzori bazati pe radioactivitate. Toate detectoarele trebuie să poată fi controlate independent

d) Sistemul de detectare, semnalizare și avertizare incendiu se va conecta la un dispecerat de securitate indicat de către Beneficiar (optional la o secție de poliție).

e) documentația tehnică va fi avizată de specialiștii în domeniu, conform legislației în vigoare

Antreprenorul va dota cu stingătoare de incendiu adecvate, toate încăperile CMT.

5.9. Infrastructura hardware IT

Infrastructura hardware include toate instrumentele IT necesare funcționării aplicațiilor software specifice, stocării informațiilor provenite de la senzorii de trafic, înregistrării imaginilor video provenite de la camerele video instalate pe sectoarele de drum alocate CMT, etc.

Serverele care se vor instala, vor asigura procesarea, protecția, stocarea datelor și vor fi sincronizate cu un server de timp.

Stocarea datelor se va realiza în 6 baze de date (BD): BD pentru date de trafic, BD pentru date meteo, BD de monitorizare video, BD pentru interogări/rapoarte, BD pentru alarme/impunerea legilor, BD date administrative;

Servere aplicații



Serverele care vor gazdui modulele software vor fi echipate cu suficienta memorie RAM pentru procesarea datelor fara a exista blocaje.

Specificatiile tehnice ale serverelor de aplicatii se vor prezenta in etapa de Proiect Tehnic.

Sistemul de servere pentru aplicatii trebuie sa fie in configurație redundantă (active și rezerva calda).

Servere CCTV/NRV

- Sistem de servere în configurație redundantă (active și rezerva calda);
- Sistemul va putea funcționa normal în condițiile în care oricare dintre servere va fi indisponibil;
- Comenzile către echipamentele din teren se vor transmite prin aceste servere, pentru asigurarea unui control al priorităților și al drepturilor de acces;
- Configurarea sistemelor (adăugare echipamente, modificarea parametrilor de funcționare, adăugarea de înregistratoare) se va face fără oprirea serverelor;
- Se va asigura înregistrarea continuă, la calitatea originală, a imaginilor de la camere video;
- Fiecare înregistrator va fi capabil să înregistreze un flux cumulat de minim 100 Mbps;
- Capacitatea sistemului de stocare va fi suficientă pentru înregistrarea tuturor camerelor CCTV la o rată de 6Mbps timp de 30 de zile. Înregistrarea se va face cu rescrierea ciclică a datelor vechi.
- Sistemul de stocare va avea un sistem de protecție a datelor/înregistrărilor în cazul defectării hardware a mediului de stocare (sistem RAID).

Numarul de servere si specificatiile tehnice detaliate va fi proiectat si furnizat de catre Antreprenor in functie de numarul de echipamente monitorizate. Specificatiile detaliate vor fi supuse aprobarii Beneficiarului.

5.10. Infrastructura software

În CMT se va instala o aplicație de tip INTERFAȚĂ GRAFICĂ UNICĂ (GUI) care va asigura monitorizarea și managementul întregii infrastructuri rutiere ITS. Aplicația trebuie să ofere operatorilor din dispeceratul informatic o viziune integrată asupra întregului sistem ITS și o modalitate unitară și intuitivă de acces la funcționalități și informații. Aplicația trebuie să fie accesibilă unor operatori de dispecerat care nu dețin cunoștințe tehnice avansate.

Aplicația trebuie să permită următoarele module, licențiable în funcție de sistemele din proiect (după caz), respectiv:

- Sistem CCTV
- Sistem VMS
- Sistem detecție incidente AID
- Sistem informare condiții meteo și stare carosabil
- Sistem cântărire în mișcare
- Sistem detecție depășire viteză
- Modul raportare
- Modul monitorizare stare funcționare echipamente integrate

Limba de bază pentru operare va fi româna. GUI va trebui să includă și posibilitatea de a afișa informațiile și meniurile de comandă în limba engleză, ca alternativă. Selecția limbii va trebui să se poată efectua individual. Fiecare preferință a utilizatorilor privind limba va trebui să fie reținută de sistem și apoi aplicată automat ori de câte ori utilizatorul se înscrie în sistem.

Aplicația va fi livrată cu o licență activată pentru toată durata de funcționare a produsului;

Aplicația va fi livrată cu suport pentru actualizări periodice și pentru instalarea versiunilor ulterioare pentru o durată de minim 5 ani după expirarea perioadei de garanție.

Funcții GUI:

integrarea datelor de la toate subsistemele: imagini camere CCTV, monitorizare trafic, date meteo, sistem de informare VMS, etc. Interfața comună GUI va trebui să furnizeze operatorilor sistemului un aspect comun pentru informațiile afișate și pentru ferestrele de dialog a tuturor subsistemelor integrate;

afișarea informațiilor despre starea curentă a echipamentelor monitorizate;

alerte în cazul în care anumite echipamente devin indisponibile sau anumite servicii se întrerup;

posibilitatea de a crea o copie de siguranță a întregului sistem (backup);

interfață de management WEB; toate operațiunile se pot realiza într-o fereastră de navigator WEB (Google Chrome, Firefox, Microsoft Edge, etc);

organizarea surselor și operatorilor;



crearea unei biblioteci de presetări create pentru utilizatori. Presetările trebuie să conțină numărul și tipul surselor ce vor fi afișate precum și locul, respectiv zona din panoul de afișare unde vor fi afișate;
managementul centralizat al utilizatorilor, care va permite crearea de conturi de Administrator, cu drepturi depline, precum și crearea de conturi de Operator -utilizator cu drepturi restrânse;
interfață pentru realizarea de script-uri și macro-comenzi pentru controlul echipamentelor conectate la rețea utilizând protocoale precum: TCP/IP, TELNET sau comenzi HTTP;
managementul controllerului videowall;
controlul imaginilor afișate: poziționare, mărime, selecție surse, precum și salvarea acestora în configurații predefinite (layout);
apelarea de configurații predefinite (layout);
controlul centralizat a mai multor instalații de videowall cuplate la același controller de videowall – în funcție de tipul licenței achiziționate;
managementul diferitelor tipuri de surse disponibile: fluxuri de rețea (de la encodere, camere IP, fluxuri IPTV, capturi de ecran de pe calculatoare din sistem realizate prin VNC sau ale aplicației, HTML, fișiere media (filme, imagini, fișiere PDF), fluxuri RSS, texte care baleiază ecranul, aplicații care rulează în sisteme de operare Windows, semnale provenite de la intrări HDMI, DP, sau DVI existente în sistem;
realizarea unei interfețe unitare, cu scheme, imagini de fundal, stiluri și culori;
încărcarea de sigle, embleme;
afișarea de texte, inclusiv etichete pentru butoane;
afisare hartă GIS;

Toate componentele sistemului (senzori de trafic, meteo, camere video, echipamente de comunicații, sisteme VMS, etc) vor fi definite ca layere ale unui Sistem de Informatii Geografice (GIS).

Harta digitală GIS va fi furnizată de către Antreprenor, pentru întreaga rețea de drumuri acoperită de CMT.

Harta GIS va avea minim următoarele layere:

Limite administrative (județ, oraș comună)

Drumuri și Poduri

Căi ferate

Ape curgătoare și lacuri

Vegetație

Harta fundal georeferențiată

Aplicațiile GIS trebuie să ofere funcții avansate de generare a topologiei:

- simplificare a liniilor;
- eliminarea traseelor prea scurte sau prea lungi;
- crearea de intersecții;
- ștergerea elementelor duplicate;
- concatenarea traseelor aflate unul în continuarea celuilalt;

Aplicațiile GIS vor avea minim următoarele funcționalități:

- straturi (layere) de informații necesare în hartă (maparea tabelor din baza de date în straturi grafice);
- fișe de vizualizare și editare posibil a fi executate la selecția grafică a unui obiect;
- acțiuni specifice posibil a fi executate la selecția grafică a unui obiect;
- funcțiile disponibile în bara de unelte (toolbar);

Aplicațiile GIS vor permite definirea la nivelul întregului sistem de teme asociate diverselor tipuri de utilizatori:

straturi (layere de informații în harta);

- tipuri de rapoarte pe baza de straturi tematice și tabele de atribute;
- limitarea accesului la informații prin aplicarea de drepturi de acces;

funcții disponibile în bara de unelte;

acțiuni specifice posibil a fi executate la selecția grafică a unui obiect;

Aplicațiile GIS vor permite funcții disponibile în bara de unelte care să includă minim următoarele:

- mărire
- micșorare



- mărire pe arie
- deplasare
- centrare hartă pe bază de coordonate
- centrare hartă pe bază de selecție grafică
- imagine anterioară
- afișare la scară
- regenerare hartă
- afișare / ascundere straturi în hartă
- inițializare hartă conform definiției temei curente
- măsurarea distanțelor
- afișarea coordonatelor pe bază de selecție grafică

Aplicația GUI va recepționa, procesa și stoca date de la următoarele surse:

Date de la senzorii de trafic și meteo instalați;

Informații de la operatorii locali ai sistemului (operatorii din CMT);

Informații de la operatorii din teren;

Informații externe.

Aceste date vor putea fi vizualizate în timp real sau ca date istorice.

Selecția pentru afișare se va putea face la diferite intervale predefinite: zilnic, săptămânal, lunar, anual, sau pentru intervale cerute de utilizator. Selecția se va putea face atât pentru fiecare senzor / sursă de date în parte cât și pentru date furnizate pentru un nod sau segment de drum. Fișierele obținute va trebui să poată fi exportate în fișiere tip XLS și tip PDF.

Aplicația GUI trebuie să prelucreze datele provenite din toate sursele menționate anterior, să creeze o imagine globală asupra stării traficului/meteo/infrastructurii în toată rețeaua de drumuri gestionată de CMT și să genereze alerte.

Sistemul furnizează informații complexe referitoare la fluxurile de trafic, cum ar fi numărul și contorizarea vehiculelor, clasificarea vehiculelor, viteza etc

Toate informațiile referitoare la fluxurile de trafic, atât cele primare, cât și cele complexe trebuie să poată fi vizualizate grafic pe hartă, ca listă, sau grafice statistice.

Toate informațiile referitoare la fluxurile de trafic, atât cele primare cât și cele complexe trebuie să fie stocate pentru afișare istorică.

Afișarea informațiilor referitoare la fluxurile de trafic, atât cele primare cât și cele complexe se va putea face ca date în timp real și/sau informații istorice

Sistemul de Monitorizare trebuie să permită generarea și modificarea manuală de evenimente/ informații de trafic de către operatorii din Centrul de Management al Traficului. Acestea vor fi tratate din punct de vedere al stocării și prelucrării la fel ca informațiile primite de la senzori.

Sistemul trebuie să asigure:

- informarea operatorilor privind starea meteo-rutieră în zonele unde se montează senzori;
- prognoza pe termen scurt (2-3 ore) privind starea suprafeței drumului; în cazul existenței disponibile a unei prognoze regionale meteo, prognoza va fi realizată pentru 24 ore;
- avertizarea și alarmarea operatorilor privind fenomenele care afectează circulația în zonele și în baza informațiilor de la senzorii/stațiile instalate; Avertizarea și alarmarea va avea praguri multiple, ce pot fi programate de administrator și selectiv de către operator;
- înregistrarea datelor, avertizărilor și alarmelor.

Afișarea datelor va fi realizată prin interfața GUI comună tuturor aplicațiilor de monitorizare și informare asupra traficului și a condițiilor de circulație.

Module aplicație software

Aplicația software trebuie să fie concepută astfel încât să integreze în CMT subsistemele ITS instalate pe sectoarele de drum monitorizate. Aplicația software trebuie să permită controlul și configurarea de la distanță a subsistemelor ITS, să prelucreze și să afișeze alarmele transmise de subsistemele ITS, să genereze rapoarte și să emită prognoze.

Aplicația trebuie să emită alerte, clasificate în două categorii:

- Alerte tehnice – semnalează probleme de funcționare ale echipamentelor, precum erori, defecțiuni sau alte anomalii tehnice;



- Alerte de business – oferă informații relevante privind fluxurile de trafic, condițiile meteo și alți parametri esențiali pentru managementul infrastructurii.

Aplicația va fi instalată și configurată în infrastructura CMT, iar licența de utilizare este de tip perpetuu, fără a fi necesară extinderea, actualizarea sau reînnoirea licenței după o perioadă de timp.

Toată documentația relativă la sistem, incluzând manuale, desene și schițe va fi stocată în sistem, în format electronic.

Aplicația software trebuie să fie structurată pe module/arii funcționale:

Modul date de trafic

Modulul date de trafic prelucrează datele furnizate de subsistemul de culegere a datelor de trafic CS+VEH. Acesta trebuie să permită integrarea în CMT a dispozitivelor de clasificare a vehiculelor. Modulul trebuie să furnizeze o imagine clară asupra traficului rutier și să permită generarea de grafice și exportul de rapoarte relevante pentru analiză și decizie.

Modul meteo

Prin intermediul acestui modul sunt colectate informații de la stațiile meteo și senzorii de drum (polei), care trebuie utilizate în rapoarte, analize și reprezentări grafice.

Modulul meteo va asigura:

- Informarea operatorilor privind starea meteo-rutieră în zonele unde se montează stații meteo complete sau senzori de drum (polei);
- Prognoza privind starea suprafeței drumului, pe termen scurt (2-3 ore) sau 24 de ore (dacă specificațiile stației meteo permit);
- Avertizare și alarmarea operatorilor privind fenomenele care afectează circulația în zonele monitorizate de senzorii/stațiile instalate. Avertizarea și alarmarea vor avea praguri multiple, ce pot fi programate de administrator și selectate de către operator;
- Înregistrarea datelor, avertizărilor și alarmelor pe o perioadă de min 30 zile;

Administrației Naționale de Meteorologie poate avea acces la modulul de aplicație aferent informațiilor meteo (prin restricția accesului la celelalte informații) și de asemenea la camerele video amplasate în locațiile la care se găsesc senzorii meteo. Pentru a permite accesul ANM la această aplicație, Antreprenorul va trebui să pună la dispoziția Beneficiarului câte un user și o parolă pentru fiecare subsistem de monitorizare meteo.

Modul monitorizare video

Modulul video trebuie să integreze date furnizate de subsistemul de monitorizare video – CCTV (AID și PTZ) și să permită afișarea fluxurilor video atât pe videowall cât și pe ecranele operatorilor. Aceste operațiuni trebuie realizate direct din aplicația web a operatorilor.

Operatorii din CMT trebuie să aibă acces complet la funcționalitățile oferite de camere, inclusiv la meniul camerelor.

Soluția de monitorizare video trebuie să ofere posibilitatea de înregistrare continuă a fluxurilor de la toate camerele timp de 30 de zile.

Pentru vizualizarea imaginilor înregistrate trebuie oferită o interfață de căutare și extragere a unei secvențe video pentru o anumită cameră și pentru o anumită perioadă de timp.

Modulul trebuie să ofere posibilitatea salvării pe memorie externă standard (memory stick, DVD, etc.) a unor eșantioane de imagini stocate, iar în situația în care comprimarea/înregistrarea se efectuează într-un sistem proprietar, salvarea să se efectueze într-un format standard, la calitate maximă.

Modulul trebuie să permită stocarea separată, la nivel central, a secvențelor înregistrate în urma unei alerte sau la cererea specială a unui operator. În acest caz, stocarea trebuie să includă o secvență anterioară declanșării procesului de 'n' secunde. Perioada se definește la nivelul sistemului și inițial va fi de 120 de secunde.

Modulul trebuie să ofere posibilitatea extragerii și salvării de instantanee din cadrul fluxului video. Salvarea acestora se va realiza într-un format standard (de ex: bitmap, JPEG, png, TIFF, etc.).

Modulul trebuie să transmită auditul acțiunilor efectuate de către operatori.

Detectia automata a incidentelor – AID

Informațiile transmise prin intermediul software-ului integrat în camerele video AID sunt prelucrate în CMT utilizând modulul software de monitorizare video.



Software-ul instalat in CMT trebuie sa afiseze in timp real situatiile periculoase detectate de camerele video AID:

- a. congestie de trafic;
- b. viteza de deplasare redusa;
- c. vehicul oprit;
- d. deplasarea vehiculelor pe contrasens;
- e. prezenta pieton pe carosabil;
- f. incarcatura pierduta pe carosabil;
- g. fum/foc/ceata.

Modulul trebuie să permită definirea incidentelor pe grupuri de detecție.

Modulul trebuie monitorizarea și configurarea de la distanță a parametrilor de detecție.

Alarmerle de un anumit tip de trebuie să poată fi activate sau dezactivate (exemplu: dezactivarea alarmei pentru vehiculele oprite în condiții de ambuteiaj în trafic).

În momentul primirii unei alarme modulul trebuie să extragă secvența înregistrată și să o asocieze cu alarma inițitoare.

Subsistemul va furniza imagini cu informații pre și post eveniment. Perioada necesară furnizării informațiilor pre și post incident trebuie să fie configurabilă.

Stocarea imaginilor trebuie făcută astfel încât să permită posibilitatea căutării ulterioare în funcție de data și ora.

Monitorizare video

Operațiunile efectuate de către operatorii din CMT asupra camerelor video PTZ trebuie să includă minim următoarele:

- Selectarea oricărei camere din sistem pentru vizualizare și control;

Vizualizarea “live” a fluxurilor video provenite de la camere;

Vizualizarea fluxurilor “live” concomitent cu înregistrări solicitate pentru perioade de timp selectate manual;

- Mișcarea camerei selectate prin modificarea parametrilor: unghiul de orientare pe verticală(tilt), unghiul de orientare pe orizontală (pan) și deschiderea unghiului vizualizat (zoom);
- Controlul manual al parametrilor camerelor sau setarea pe modul de reglare automat;
- Posibilitatea de urmărire a unui vehicul;
- Pornirea/oprirea ștergătorului (dacă este cazul);
- Afișarea fluxului video pe un anumit monitor;
- Setarea de preset-uri (poziții predefinite ale camerei care sunt definite prin stabilirea parametrilor pan, tilt și zoom.);

- Inițierea, suspendarea sau oprirea unui tur de mișcare pentru o cameră;

Definirea inițială a pozițiilor presetate și a tururilor de mișcare este în responsabilitatea Antreprenorului

- Blocarea camerei pe o poziție fixă;
- Stocarea/tipărirea imaginilor instantanee obținute de la o cameră.

În cazul în care 2 operatori cu același nivel de prioritate vor să acceseze aceeași resursă, sistemul trebuie să ofere controlul primului operator care accează resursa respectivă.

Pentru monitorizarea eficientă a unei zone geografice acoperită de mai multe camere, operatorul trebuie să aibă posibilitatea de a defini secvențe de camere. O secvență reprezintă o succesiune ordonată de camere și o perioadă de timp pentru vizualizare din partea unei camere. În urma definirii unei secvențe operatorul va putea vizualiza, pentru perioada aleasă de timp, imagini de la fiecare cameră în cadrul unui flux video continuu.

Modulul trebuie să ofere posibilitatea de definire de tururi de mișcare multicamera. Un tur de mișcare multicamera reprezintă un flux continuu video care concatenează tururi de mișcare de la mai multe camere într-o ordine stabilită de către operatori.

Modul ANPR

Tehnologia ANPR (Automatic Number Plate Recognition) permite identificarea în mod automat a numerelor de înmatriculare.



Modulul ANPR trebuie conceput pentru a facilita identificarea și gestionarea vehiculelor prin recunoașterea numerelor de înmatriculare. Acesta trebuie să ofere soluții avansate de monitorizare și raportare, adaptate nevoilor complexe ale unui sistem de trafic.

Acest modul trebuie să permită:

Integrări cu diverși producători de camere ANPR.;

Afișare detalii pentru fiecare detecție (informații despre vehiculele detectate, imaginile aferente);

Stocarea istoricului de detecții;

Reprezentare grafică pe hartă a traseului unui vehicul, utilizând detecțiile ANPR;

Configurare Black/White List, cu opțiuni de generare evenimente de alertă și acțiuni personalizate;

Rapoarte avansate privind calitatea și eficiența detecțiilor ANPR, rapoarte care pot fi exportate în diferite formate;

Microservicii sau sisteme dedicate și integrate cu API-ul serviciului de rovinietă. Astfel pe baza detecțiilor realizate în punctele locale, prin această integrare, se pot genera înregistrări în sistemul de rovinietă național.

Modul SPEED

Subsistemul SPEED are în componența o aplicație software de prelucrare locală a datelor. Aceste date vor fi exportate și transmise către modulul SPEED din CMT.

Pe lângă informațiile referitoare la viteza vehiculelor, aplicația software din CMT va afișa și următoarele informații adiționale: număr de vehicule detectate, procent de depășire al vitezei regulamentare, viteza medie de deplasare (dacă este posibil).

În cadrul acestui modul se vor crea algoritmi software care vor determina timpii de deplasare și viteza medie pe secțiuni de drum.

Modul WIM

Datele transmise de către subsistemul WIM sunt prelucrate în modulul dedicat în CMT.

Aplicația trebuie să țină cont de autorizațiile emise pentru transporturi speciale.

Valorile pentru care se emit alerte sunt setate, local sau din CMT, în conformitate cu legislația în vigoare. ISCTR va avea acces doar la modulul de aplicație aferent sistemelor WIM utilizând un user name și parolă.

Modul informare

Informarea participanților la trafic se face cu ajutorul panourilor VMS, a sistemului radio analogic FM sau pe un website.

Controlul mesajelor afișate pe panourile VMS sau alertele de trafic transmise prin sistemul radio se face prin intermediul aplicației instalate în CMT.

Modul evenimente

Subsistemul INFRA furnizează imaginile video ale camerelor de supraveghere și generează alarme care se transmit către CMT.

Datele sunt prelucrate în modulul software dedicat. Aplicația de afișare a imaginilor camerelor de securitate din Centrul de monitorizare va trebui să poată face corelarea între imaginile video și alarmele generate de senzori.

Modul Rapoarte

Acesta are rolul de a furniza utilizatorilor rapoarte specifice, generate pe baza datelor colectate de la subsistemele ITS. Rapoartele pot fi exportate în diverse formate pentru analiză și documentare.

5.11. Subsistem de comunicații de date

Subsistemul de comunicații de date, care asigură transmiterea informațiilor bidirecțional, între unitățile locale de procesare și CMT, trebuie dimensionat astfel încât să permită funcționarea la capacitate maximă a tuturor echipamentelor ITS instalate și întârzierile în transmiterea informațiilor să fie minime.

Pentru a asigura administrarea uniformă și compatibilitatea eficienței a funcționalităților implementate în comunicații, se recomandă ca elementele active pentru rețeaua de comunicații să fie furnizate de la același producător.

Echipamentele active din rețeaua de comunicații sunt de tip switch sau router IP-MPLS. Ele vor rula un protocol de rutare pentru stabilirea link-urilor active și a rutelor de cost minim între sursă și destinație, fiind necesar suportul pentru următoarele protocoale de rutare: static routing, RIP/RIPng, OSPF/OSPFv3, IS-IS.



Echipamentele de tip switch vor avea porturi Gigabit Ethernet (standard IEEE 802.3z).

Reteaua de comunicatii va respecta, minim, urmatoarele standarde: IEEE802.1q, IEEE802.1p, IEEE 802.1d, IEEE 802.3ad, IEEE 802.1ab, STP/RSTP/MSTP

Se vor crea profile de trafic pentru diferitele aplicații: imagini video, voce, aplicații web, sincronizări baze de date.

Ținând cont de profilele de trafic necesare, echipamentele active vor avea următoarele caracteristici:

Prioritizare trafic;

Algoritm avansat de convergență/recuperare rapida a traficului in mai puțin de 100 ms.

Asigurarea calității serviciilor (QoS);

Soft de Management, bazat pe protocol SNMPv1, v2c cu furnizarea MIB-urilor;

Capabilități VLAN trunk pentru fiecare port in standard 802.1q tagging;

Minim 4000 ID-uri VLAN;

IGMP V1, V2, V3;

Grupuri IGMP : min 255;

Alocări de bandă pentru fiecare tip de trafic și pentru fiecare port al echipamentului;

Autentificare RADIUS/TACACS+.

Alocarea de VLAN-uri diferite pentru profile de trafic diferite.

Echipamentele active vor face dinamic comutarea de pe suportul de transmisie de bază pe cel de rezervă, respectând protocolul de rețea STP (SpanningTree Protocol - IEEE 802.1d) sau alt standard cu același scop (RSTP - 802.1w, MSTP Multiple SpanningTree Protocol - IEEE 802.1s).

Antreprenorul trebuie să garanteze securitatea și confidențialitatea datelor ce tranzitează infrastructura de comunicații. Acesta va prezenta modalitățile prin care realizează acest lucru. Ex: tehnologie VPN-MPLS.

Parametrii tehnici minimi ai fiecărei legături de date trebuie să fie următorii:

Întârziere dus-întors maximă (round trip time delay): ≤ 150 ms;

Pierdere de pachete maximă (packet loss): ≤ 1 %;

Jitter maxim: ≤ 50 ms;

Disponibilitate de minim 99%.

Pentru asigurarea securității comunicațiilor, se vor instala în Data Center echipamente de tip Firewall cu rol de agregare a traficului de la subsistemele ITS.

Configurația finală de echipamente de comunicații și firewall va fi propusă de Antreprenor și aprobată de Beneficiar.

Pentru mediul de comunicație care nu este securizat, Antreprenorul va oferi mecanisme de criptare și autentificare.

Echipamentele trebuie livrate cu licențierea software corespunzătoare.

Antreprenorul va garanta că toate suporturile fizice ce conțin software vor fi livrate fără viruși informatici, viermi informatici sau cod periculos, care pot distruge sau altera software, firmware sau hardware și care, prin orice metodă, pot distruge sau altera orice dată sau informație accesată prin sau procesată de software. Antreprenorul va anunța imediat Beneficiarul, în scris, dacă există suspiciunea sau are cunoștință că software-ul echipamentelor livrate poate provoca neajunsurile de mai sus.

Toate soluțiile antivirus vor fi actualizate la zi pe toată perioada de derulare a contractului, acesata incluzând și perioada de garanție.

Costurile de actualizare software pentru oricare dintre programele livrate, antivirusi, etc sunt în sarcina Antreprenorului până la finalizarea perioadei de garanție.

5.12. Comunicații locale

Rețeaua de comunicații care se va proiecta va ține cont de nevoile operaționale și administrative ale CMT, astfel că se vor defini două rețele:

Rețeaua operațională va asigura cerințele de comunicații ale echipamentelor de preluare/procesare/stocare/afișare date și imagini, precum și ale operatorilor din centrul de monitorizare.

Această rețea va conecta:

echipamentul de protecție a rețelei;

serverele de aplicații;

serverele CCTV/NVR;

echipamentul de stocare;



echipamentele de afișare a informațiilor: posturile de lucru ale operatorilor, controller video-wall, video-wall, imprimanta centrului;

imprimantă de rețea;

access point pentru conectare wireless;

Rețeaua administrativă va asigura cerințele de comunicații ale sistemelor suport pentru funcționarea Centrului de Monitorizare și Informare. Această rețea va conecta:

serverul de timp pentru sincronizarea orară a tuturor echipamentelor din CMT;

centrala telefonică, împreună cu telefoanele operatorilor din centru;

sistemul de detecție la incendiu;

sistemul de detecție la efracție;

camerele video de Securitate din cadrul CMT;

UPS-ul;

grupul electrogen.

5.13. CMT provizoriu

Daca echipamentele ITS de pe sectorul autostrada/drum expres se instaleaza inainte de punerea in functiune a CMT sau daca exista tronsoane/loturi/sectiuni de autostrada/drum expres neconstruite/fara infrastructura de fibra optica, se va tine cont de urmatoarele:

- se va bugeta achizitionarea unui container (Shelter) in care sa poata fi instalate echipamentele de management a sistemelor ITS.
- in proiect vor fi prevazute toate echipamentele de comunicatii necesare conectarii sistemelor ITS in CMT, chiar daca acest CMT nu este pus in functiune.
- echipamentele care se vor instala in container se vor reloca in CMT cand acesta va deveni functional.
- transmiterea datelor, catre un CMT existent, se va face folosind infrastructura unui operator de telecomunicatii eventual prezent in zona tranzitata de autostrada-drum expres/prin FO inchiriată/printr-un sistem de comunicatii radio/mobile. Valoarea aferenta inchirierii infrastructurii de fibra sau a comunicatiilor mobile/radio va fi suportata de Contractant pana la incheierea Procesului Verbal de Receptie Finala, estimata fiind o perioada de 60 de luni.
- echipamentele, platformele/licentele software, structura fisierelor/bazelor de date prevazute a se instala in CMT vor fi disponibile a fi livrate catre Contractantul responsabil cu realizarea CMT. La momentul punerii in functiune a CMT, Antreprenorul va acorda suportul necesar integrării in CMT atuturilor echipamentelor de pe aceasta sectiune.

5.14. Dispozitii finale

Antreprenorul va oferi un serviciu de comunicații de tip VPN (Virtual Private Network) pe perioada instalării și pe perioada de garanție cu capacitățile necesare transmiterii datelor la sediul CNAIR Central. Conexiunea VPN va avea o lărgime de bandă garantată de un minim Mbps care va fi stabilit in functie de necesarul datelor ce vor fi transferate.

Asigurarea functionarii fara intreruperi a canalelor de comunicatie solicitate, este in sarcina Antreprenorului. Acesta va asigura personalul tehnic necesar indeplinirii cerintei de mai sus

CMT-ul va avea acces securizat la rețeaua internet si va fi dotat cu un punct de acces wireless (WiFi).

Toată documentația sistemului, incluzând manuale, desene și schițe va trebui stocată în format electronic.

6. Documentatie

In cadrul Memoriului Tehnic elaborat la faza de PT, se va face o scurta descriere a fiecărei locatii in care se vor instala echipamente ITS, care va contine, minim, urmatoarele informatii:

- pozitia kilometrica;
 - echipamentele care se instaleaza in locatie
 - modalitatea de legare la rețeaua electrica a sistemelor ITS
 - locul/pozitia (pe stalp, portal, etc) unde se instaleaza echipamentele
 - modalitatea de transmitere a informatiei catre CMT (cabluri FTP, FO, mediaconvertoare switch-uri, etc)
 - orice alta informatie relevanta
- Proiectul tehnic al sistemului



Proiectul tehnic se va realiza in conformitate cu Cerințele Beneficiarului si va fi aprobat de catre Beneficiar.

Proiectul tehnic de execuție conține părți scrise și părți desenate, necesare pentru execuția obiectivului de investiții.

Proiectul tehnic va cuprinde arhitectura funcțională, arhitectura fizică și specificații detaliate pentru toate componentele hardware și software ale sistemelor ITS.

Proiectul tehnic va prezenta solutia tehnica de conectare la rețeaua publica de distributie a energiei electrice, atat a tuturor punctelor de concentrare.

Părțile scrise cuprind date generale privind investiția, descrierea generală a lucrărilor, memorii tehnice pe specialități, caiete de sarcini, liste cu cantitățile de lucrări, graficul general de realizare a investiției. Partea scrisa va cuprinde si lista de echipamente corelata cu partea desinata.

Părțile desenate cuprind planșe de ansamblu, precum și planșe aferente specialităților: planșe de arhitectură, de structură, de instalații, de utilaje și echipamente tehnologice, inclusiv planșe de dotări. Partile desenate vor detalia pozițiile exacte de amplasare a subsistemelor. Amplasamentul subsistemelor ITS va fi corelat cu semnalizarea rutiera. In acest sens, pe planurile de situatie se vor pozitiona:

- toate echipamentele ITS, inclusiv infrastructura suport;

- portalurile si stalpii pentru semnalizarea rutiera verticala/orizontala.

Detaliile de execuție se elaborează odată cu proiectul tehnic de execuție, constituind parte integrantă a acestuia.

Proiectul tehnic de execuție, inclusiv detaliile de execuție se verifică de către specialiști verifcatori de proiecte atestați pe domenii/subdomenii de construcții și specialități pentru instalații, în scopul verificării îndeplinirii cerințelor fundamentale aplicabile construcțiilor, pentru protejarea vieții oamenilor, a bunurilor acestora, a societății și a mediului și pentru asigurarea sănătății și siguranței persoanelor implicate, pe întregul ciclu de viață a construcțiilor.

Proiectul tehnic va cuprinde arhitectura funcțională, arhitectura fizică și specificații detaliate pentru toate componentele hardware și software ale sistemelor ITS.

Toate proiectele, specificatiile si caracteristicile vor trebui detaliate de catre Antreprenor si furnizate atat Beneficiarului cat si Supravizorului (Reprezentant al Beneficiarului), spre acceptare si validare. Nici o lucrare, specificatie sau caracteristica tehnica nu va fi considerata acceptata daca nu indeplineste criteriile minime specificate si nu este validata in scris de catre Beneficiar si Supravizor (Reprezentant al Beneficiarului).

Pe cat este posibil, echipamentele de comunicatie propuse vor asigura compatibilitatea cu alte echipamente instalate in cadrul altor proiecte de autostrăzi și/sau drumuri de mare viteză.

Este de asteptat ca actualele caracteristici din teren (intersectii, numar de senzori, drumuri, etc.) sa creasca in volum, astfel ca sistemul va fi dimensionat si proiectat astfel incat sa permita extinderea lui.

Antreprenorul va preda Beneficiarului un exemplar al Proiectului Tehnic.

Documentația finală a sistemului

Toată documentația va fi livrată în limba română, atât pe hârtie, cât și în format electronic. Unele documentații tehnice ale echipamentelor pot fi cele originale în limba engleză.

Documentația pentru sistem include următoarele:

- Manual de utilizare pentru operatori;
- Manual de utilizare hardware;
- Manual de întreținere și service;
- Manual de utilizare software/firmware;
- Configurația schematică a sistemului și documentația tehnică finală (as built manual);
- Licențe Sisteme de Operare instalate pe servere si statii de lucru;
- Licențe aplicatii – soft de prelucrare informatii de la echipamente din teren;
- Licențe antivirus.

Toate documentele (inclusiv desene, imagini, scheme) furnizate în cadrul acestui contract vor fi disponibile si în formă electronică. Formatul electronic va fi agreat cu beneficiarul anterior prezentării lui.

Formatul electronic al documentelor trebuie să fi accesibil pe stațiile de lucru ale angajaților Beneficiarului.



Pentru Beneficiar nu vor exista restricții de multiplicare prin fotocopiere a documentelor de instruire care fac parte din acest contract și nici restricții de distribuire a copiilor către alte părți asociate lui. Antreprenorul nu va multiplica niciun document către un terț și se va conforma clauzei de non-divulgare. Aplicația software de generare a rapoartelor va fi predată sub formă de cod sursă pentru a putea fi completată și/sau modificată ulterior de Beneficiar.

7. Instruire

Antreprenorul trebuie să pregătească și să asigure cursuri de instruire pentru personalul Beneficiarului. Cursurile de instruire se vor desfășura în limba română. Manuale de curs vor fi în limba română. Dacă este necesar, cursurile de instruire vor conține activitate de teren. În acest caz, Antreprenorul trebuie să asigure echipamentul de instruire necesar pentru garantarea unei siguranțe maxime. Dacă există vreo îndoială în privința siguranței, Antreprenorul va amâna temporar activitatea în teren și va reorganiza instruirea pentru o locație/dată alternativă. Planul de instruire al Antreprenorului trebuie să includă un program de instruire pentru toate categoriile de personal.

Antreprenorul trebuie să țină cont de faptul că un curs de instruire trebuie să includă predarea cunoștințelor teoretice referitoare la echipamentele ITS, activitățile practice, în CMT sau pe teren și aspecte referitoare la extinderea sistemului.

Antreprenorul va permite ca un minim de 10 membri ai personalului Beneficiarului să participe la fiecare curs, numărul exact de participanți fiind stabilit înainte de data cursurilor de comun acord cu Beneficiarul.

8. Construcții asociate

Antreprenorul va realiza toate construcțiile asociate (pasarele, piloni, portaluri, console, dulapuri de echipamente, racord la furnizorul de energie electrică, amenajare spațiu) necesare realizării proiectului. Este responsabilitatea Antreprenorului să pregătească toate memoriile/documentele necesare pentru obținerea de autorizații.

Detalii privind aceste construcții asociate vor fi prezentate în proiectul tehnic.

9. Garanție și întreținere în perioada de garanție

Garanție

Antreprenorul va oferi o garanție pentru lucrările executate și pentru toate componentele hardware și software livrate în Contract. Uzual, perioada de garanție este de 60 de luni de la semnarea Procesului verbal de recepție la terminarea lucrărilor.

În perioada de garanție Antreprenorul va repara sau înlocui pe cheltuiala proprie toate echipamentele care prezintă defecțiuni. Dacă intervalul de timp de la sesizarea defecțiunii până la remedierea acesteia este mai mare de 48 de ore, perioada de garanție a subsistemului din care face parte echipamentul defect va fi prelungită cu o perioadă egală cu intervalul de timp în care echipamentul nu a funcționat.

Întreținerea /actualizarea de software și firmware în perioada de garanție.

Antreprenorul va trebui să corecteze orice deficiență apărută în programele software și firmware în timpul utilizării sistemelor ITS.

Mentenanța corectivă

Întreținerea echipamentelor va fi realizată pe costul Antreprenorului, pe toată perioada de garanție a sistemului, după semnarea Procesului Verbal de Recepție la Terminarea Lucrărilor, până la semnarea Procesului Verbal de recepție Finală.

Antreprenorul trebuie să întrețină toate echipamentele furnizate și instalate astfel încât să prevină defecțiunile echipamentelor, funcționarea acestora fiind fără întreruperi.

Activitățile de întreținere trebuie să înceapă odată cu instalarea fiecărei componente. Cu toate acestea, perioada de întreținere nu se consideră că a început până la semnarea Procesului Verbal de Recepție la Terminarea Lucrărilor.

În cazul apariției în mod repetat a aceluiași tip de defect la nivelul unui echipament/ componentă/ modul/ subansamblu, acesta va fi considerat defect sistematic. Identificarea unui defect ca fiind sistematic se face de comun acord de către Antreprenor și Beneficiar, printr-o procedură ce urmează a fi convenită ulterior.



După identificarea unui defect ca fiind sistematic, întreaga cantitate de echipamente (componente/module/ subansamble, după caz) afectată de respectivul defect și furnizată în cadrul contractului va fi înlocuită sau reparată (după caz) și se va întocmi un proces verbal de soluționare a defectului.

Echipamentul/componenta/modulul/subansamblul reparat(ă) în perioada de garanție se returnează achizitorului cu aceeași versiune de firmware cu care a fost trimis(ă) la reparat.

Mentenanța preventivă

Pe toată perioada de garanție, Antreprenorul trebuie să efectueze minim activitățile de întreținere prezentate în tabelul care urmează, respectând periodicitatea acestora.

Cerințele de mentenanță preventivă / întreținere se referă la următoarele activități:

A. Întreținerea echipamentelor din teren în perioada de garanție	Echipamente	Activități	Periodicitate (inclusiv raport)
	Dulapuri/Țarcuri	verificare vizuala trasee cablaje, prinderi suport	Trimestrial si ori de cate ori este necesar
		curățare vegetație în țarc și pe lângă țarc	Trimestrial si ori de cate ori este necesar
		verificare/refacere interior țarc	Verificare vizuala trimestrial - remediere daca este cazul
		consolidare suport	Verificare vizuala trimestrial - remediere daca este cazul
		ungere balamale uși/lacăte	Trimestrial si ori de cate ori este necesar
		verificare sistem de alarma (armare/dezarmare local si de la distanta)	Trimestrial si ori de cate ori este necesar
		curățarea tuturor echipamentelor, dulapurilor montate in teren	Trimestrial si ori de cate ori este necesar
		măsurare priză pământ	Anual si ori de cate ori este necesar
	Supraveghere video	verificare vizuala trasee cablaje, prinderi suport	Trimestrial si ori de cate ori este necesar
		verificare funcționare camere si reglaje, curatare camere	Trimestrial si ori de cate ori este necesar
		verificare înregistrări pe cardurile SD	Trimestrial si ori de cate ori este necesar
	Stații Meteo	verificare vizuala trasee cablaje, prinderi suport	Trimestrial si ori de cate ori este necesar
		curățare senzori de praf	Trimestrial si ori de cate ori este necesar
		verificare vizuala stare senzori montați in asfalt	Trimestrial si ori de cate ori este necesar
	Contori	verificare vizuala trasee cablaje, prinderi suport	Trimestrial si ori de cate ori este necesar
		curățare senzori de praf	Trimestrial si ori de cate ori este necesar
		verificare vizuala stare bucle montate in asfalt	Trimestrial si ori de cate ori este necesar
	WIM	verificare vizuala trasee cablaje, prinderi suport	Trimestrial si ori de cate ori este necesar



		verificare vizuala stare senzori/bucle	Trimestrial si ori de cate ori este necesar
		verificare si curățare camere LPR	Trimestrial si ori de cate ori este necesar
	Panouri cu mesaje variabile rută	verificare vizuala trasee cablaje, prinderi suporti, alimentare, integritate elemente	Trimestrial si ori de cate ori este necesar
	Panouri cu mesaje variabile bretele de acces	verificare vizuala trasee cablaje, prinderi suporti, alimentare, integritate elemente	Trimestrial si ori de cate ori este necesar
		întocmirea de rapoarte privind starea de funcționare a echipamentelor	Trimestrial/ lunar
	UPS	verificare stare acumulatori / funcționare pe acumulatori	Trimestrial si ori de cate ori este necesar

Responsabilitati ale Antreprenorului:

- să ofere servicii de calitate, care sa asigure buna funcționare a instalațiilor și echipamentelor, efectuarea reparațiilor necesare și înlocuirea componentelor și materialelor în cazul defectelor sau datorate uzurii acestora, pe toată durata de garanție a sistemului.
- sa asigure stocul de piese de schimb și de materiale consumabile necesare funcționării sistemelor ITS.
- să folosească un sistem profesional de preluare, urmărire si soluționare a cererilor de intervenție;
- să asigure o disponibilitate permanenta 24 de ore din 24, atât pentru preluarea cererilor de intervenție cât și pentru intervențiile tehnice;
- sa asigure servicii de intervenție în regim de urgență în in maxim 4 ore de la anunțare;
- sa asigure dotarea cu echipamente și scule necesare intervențiilor, inclusiv a elementelor necesare dirijării traficului.

Întreținerea sistemului include și plata cheltuielilor cu serviciile de comunicații specifice funcționării sistemului pe perioada garanției.

10. Testare

Testarea componentelor, subsistemelor și sistemului de monitorizare cuprinde:

- Teste la locul de amplasament (Site acceptance Test);
- Teste din Centrul de Management al Traficului

Testarea se va face în două etape:

Testare intermediară: aceasta se va realiza pentru fiecare componentă sau subsistem și pentru sistemul de monitorizare după instalarea fiecărei componente/subsistem care contribuie la realizare unei funcții a sistemului. Testele efectuate vor fi: teste de funcționalitate (verificarea componentelor și subsistemelor instalate), teste in mediu de lucru (pentru verificarea funcționării în anumite condiții specifice zonei de amplasare a componentelor sau subsistemului), teste de siguranță și securitate, teste pentru funcționarea în situații extreme (starea de avarie).

Testare finală: aceasta se va realiza după conectarea și punerea în funcție a tuturor echipamentelor pe baza „Manualului de testare si recepție” furnizat de către Antreprenor.

Manualul de testare și recepție” va conține lista de materiale/ locație și lista testelor care se vor face în fiecare locație în vederea semnării Procesului Verbal de Recepție la Terminarea Lucrărilor. Acesta va fi avizat de către Beneficiar.

Testarea finala a sistemului se face la momentul Receptiei la Terminarea Lucrarilor in conditiile de mediu de la momentul respectiv.

Se va elabora un set de proceduri de testare atât pentru sistem în ansamblu, cât și pentru subsisteme și module. Setul de proceduri de testare va fi avizat de Beneficiar.

11. Cerinte suplimentare

Specificatiile finale ale echipamentelor ITS se decid catre Beneficiar dupa propunerile facute de catre Antreprenor.



Antreprenorul isi va asuma schimbarea/ modificarea normelor aferente instalarii si functionarii sistemelor ITS.

Pozițiile kilometrice si hectometrice ale echipamentelor ITS propuse prin studiul de fezabilitate sunt aproximative, ele putand suferi modificari datorita corelarii cu situatia din teren si cu semnalizarea rutiera.

Pozițiile exacte de amplasare a echipamentelor vor fi stabilite de Beneficiar în baza propunerilor venite din partea Antreprenorului;

Amplasamentul subsistemelor ITS va fi corelat amplasamentul subsistemelor ITS prevazute in alte proiecte;

Amplasarea sistemelor de monitorizare a traficului, respectiv a panourilor cu mesaje variabile, se va corela cu semnalizarea rutiera pentru a preveni astfel eventuale suprapuneri si confuzii ale participantilor la trafic. In acest sens, se vor pozitiona pe planurile de situatie:

- toate echipamentele ITS, inclusiv infrastructura suport;
- portalurile si stalpii pentru semnalizarea rutiera verticala/orizontala.

Antreprenorul trebuie sa se asigure ca echipamentele de comunicatie vor fi compatibile cu echipamentele instalate/in curs de instalare in cadrul altor proiecte.

Toate echipamentele sistemului ITS care se vor achiziționa trebuie să respecte parametrii de funcționare referitori la condițiile climatice specifice României (diferențe de temperatură vară — iarnă) și condiții de precipitații;

În tabelul de mai jos sunt prezentate centralizat pozițiile echipamentelor pe drum expres:

Echipamente ITS

În tabelul de mai jos sunt prezentate centralizat pozițiile echipamentelor pe drum expres:

Echipamente ITS

	LOCATIE	KM	Amplasament echipamente ITS - SUCEAVA-SIRET			
			Stanga (sens de mers dinspre Siret catre Suceava)	Ax	Dreapta (sens de mers dinspre Suceava catre Siret)	Observatii
LOT 1	DRUM EXPRES	0+000		AID_01A, 01B		Se conecteaza in PC 1
		0+400	BI CS 1.1, VMS_R01A		BI CS 1.2, VMS_R01	Se conecteaza in PC 1
		0+800		AID_01, 02; VEH_01A		Se conecteaza in PC 1
		0+850	PC/INFRA 1			Se conecteaza in PC 1
		0+862			SP_01	Se conecteaza in PC 1
		1+200	SP_02			Se conecteaza in PC 1
	Nod 1 - DN29A	1+680	BI CS 2.1		BI CS 2.2	Se conecteaza in PC 2



	LOCATIE	KM	Amplasament echipamente ITS - SUCEAVA-SIRET			
			Stanga (sens de mers dinspre Siret catre Suceava)	Ax	Dreapta (sens de mers dinspre Suceava catre Siret)	Observatii
	Suceava Nord	1+800	VMS_B01	PTZ_1A	SP_01A; VMS_B02	Se conecteaza in PC 2
		1+915	SP_01B	PTZ_1B		Se conecteaza in PC 2
		2+000	PC/INFRA 2	AID_03, 04		Se conecteaza in PC 2
		2+200	BI CS 2.3		BI CS 2.4	Se conecteaza in PC 2
		3+500	PC/INFRA 3, METEO 2, BI CS A1.1; VMS_R02		VMS_R03, ANPR_01, SPEED_01, SENZ-WM_01, CCTV_WIM_01, BI CS 01, BI CS A1.2	Se conecteaza in PC 3
		3+950			SP_03	Se conecteaza in PC 3
		4+000		AID_05, 06, VEH_02A		Se conecteaza in PC 3
		4+266		PTZ_01		Se conecteaza in PC 3
		4+550	SP_04			Se conecteaza in PC 4
		4+800			SP_05	Se conecteaza in PC 4
		5+100	SP_06			Se conecteaza in PC 4
	PARCARE 1	5+150	VMS_B03, CCTVP_03, AP_03		CCTVP_01, AP_01	Se conecteaza in PC 4
		5+190	CCTVP_03A; AP_03A			Se conecteaza in PC 4
		5+232			CCTVP_01A; AP_01A	Se conecteaza in PC 4



	LOCATIE	KM	Amplasament echipamente ITS - SUCEAVA-SIRET			
			Stanga (sens de mers dinspre Siret catre Suceava)	Ax	Dreapta (sens de mers dinspre Suceava catre Siret)	Observatii
		5+290	CCTVP_04A; AP_04A			
		5+300	PC/INFRA 4; RADIO FM 1	PTZ_02		Se conecteaza in PC 4
		5+376	CCTVP_04, AP_04		VMS_B04, CCTVP_02, AP_02	Se conecteaza in PC 4
		5+326			CCTVP_02A; AP_02A	Se conecteaza in PC 4
		6+000	PC/INFRA 5	AID_07, 08		Se conecteaza in PC 5
		6+400	VMS_R06			Se conecteaza in PC 5
		8+000		AID_09, 10; VEH_02B		Se conecteaza in PC 6
		8+400	BI CS A2.1; PC/INFRA 6; ANPR_02; SPEED_02; SENZ-WIM_02; CCTV_WIM_02; BI CS 02		VMS_R07; BI CS A2.2	Se conecteaza in PC 6
	Nod 2 - DN2- DN2P Suceava Vest	8+800	VMS_B05			Se conecteaza in PC 7
		8+918	BI CS 3.1			Se conecteaza in PC 7
		9+320			SP_06A; BI CS 3.2	Se conecteaza in PC 7
		9+400	PC/INFRA 7			
		9+700	SP_06B	PTZ_2A	VMS_B07	Se conecteaza in PC 8
		9+850	BI CS 3.3			Se conecteaza in PC 8
		10+000		AID_11, 12		Se conecteaza in PC 8



	LOCATIE	KM	Amplasament echipamente ITS - SUCEAVA-SIRET			
			Stanga (sens de mers dinspre Siret catre Suceava)	Ax	Dreapta (sens de mers dinspre Suceava catre Siret)	Observatii
		10+262			VMS_B06A	Se conecteaza in PC 8
		10+300			BI CS 3.8	Se conecteaza in PC 8
		10+400	PC/INFRA 8, METEO 2A			
		10+650	BI CS 3.7, SP_06D	PTZ_3A	BI CS 3.5, 3.6, SP_06C	Se conecteaza in PC 8
		10+800	BI CS 3.4			Se conecteaza in PC 8
		11+000			VMS_B06	Se conecteaza in PC 8
		12+000	PC/INFRA 9; BI CS A2.3; VMS_R08	AID_13, 14; VEH_03A	BI CS A2.4	Se conecteaza in PC 9
		13+000	PC/INFRA 10		ANPR_03; SPEED_03; SENZ-WIM_03; CCTV_WIM_03; BI CS 03	Se conecteaza in PC 10
		14+000		AID_15, 16		Se conecteaza in PC 10
		14+900			SP_07	Se conecteaza in PC 11
		15+015	SP_08			Se conecteaza in PC 11
		16+000	PC/INFRA 11	AID_17, 18		Se conecteaza in PC 11
		18+000	PC/INFRA 12; PS_01	AID_19, 20		Se conecteaza in PC 12
		20+000	PC/INFRA 13	AID_21, 22	VMS_R09	Se conecteaza in PC 13
LOT 2	PARCARE 2	20+800	VMS_B08; CCTVP_09; AP_09			Se conecteaza in PC 14



	LOCATIE	KM	Amplasament echipamente ITS - SUCEAVA-SIRET			
			Stanga (sens de mers dinspre Siret catre Suceava)	Ax	Dreapta (sens de mers dinspre Suceava catre Siret)	Observatii
		20+865	CCTVP_10; AP_10		CCTVP_05; AP_05	Se conecteaza in PC 14
		20+950			CCTVP_06; AP_06	Se conecteaza in PC 14
		21+000	PC/INFRA 14	PTZ_03		Se conecteaza in PC 14
		21+020	CCTVP_11; AP_11			Se conecteaza in PC 14
		21+100	CCTVP_12; AP_12		CCTVP_07; AP_07	Se conecteaza in PC 14
		21+200			VMS_B09; CCTVP_08; AP_08	Se conecteaza in PC 14
		22+000	VMS_R10	AID_23, 24		Se conecteaza in PC 15
		24+000	PC/INFRA 15, PS_02	AID_25, 26; VEH_04		Se conecteaza in PC 15
		24+800	BI CS A3.1; PC/INFRA 16; ANPR_04; SPEED_04; SENZ-WIM_04; CCTV_WIM_04; BI CS 3A		VMS_R11; BI CS A3.2	Se conecteaza in PC 16
		25+500	SP_09			Se conecteaza in PC 17
		25+600			SP_10	Se conecteaza in PC 17
	Nod 3 - DN2H Radauti	25+974			BI CS 4.1	Se conecteaza in PC 17
		26+000		AID_27, 28; VEH_04A		Se conecteaza in PC 17
		26+180			BI CS 4.2	Se conecteaza in PC 17



	LOCATIE	KM	Amplasament echipamente ITS - SUCEAVA-SIRET			
			Stanga (sens de mers dinspre Siret catre Suceava)	Ax	Dreapta (sens de mers dinspre Suceava catre Siret)	Observatii
		26+170	SP_10A	PTZ_4B	SP_10B	Se conecteaza in PC 17
		26+245	PC/INFRA 17, METEO 3, BI CS 4.3			Se conecteaza in PC 17
		26+400	PTZ_4A			Se conecteaza in PC 17
		26+420	BI CS 4.4			Se conecteaza in PC 17
		26+600	PC/INFRA 34; VMS_B 10, 11; PTZ_4C			Se conecteaza in PC 34
	DRUM EXPRES	27+400	VMS_R12; BI CS A3.3		BI CS A3.4	Se conecteaza in PC 18
		28+000	PC/INFRA 18	AID_29, 30; VEH_04C		Se conecteaza in PC 18
		30+000	PC/INFRA 19; PS_03	AID_31, 32		Se conecteaza in PC 19
		32+000	PC/INFRA 20	AID_33, 34	SPEED_05; ANPR_05; SENZ-WIM_05; CCTV-WIM_05; BI CS 04	Se conecteaza in PC 20
		34+000	PC/INFRA 21; PS_05	AID_35, 36		Se conecteaza in PC 21
		36+000	PC/INFRA 22	AID_37, 38	VMS_R13	Se conecteaza in PC 22
	PARCARE 3	37+180	VMS_B10A			Se conecteaza in PC 23
		37+240	CCTVP_14; AP_14		CCTVP_13; AP_13	Se conecteaza in PC 23
		37+345	CCTVP_16; AP_16		CCTVP_15; AP_15	Se conecteaza in PC 23
		37+360	PC/INFRA 23; RADIO FM 2	PTZ_04		



	LOCATIE	KM	Amplasament echipamente ITS - SUCEAVA-SIRET			
			Stanga (sens de mers dinspre Siret catre Suceava)	Ax	Dreapta (sens de mers dinspre Suceava catre Siret)	Observatii
LOT 3		37+380	CCTVP_18; AP_18		CCTVP_17; AP_17	Se conecteaza in PC 23
		37+475	CCTVP_20; AP_20		VMS_B11A; CCTVP_19; AP_19	Se conecteaza in PC 23
	DRUM EXPRES	38+000		AID_39, 40		Se conecteaza in PC 24
		38+500	PC/INFRA 24; VMS_R14			Se conecteaza in PC 24
		38+775			SP_11	Se conecteaza in PC 24
		38+900	SP_12			Se conecteaza in PC 24
		39+625			SP_13	Se conecteaza in PC 25
		39+965	SP_14			Se conecteaza in PC 25
		40+000	PC/INFRA 25	AID_41, 42		Se conecteaza in PC 25
		42+000	PC/INFRA 26, SPEED_06; ANPR_06; SENZ-WIM_06; CCTV-WIM_06; BI CS 06; BI CS A4.1	AID_43, 44; VEH_06A	VMS_R15; BI CS A4.2	consola comuna pentru AID_43, 44 si ANPR system + PESTE 2 SENSURI DE DRUM EXPRES
		42+950	BI CS 5.2		BI CS 5.1	Se conecteaza in PC 27
		43+000		PTZ_5A		Se conecteaza in PC 27
		43+100	BI CS 5.4		BI CS 5.3	Se conecteaza in PC 27



	LOCATIE	KM	Amplasament echipamente ITS - SUCEAVA-SIRET			
			Stanga (sens de mers dinspre Siret catre Suceava)	Ax	Dreapta (sens de mers dinspre Suceava catre Siret)	Observatii
		43+300	PC/INFRA 27, VMS_B12, PTZ_05, METEO 3A, SP_14A		VMS_B13, PTZ_06, SP_14B	Se conecteaza in PC 27
		43+650			SP_15	Se conecteaza in PC 28
		43+850	SP_16			Se conecteaza in PC 28
		44+000	PC/INFRA 28, BI CS A4.3; VMS_R16	AID_45, 46; VEH_07	BI CS A4.4	Se conecteaza in PC 28
		46+000	PC/INFRA 29; PS_06	AID_47, 48		Se conecteaza in PC 29
		48+000	PC/INFRA 30	AID_49, 50		Se conecteaza in PC 30
		48+825			SP_17	Se conecteaza in PC 30
		49+000	SP_18			Se conecteaza in PC 30
		50+000	PC/INFRA 31; PS_07	AID_51, 52		Se conecteaza in PC 31
		52+000	PC/INFRA 32, PS_08	AID_53, 54; VEH_08		Se conecteaza in PC 32
		53+000			VMS_R18	Se conecteaza in PC 33
		53+550			SP_19	Se conecteaza in PC 33
		54+000		AID_55, 56; PTZ_07		Se conecteaza in PC 33
		54+500	PC/INFRA 33; METEO 4; SP_20			Se conecteaza in PC 33
		54+900	BI CS 6.1		BI CS 6.2	Se conecteaza in PC 33



	LOCATIE	KM	Amplasament echipamente ITS - SUCEAVA-SIRET			
			Stanga (sens de mers dinspre Siret catre Suceava)	Ax	Dreapta (sens de mers dinspre Suceava catre Siret)	Observatii
		55+100		PTZ_6A*		Se conecteaza in PC 33
		55+500	BI CS 6			Se conecteaza in PC 33
		55+700	VMS_R17; BI CS 6.3	AID_57, 58; VEH_09	BI CS 6.4	Se conecteaza in PC 33

**ANEXA Nr. 5: SCHITA DE PROIECT**

Schita de proiect va fi prezentata de Ofertanti in cadrul Propunerii Tehnice si va contine minim urmatoarele:

Ofertantul va prezenta Modalitatea de lucru propusa, conform Cerintelor Beneficiarului pentru realizarea proiectarii si executiei lucrarilor, care va contine toate lucrarile si activitatile necesare a fi desfasurate in scopul finalizarii obiectivului de investitii si deschiderii traficului rutier.

Ofertantii vor anexa planse si/sau schite privind solutiile tehnice; plansele care contin intervalele de aplicabilitate pentru lucrarile de consolidare. De asemenea, ofertantii vor prezenta detalierea tehnologiei de executie precum si schema statica a structurilor.

Schita de proiect trebuie sa contina urmatoarele cerinte. Precizam faptul ca aceste cerinte nu sunt limitative.

1. Descrierea Proiectului**2. Traseul in plan****3. Tabel cu lungimea podurilor/ pasajelor/viaductelor cu precizari la nivel de solutii constructive infrastructura si suprastructura****4. Descriere structura rutiera drum expres – pod, pasaj, drum, restabiliri legaturi rutiere****5. Descriere si planse lucrari de consolidare****6. Descrierea umpluturilor care vor fi folosite pentru Lucrarile de Terasamente****7. Descriere si planse lucrari hidrotehnice****8. Parcari de scurta durata, spatii de servicii****9. Masuri pentru implementarea cerintelor privind protectia mediului, conform Acordului de mediu****10. Descriere si planse noduri rutiere, inclusiv descarcarea provizorie;****1. Descrierea Proiectului**

Descrierea trebuie sa fie structurata astfel incat sa reflecte numerotarea si continutul elementelor enumerate mai jos. Orice documente insotitoare, de exemplu planuri sau informatii de natura tehnica, vor constitui anexe si vor fi identificate in mod corespunzator pentru usurinta referintei.

- a) O descriere a intelegerii obiectivelor Proiectului si a strategiei propuse pentru administrarea Proiectului, pentru etapele de proiectare si executie lucrari;
- b) Detalii referitoare la Sistemul de Management al Proiectului propus, inclusiv Structura Organizationala a proiectului, inclusiv Anexe cu scheme,
- c) Detalii referitoare la Sistemul de Management al Calitatii propus, in concordanta cu cerintele Beneficiarului.
- d) Schita de proiect, inclusiv lista de Standarde Tehnice ce vor fi folosite.
- e) Managementul in etapa de Proiectare;
- f) Managementul in etapa de Executiei a lucrarilor;
- g) Management in etapa efectuarii testelor de punere in functiune a instalatiilor si echipamentelor;
- h) Management in perioada de garantie, inclusiv asigurarea intretinerii si functionarii sistemului ITS pana la receptia finala a obiectiului.

2. Traseul in plan

Se va prezenta un ax in plan al drumului expres scara 1:1000, cu pozitionarea dotarilor drumului expres din care sa reiasa respectarea Cerintelor Beneficiarului inclusiv la nivel de viteza de proiectare.

3. Tabel cu lungimea podurilor/ pasajelor/ viaductelor, cu precizari la nivel de solutii constructive infrastructura si suprastructura

- Se va prezenta un tabel cu toate structurile unde se va preciza: km de inceput, km de sfarsit, numar deschideri, solutie constructiva suprastuctura, solutie constructiva infrastructura, asigurarea gabaritelor dupa caz, viaduct/pod/pasaj, schema statica, numarul benzilor de circulatie, latimea benzilor de circulatie,



durata de viața minimă și precizarea modificărilor soluțiilor tehnice față de documentația pusă la dispoziție de către Beneficiar, după caz, cu respectare Cerințelor Beneficiarului.

- Se vor prezenta lucrările de structuri – poduri/pasaje/pasarela la nivel de detaliu, fiind susținute prin detalierea în cadrul Propunerii Tehnice a soluțiilor tehnice adoptate, tehnologiilor și materialelor utilizate, inclusiv prin prezentarea acestora în cadrul planșelor desenate.

De asemenea, schița de proiect va conține și descrierea schemei statice a structurilor și a tehnologiei de execuție a acestora.

4. Descriere Structura rutiera

Se va prezenta un tabel din care să reiasă alcatuirea structurii rutiere, aplicabilitatea structurii rutiere precum și specificații la nivelul materialelor din alcatuire, conform Cerințelor Beneficiarului.

Se vor preciza caracteristicile suprafeței straturilor din mixturi asfaltice și condițiile tehnice de admisibilitate care trebuie îndeplinite precum și metoda de încercare.

Vor fi anexate planșe care să cuprindă profilul transversal.

5. Descriere și planșe lucrări de consolidare

Lucrările de consolidare - cu precizarea: km de început și km de sfârșit, cu precizarea soluțiilor tehnice.

- i. Secțiuni transversale tip cu soluțiile tehnice și aplicabilitatea acestora - cât mai complete sub aspect tehnic.
- ii. Planșe cu tehnologia de execuție pe faze de execuție, inclusiv descrierea acestora.
- iii. Descriere pentru fiecare lucrare de consolidare.
- iv. Descrierea soluției tehnice adoptate.

6. Descrierea umpluturilor care vor fi folosite pentru Lucrările de Terasamente

Se va prezenta tipul pamanturilor care vor fi folosite în cadrul umpluturilor terasamentelor conform STAS 2914. Se va preciza aplicabilitatea după caz a acestor umpluturi. Pentru pamanturile care necesită îmbunătățire se va preciza tehnologia de îmbunătățire care urmează a fi aplicată.

7. Descriere și planșe lucrări hidrotehnice

Lucrările hidrotehnice- cu precizarea: km de început și km de sfârșit, cu precizarea soluțiilor tehnice.

- i. Secțiuni transversale tip cu soluțiile tehnice și aplicabilitatea acestora - cât mai complete sub aspect tehnic.
- ii. Planșe cu tehnologia de execuție pe faze de execuție, inclusiv descrierea acestora.
- iii. Descriere pentru fiecare lucrare hidrotehnică.
- iv. Descrierea soluției tehnice adoptate.

8. Parcări de scurtă durată, spații de servicii

Cuprinde soluții de amenajare a parcarilor de scurtă durată și a spațiilor de servicii; vor fi anexate planșe.

9. Măsuri pentru implementarea cerințelor privind protecția mediului, conform actelor de reglementare în domeniul protecției mediului

- Măsurile de reducere a impactului asupra mediului, cu respectarea Cerințelor Beneficiarului și actelor de reglementare în domeniul protecției mediului;

Va fi inclus Planul de Management al Mediului (PMM) realizat pentru Proiect pe baza cerințelor Beneficiarului.

Se vor prezenta secțiuni transversale tip acolo unde aceste măsuri de reducere a impactului asupra mediului apar, se va preciza poziția km de început și de sfârșit, respectiv aplicabilitatea și elementele de detaliu sub aspect de materiale care se intenționează a fi folosite.

10. Descriere și planșe noduri rutiere inclusiv drum de legătură;

Noduri rutiere inclusiv drum de legătură - cu precizarea poziție km:



- i. Numar si lungime bretele, drum de legatura
- ii. Lungime benzi de accelerare/decelerare.
- iii. Viteza de proiectare
- iv. Amenajarea sensurilor giratorii, dupa caz
- v. Descriere descarcare provizorie

Toate planurile si desenele vor fi furnizate in format PDF si .dwg editabil, in coordonate Stereo 70. Daca exista discrepante, necorelari, diferente intre partea scrisa a Propunerii Tehnice si cea desenata, va prevala partea scrisa.



Anexa Nr. 6: SECURITATEA SI SANATATEA IN MUNCA

1. Informatii generale

1.1. Antreprenorul este responsabil pentru siguranta tuturor persoanelor de pe santier, inclusiv Subcontractantii, personalul Beneficiarului sau al Supervizorului, personalul companiei furnizoare de utilitati la fata locului si orice alti vizitatori de pe santier.

1.2. Antreprenorul va respecta legislatia curenta din Europa si Romania, reglementarile, Standardele aplicabile si codurile deontologice referitoare la siguranta constructiei si sanatatea si securitatea in munca in industrie in vigoare in Romania si in Uniunea Europeana. In toate situatiile, se vor aplica prevederile cele mai stringente stipulate prin orice astfel de documente.

1.3. Lucrarile se vor executa cu respectarea intocmai de catre personalul Antreprenorului si al subcontractantilor, Antreprenorilor de servicii a legislatiei de securitate si sanatate in munca si aparare impotriva incendiilor, functie de tipul lucrarii si de tehnologiile de lucru aplicate. **Personalul Antreprenorului si al subcontractantilor, pe toata perioada derularii contractului, va respecta legislatia in vigoare cu modificarile si completarile ulterioare privind securitatea si sanatatea in munca, apararea impotriva incendiilor.**

Antreprenorul si Subcontractantii sai sunt obligati sa respecte toata legislatia de securitate si sanatate in munca si aparare impotriva incendiilor ce va aparea, modifica sau completa pe durata desfasurarii contractului.

Antreprenorul si subcontractantii sai sunt obligati sa intocmeasca si sa implementeze instructiunile proprii de securitate si sanatate in munca si de aparare impotriva incendiilor specifice activitatilor pe care le desfasoara.

1.4. Antreprenorul va organiza activitatea de coordonarea in materie de securitate si sanatate atat in faza de studiu, conceptie si elaborare a proiectului, cat si pe perioada executarii lucrarilor. Planul de securitate si sanatate trebuie sa fie redactat inca din faza de elaborare a proiectului si trebuie tinut la zi pe toata durata efectuarii lucrarilor.

Atunci cand la elaborarea proiectului participa mai multi proiectanti, Antreprenorul va trebui sa desemneze un coordonator in materie de securitate si sanatate pe durata elaborarii proiectului lucrarii.

Atunci cand la realizarea lucrarilor pe santier participa un antreprenor si unul sau mai multi subantreprenori, un antreprenor si lucratori independenti ori mai multi lucratori independenti, Antreprenorul va desemna un coordonator in materie de securitate si sanatate pe durata realizarii lucrarii. Pentru a-si putea indeplini atributiile, coordonatorii in materie de securitate si sanatate trebuie:

- a. sa participe la toate etapele de elaborare a proiectului si de realizare a lucrarii;
- b. sa participe la toate intrunirile care privesc elaborarea proiectului si realizarea lucrarii;
- c. sa primeasca toate elementele necesare indeplinirii sarcinilor sale;
- d. sa intocmeasca si sa tina la zi registrul de coordonare prevazut la art. 36, din HG 300/2006.

1.5 Antreprenorul mai are si urmatoarele obligatii:

- a. Va imputernici prin decizie scrisa un reprezentant cu coordonarea securitatii si sanatatii in munca, care va coordona in numele lui activitatea privind securitatea si sanatatea in munca si apararea impotriva incendiilor a intregului sau personal;
- b. In cazul in care Antreprenorul schimba locul de munca al lucrarilor (si a lucratorilor subcontractantilor) dintr-o locatie in alta, sau angajeaza lucratori, va purta intreaga raspundere privind securitatea si sanatatea in munca a lucratorilor sai si a lucratorilor subcontractantilor;
- c. Avand in vedere faptul ca in activitatea de servicii de transport, Antreprenorul lucreaza cu personal si mijloace de transport proprii, sau apartinand societatilor care desfasoara activitati pentru perstator/subcontractanti, va purta intreaga responsabilitate asupra respectarii legislatiei de securitate si sanatate a muncii si aparare impotriva incendiilor pentru activitatea desfasurata de catre acestia;
- d. Antreprenorul raspunde pentru starea tehnica si buna functionare a mijloacelor de transport proprii



si a celor aparținând subcontractorilor, pentru a se preveni astfel apariția unor accidente de munca, incendii sau avarii tehnice;

- e. Va lua permanent măsuri urgent pentru respectarea regulilor privind securitatea și sănătatea în muncă, apărării împotriva incendiilor, a ordinii și disciplinei în cazul și atunci când Beneficiarul sau alte persoane sesizează deficiențe ce nu concorda cu legislația în vigoare;
- f. Antreprenorul va lua toate măsurile pentru semnalizarea punctelor de lucru conform prevederilor H.G. nr. 971/2006 privind cerințele minime de S.S.M. pentru semnalizarea de securitate și ! sau sănătate la locul de muncă și a Normelor metodologice privind condițiile de închidere a circulației și de instituire a restricțiilor de circulație în vederea executării de lucrări în zona drumului public și i sau pentru protejarea drumului, aprobate cu Ordin comun M.L - M.T. nr. 1112/411/2000;
- g. Lucrătorii Antreprenorului și a subcontractorilor săi vor respecta regulamentul de ordine interioară pe întreg șantierul în care își desfășoară activitatea;
- h. Antreprenorul va întocmi și respecta planul de parcare pentru mijloace de transport proprii și închiriate pentru fiecare punct de lucru în parte;
- i. Viteza maximă de deplasare a autovehiculelor Antreprenorului și a subcontractorilor săi în incinta șantierului va fi de 5 km/h;
- j. Antreprenorul va asigura efectuarea examenelor medicale și psihologice conform legislației în vigoare, pe toată perioada derulării contractului;
- k. Antreprenorul va respecta normele de apărare împotriva incendiilor referitoare la dotarea spațiilor și echipamentelor de muncă, cu mijloace de stingere pentru apărarea împotriva incendiilor;
- l. Antreprenorul are obligația de a asigura pentru lucrători proprii și pentru lucrătorii subcontractanților, instruirea personalului (toate fazele) privind securitatea și sănătatea în muncă și situații de urgență.
- m. Accidentele de muncă de traseu și accidentele de circulație se raportează, se cercetează și se înregistrează de către angajatorul la care este angajată victima.
- n. Accidentele produse din vina personalului Antreprenorului asupra personalului Achizitorului se raportează, se înregistrează și se cercetează de către Antreprenor.
- o. În cazul procedurii unor evenimente (accidente umane sau tehnice, incendii, explozii, avarii), Antreprenorul are obligația să anunțe imediat organele abilitate prin lege (Inspectia Muncii, Pompieri, Parchet, Protecția Civilă) și să ia măsurile necesare pentru a nu modifica starea de fapt care a rezultat în urma evenimentului, cu excepția cazurilor când menținerea acestuia ar genera alte evenimente sau ar pune în pericol viața lucrătorilor.

1.6. Înainte de începerea Lucrărilor pe Șantier, Antreprenorul va realiza un plan propriu de securitate și sănătate în muncă, pe baza Planului de securitate și sănătate în muncă, redactat încă din faza de proiectare, conform practicilor europene și române și îl va transmite Supervizorului spre aprobare. Planul propriu de securitate și sănătate va cuprinde ansamblul de măsuri ce trebuie luate în vederea prevenirii riscurilor care pot apărea în timpul desfășurării activităților pe șantier. Un exemplar actualizat al planului propriu de securitate și sănătate trebuie să se afle în permanentă pe șantier pentru a putea fi consultat, la cerere, de către toate părțile interesate (Beneficiar, inspectorii de muncă, inspectorii sanitari, membrii comitetului de securitate și sănătate în muncă sau de reprezentanții lucrătorilor, cu răspunderi specifice în domeniul securității și sănătății lucrătorilor, etc)

1.7. Planul va include planul Antreprenorului și al Subantreprenorului, privind securitatea și sănătatea în muncă, cerințele legate de construcția în siguranță, detaliile referitoare la instruirea personalului, programul întâlnirilor de protecția muncii, aranjamentele de depozitare a materialelor periculoase,



unitatile medicale de pe santier, limitarile de viteza, etc. Acest plan trebuie sa fie disponibil in versiunea initiala de la Data inceperii si trebuie transmis Supervizorului / Beneficiarului spre aprobare. Antreprenorul va actualiza in mod regulat acest plan pe parcursul Contractului, in functie de evolutia santierului, cel putin la fiecare 3 luni.

2. Responsabil desemnat cu coordonarea in materie de securitate si sanatate in munca

2.1. Antreprenorul va angaja un „Responsabil desemnat cu coordonarea in materie de securitate si sanatate in munca, cu normă întreaga, experimentat si calificat (certificat de absolvire in domeniu, in vigoare) in calitate de reprezentant cu coordonarea in materie de securitate si sanatate in munca pe santier al Antreprenorului. In cazul in care Antreprenorul este o asociatie in participatiune, Responsabilul cu coordonarea in materie de securitate si sanatate in munca, va fi desemnat de lider. Antreprenorul se va asigura ca Responsabilul cu coordonarea in materie de securitate si sanatate in munca si reprezentantii acestuia au beneficiat si continua sa beneficieze de perfectionare profesionala continua cu privire la cele mai bune practici in domeniul protectiei muncii in constructii. Responsabilul desemnat cu coordonarea in materie de securitate si sanatate in munca se va asigura de sanatatea si protectia tuturor persoanelor de pe sau din apropierea Santierului implicate in orice activitati aferente Lucrarilor si de faptul ca toti cei implicati in Lucrari sunt instruiti in mod adecvat pentru sarcinile lor si cu privire la procedurile de protectia muncii. Responsabilul desemnat cu coordonarea in materie de securitate si sanatate in munca, se va ocupa de actualizarea planului de protectia muncii si de organizarea de audituri regulate de protectia muncii pentru Lucrari.

2.2. Antreprenorul va efectua instruirea in domeniul securitatii si sanataii in munca tuturor angajatilor si se va asigura ca intreg personalul Beneficiarului si Supervizorului beneficiaza de prezentari similare de protectia muncii, inainte de a li se acorda accesul liber pe santier.

2.3. Supervizorul poate cere Antreprenorului retragerea Responsabilului desemnat cu securitatea și sănătatea în muncă dacă există dovezi ale unor încălcări repetate ale procedurilor de siguranță și/sau ale reglementărilor statutare și dacă se permite continuarea acestora pe Șantier.. Antreprenorul va propune imediat un inlocuitor pentru Responsabilul desemnat cu securitatea si sanatatea in munca, care va fi angajat cu aprobarea Supervizorului.

2.4. Antreprenorul va pastra si va pune la dispozitia Supervizorului, la cerere, o lista a angajatilor carora li s-au transmis avertismente pentru comportament contrar normelor de protectia muncii. Antreprenorul va inregistra si va avertiza persoana respectiva cu privire la orice situatii de comportament contrar normelor de protectia muncii sesizat de Supervizor. Notificarea referitoare la sanctiunea cu demiterea pentru incalcarea normelor de siguranta va fi expusa vizibil pe Santier, alaturi de politica de protectie a muncii a Antreprenorului, procedurile de urgenta si afise referitoare la protectia muncii pe santier. Antreprenorul nu va reangaja si nu va permite accesul pe Santier al angajatilor Antreprenorului care au incalcat reglementarile de protectia muncii sau au ignorat cerintele de protectia muncii pe santier in mai mult de trei ocazii sau care au fost demisi din astfel de motive.

2.5. Incalcarile repetate ale prevederilor de protectia muncii de catre oricare dintre angajatii Antreprenorului va atrage transmiterea unui avertisment scris catre persoanele respective. Daca personalul ignora in continuare regulile referitoare la lucrul in siguranta, Supervizorul poate solicita Antreprenorului demiterea acestora.

2.6. Antreprenorul va organiza intalniri referitoare la Protectia muncii si a mediului inconjurator (HSE) pe Santier, la intervale regulate, de cel putin doua ori pe luna. Aceste intalniri vor fi prezidate de Responsabilul cu protectia muncii, iar Supervizorul va putea participa in calitate de invitat.

3. Raportarea

3.1. Pe langa orice alte cerinte contractuale sau statutare, Antreprenorul va avea obligatia de a transmite, in cazul oricaror decese sau accidente survenite pe Santier care atrag sau ar putea atrage incapacitatea de lucru a unei persoane pe o perioada mai mare de 3 zile, un raport complet Supervizorului in termen de 24 de ore de la ocurența unui astfel de accident. Raportul va include mentiuni referitoare la gravitatea ranilor, cauza directă și defectiunile de sistem care au contribuit la accident, precum și măsurile luate deja sau propuse pentru evitarea reapariției.

3.2. Antreprenorul va transmite Supervizorului un raport lunar privind securitatea si sanatatea in munca. Raportul privind sanatatea si securitatea in munca va fi redactat de Lucratorul desemnat cu securitatea si sanatatea in munca si vizat de Supervizor. Raportul privind sanatatea si securitatea in munca va acoperi



in mod cuprinzator toate aspectele legate de protectia muncii si cu precadere rapoarte referitoare la auditurile de protectia muncii, situatiile periculoase si accidente (indiferent cat de grave sunt) si toate rapoartele referitoare la inspectiile de protectia muncii si examinare, precum si certificatele de testare solicitate prin legislatie sau prin Contract

3.3. Antreprenorul va raporta toate accidentele sau incidentele grave referitoare la protectia muncii Supervisorului, cat mai repede cu putinta, dupa ocurenta evenimentului. Se va redacta un raport complet al accidentului sau incidentului si o copie va fi transmisa Supervisorului in termen de 7 zile de la producerea evenimentului.

3.4. Antreprenorul va pastra un dosar de protectia muncii care va include o copie a corespondentei referitoare la aspectele de protectie a muncii, alaturi de orice rapoarte referitoare la accidente si alte documente relevante in acest sens.

4. Cerinte specifice

4.1. Antreprenorul va include in planul de protectia muncii si va implementa urmatoarele cerinte pe santier. Aceste cerinte nu vor fi considerate exhaustive:

- a) Antreprenorul se va asigura caintreg personalul Antreprenorului de pe Santier este instruit adecvat pentru sarcinile pe care le indeplineste si ca toate masinile si echipamentul utilizat sunt adecvate pentru sarcina de indeplinit si au fost verificate si testate in mod adecvat inainte de punerea in functiune.
- b) Antreprenorul va marca toate santurile deschise si alte elemente obstructive cu marcaje aprobate, garduri, bariere si iluminare pentru protectia publicului si a personalului;
- c) pe Santier nu vor fi aduse, depozitate sau utilizate niciun fel de substante periculoase, in niciun scop, decat in cazul in care Antreprenorul a obtinut in prealabil aprobarea scrisa a Supervisorului si toate aprobarile necesare;
- d) Antreprenorul va respecta Standardele aplicabile (de exemplu, cele referitoare la depozitarea carburantului si a substantelor inflamabile si a altor substante explozive);
- e) Antreprenorul va efectua toate lucrarile avand in vedere protectia impotriva incendiilor. Antreprenorul se va asigura, de asemenea, caintreg Personalul Antreprenorului de pe Santier beneficiaza de echipamentul adecvat de protectie a muncii si va respecta legislatia aplicabila referitoare la Prevenirea si Stingerea Incendiilor.
- f) Antreprenorul va furniza echipament de protectie personala tuturor celor angajati pe Santier, adecvat pentru sarcinile efectuate. Antreprenorul se va asigura, de asemenea, caintreg Personalul Antreprenorului de pe Santier beneficiaza de echipamentul adecvat de protectie a muncii. Antreprenorul va furniza, de asemenea, intreg echipamentul de protectie personala necesar Personalului Beneficiarului pe santier. Antreprenorul va fi responsabil pentru a se asigura caintreg personalul de pe Santier poarta echipamentul de protectie personala adecvat sarcinilor efectuate in orice moment;
- g) Antreprenorul va efectua aranjamente prin care sa se poata solicita efectuarea activitatii in afara programului de lucru obisnuit in vederea executarii oricaror Lucrari necesare pentru o urgenta asociata Lucrarilor. Supervisorului i se va furniza in permanenta o lista a adreselor si numerelor de telefon ale personalului Antreprenorului responsabil pentru organizarea lucrarilor de urgenta;
- h) Antreprenorul se va informa si isi va informa angajatii cu privire la orice conventii locale referitoare la solutionarea situatiilor de urgenta;
- i) Antreprenorul va informa serviciile de urgenta inainte de a inchide orice zone de acces sau drumuri laterale sau sectiuni ale acestora si nu se va efectua nicio inchidere fara aprobarea Supervisorului. Serviciile de urgenta vor fi contactate/ informate la anulara unor astfel de restrictii sau inchideri si cand este posibila din nou circulatia prin drumurile de acces sau laterale pentru autovehiculele de urgenta. Metoda adoptata pentru realizarea Lucrarilor va reduce la minimum interferenta cu accesul



la serviciile de urgenta si nu vor obstructiona un astfel de acces in niciun moment;

- j) Antreprenorul va comunica numarul de telefon de contact pe timp de noapte ofiterului local de politie ori de cate ori exista operatiuni de constructie in curs;
- k) Antreprenorul va pune la dispozitie un numar suficient de toalete in fiecare locatie de lucru, de tip adecvat si va mentine curata facilitatea, in permanenta. Constructia toaletelor va fi de tip corespunzator pentru a se evita contaminarea zonei ca urmare a utilizarii acestora. La finalizarea sectiunii respective din Lucrari, unitatile sanitare vor fi indepartate si zonele vor fi readuse la starea initiala;
- l) Antreprenorul va asigura toate unitatile sanitare si medicale necesare intregului personal a carui prezenta pe Santier este autorizata, in baza standardelor prescrise de legislatia Romana si conform aprobarii Supervizorului. Aceste unitati vor fi disponibile pe intreaga durata de constructie;
- m) Antreprenorul va pune la dispozitie facilitati adecvate pentru accesul si verificarea de catre intreg personalul autorizat, inclusiv verificarea masurii in care toti vizitatorii cunosc si respecta procedurile de protectie a muncii specifice de pe Santier. Aceasta se va extinde si pentru asigurarea de catre Antreprenor a intregului echipament de protectie personala sau de siguranta a vizitatorilor care sunt dotati sau echipati incorect pentru efectuarea oricaror tipuri de Lucrari pe Santier; daca este necesar pentru accesul vizitatorilor la birourile de pe Santier, trebuie sa se acorde o atentie speciala pentru a se asigura ca accesul este sigur si marcat.

5. Riscuri si pericole

5.1. Pot aparea riscuri si pericole in timpul executarii Lucrarilor, care pot afecta sanatatea si siguranta operatorilor, a angajatilor Supervizorului si a publicului general.

Exemple de activitati periculoase care pot fi initiate sunt, fara limitare, cele de mai jos:

- a. excavatii (de ex. prabusirea terenului, contactul cu serviciile sub-/supraterane, riscuri asociate aparaturii si autovehiculelor si pietonilor);
- b. lucrari de terasamente (de ex. viteze mari, vizibilitate redusa);
- c. lucrul la inaltime (de ex. caderi, materiale in cadere);
- d. spatii inchise (de ex. deficienta de oxigen, gaze/vapori otravitori, gaze explozive);
- e. manipularea si ridicarea de materiale grele (de ex. raniri ale spatelui);
- f. depozitarea, manipularea si utilizarea materialelor periculoase (de ex. substante chimice, materiale explozive);
- g. manipularea necontrolata a deseurilor.

5.2. Inainte de inceperea oricaror operatiuni periculoase, Antreprenorul va transmite spre aprobare Supervizorului un plan metodologic detaliat care va include masurile de protectia muncii ce trebuie implementate. Antreprenorului i se va impune sa demonstreze ca isi propune sa ia toate masurile rezonabile pentru a reduce la minimum riscurile operatorilor si ale altor persoane. Planul metodologic va fi depus cu cel putin 21 de zile inainte de data la care se doreste inceperea operarii. Antreprenorul nu va initia niciun fel de lucrari periculoase inainte de aprobarea planului metodologic de catre Supervizor.

5.3. Antreprenorul va fi responsabil pentru toate aspectele legate de siguranta electrica pe santier. In timpul instalarii sau testarii oricaror echipamente, Antreprenorul se va asigura ca au fost luate toate masurile de siguranta pentru protejarea personalului care lucreaza pe santier. Daca este cazul, acestea vor include separarea cu garduri a zonelor considerate a fi cu potential periculos si postarea de avertismente. Antreprenorul se va asigura ca toate instalatiile electrice sunt efectuate de catre personal instruit corespunzator si competent si ca Lucrarea este executata in siguranta. Sistemul electric al santierului, cu precadere panourile de distributie exterioare, vor fi examinate saptamanal.



6. Unitati medicale si de prim ajutor

6.1. Antreprenorul va mentine unitati medicale adecvate pe santier, in permanenta (un medic sau o asistenta vor fi in permanenta prezenti pe santier) si se vor prezenta detaliile complete ale planurilor de evacuare. Antreprenorul va asigura unui numar suficient de angajati instructajul de acordare a primului ajutor pentru a asigura acoperirea in caz de urgenta, conform cerintelor legislatiei romane si / sau europene. Numele si locatiile acestor persoane vor fi afisate in locatii vizibile pe santier

6.2. Antreprenorul va asigura la fata locului echipamentul de protectie necesar si va furniza, echipa si va mentine un numar suficient de truse de prim ajutor.

6.3. In conformitate cu prevederile Legii, Antreprenorul va transmite Supervizorului informatii referitoare la aranjamentele sale medicale, de prim ajutor si de evacuare.



Anexa Nr.7 DOCUMENTELE CONFORME CU EXECUTIA

Documente conforme cu executia ale lucrarilor de drumuri

Setul original (principal) de planse conforme cu executia, la dimensiune completa in format digital, pe un mediu de stocare rezistent, adecvat pentru realizarea de copii, care indica detaliile complete ale Lucrarilor construite cu identificatorii necesari catre trimerile ce includ informatii specifice din Manualul de intretinere. Plansele conforme cu executia vor include:

- i. planul final al Lucrarilor la scara de 1:500;
 - a) toate modificarile comunicate de Supervizor;
 - b) detalii complete referitoare la structura rutiera;
 - c) detalii referitoare la terasamente, inclusiv grosimea stratului decapat si orice tratament special necesar la sau sub nivelul stratului de forma;
 - d) detalii de drenaj ce indica toate elementele de curgere, podetele si zonele de deversare la emisari. Daca cotele nu sunt indicate pe planse, se vor realiza planse de detaliu care vor fi incluse in documentele conforme cu executia;
 - e) tipurile de conducte si materiale geotextile utilizate de catre Antreprenor. Separatoare de hidrocarburi, inclusiv zone de acces si locatia evacuarilor apelor de suprafata si canalelor;
 - f) locatia exacta si adancimea conductelor de rezerva pentru furnizarea Utilitatilor si utilizarea viitoare preconizata. Adancimile si locatiile trebuie inregistrate cu privire la punctele de referinta fixe;
 - g) iluminatul, inclusiv pozitiile stalpilor si detaliile electrice;
 - h) semnalizari rutiere, inclusiv legenda, dimensiunile si locatiile;
 - i) marcaje rutiere;
 - j) garduri de protectie, inclusiv tipuri, elemente de fixare etc.;
 - k) Montarea bordurilor, tipuri de borduri si margini pavate.
 - l) protectie impotriva caderilor de pietre, daca este cazul;
 - m) detalii referitoare la liniile de vedere/vizibilitate;
 - n) zonele de amplasare a stratului superior de pamant, inclusiv adancimea, amenajarea terenului si plantarea (daca este cazul).

- ii. copie a tuturor planselor de documentatie, in format digital.

Datele vor fi furnizate intr-un format compatibil cu modelul digital pus la dispozitie de Beneficiar sau intr-un alt format stabilit de comun acord cu Supervizorul.

Documentatia conforma cu executia a tuturor sistemelor de evacuare inclusiv tipurile si nivelurile de conducte, informatiile legate de asezarea straturilor/ zonele inconjuratoare, etc.

- iii. 2 exemplare ale manualului de intretinere a structurii rutiere, asa cum sunt acestea detaliate in Cerintele Beneficiarului;
- iv. 2 exemplare ale studiului geotehnic asa cum sunt acestea detaliate in Cerintele Beneficiarului.

Documente conforme cu executia ale lucrarilor de structuri

- i. setul original (principal) de schite la scara completa, pe un mediu rezistent, adecvat pentru realizarea de copii ale informatiilor conforme cu executia, la o scara adecvata conform informatiilor ce urmeaza a fi



ilustrate;

ii. 2 exemplare ale manualului de intretinere a structurilor

Raport geotehnic periodic - conform cu executia

Antreprenorul va furniza un raport geotehnic respectand cerintele NP 074/2014 si Eurocod 7, care va include toate datele geotehnice colectate de Antreprenor ca urmare a investigatiilor efectuate pentru Lucrari si a informatiilor relevante pentru intretinerea tuturor terasamentelor. Raportul va include, cel putin, urmatoarele:

- a. terasamente: descrierea generala a terasamentelor – probleme si solutiile acestora, conditii meteo, echipamentul utilizat, conditiile de transportare, compararea calitatilor previzibile si reale ale materialului acceptabil si inacceptabil, stratul de acoperire si detaliile de plantare, etc.;
- b. debleuri: amplasarea tuturor materialelor excavate (si orice inlocuiri) si destinatia lor ulterioara in cadrul Lucrarilor (cu date). Probleme legate de instabilitate, conditii de teren neobisnuite, conditii si probleme legate de apele de suprafata, etc.;
- c. rambleuri: provenienta si amplasarea tuturor materialelor (cu date), a echipamentului folosit, a tratarii si compactarii stratului de fundatie, probleme de instabilitate, etc.;
- d. strat de forma/structura rutiera: probleme legate de pregatirea stratului de forma. Metode de amplasare (si probleme) pentru toate straturile de pavaj;
- e. materiale importate: informatiile tuturor materialelor importate -sursa, utilizare, locatie in cadrul Lucrarilor, adecvare, performanta, etc.;
- f. fundatiile structurii: inregistrari, eficienta si probleme legate de conditiile de sol si ape de suprafata intalnite, inclusiv Lucrarile temporare. Jurnale de stivuire, teste de stivuire si alte informatii de testare relevante. Rapoartele de tasare cu datele fiecărei etape majore, inclusiv umplerea culeelor si apropierea umplerilor (formarea unei geometrii). Statii de control a tasarii, dimensiuni ale fundatiei conform executiei, etc.;
- g. testare: rezumatul testelor de laborator efectuate pe Santier – valoarea conditiilor de umiditate, densitatea in stare uscata, distributia granulometrica, limite Atterberg, continut de humus etc., cu comentarii referitoare la rezultate si eficienta;
- h. instrumentatia: furnizarea detaliilor de executie, inclusiv locatie, scopul, citirile cu date si efectul actiunilor rezultate. Performantele si utilitatea instalatiei, etc.;
- i. comentarii cu privire la necesitatea de continuare a monitorizarii sau indepartarii dispozitivelor (aparatura de inregistrare a citirilor pentru inclinometre, tasometre, piezometre etc) de pe Santier;
- j. rezumat: furnizarea unui rezumat al tuturor problemelor intampinate si modificarilor proiectului;



ANEXA Nr. 8 PLANUL DE MANAGEMENT DE MEDIU

PLANUL DE MANAGEMENT DE MEDIU (PMM) va respecta următoarele obiective specifice:

- a) definirea modului de organizare si administrare pentru monitorizarea aspectelor legate de mediul inconjurator, in conformitate cu prevederile acordului de mediu/actelor de reglementare in domeniul protectiei mediului, inclusiv definirea responsabilitatilor personalului si procedura de coordonare, stabilire de legaturi si raportare;
 - b) respectarea prevederilor documentatiei ce a stat la baza obtinerii actului de reglementare privind protectia mediului si a altor documentatii daca va fi cazul (inclusiv pentru revizuirea actului de reglementare), in stransa legatura cu Antreprenorul si cu Supervizorul si stabilirea de comun acord a unor practici de lucru.
 - c) cerinte si proceduri pentru monitorizarea factorilor de mediu si a biodiversitatii inclusiv necesarul de echipament, frecventa monitorizarii, parametrii ce trebuie monitorizati, conform prevederilor actelor de reglementare in domeniul protectiei mediului si ale legislatiei in vigoare;
 - d) identificarea potentialelor probleme si propunerea de măsuri de reducere înainte ca lucrările să fie efectuate;
 - e) definirea procedurilor de control de mediu, in cazul poluarii, incendiilor sau incidentelor similare.
1. Antreprenorul va avea obligatia de a elabora un Plan de interventii in caz de poluari accidentale sau alte situatii deosebite (inundatii, cutremure, etc.) care va cuprinde masurile ce se vor lua in aceste cazuri, fluxul de raportare, responsabilitati.
 2. Planul va fi transmis spre analiza si aprobare Supervizorului.
 3. PMM va furniza informatii cu privire la:
 - politica de mediu a Antreprenorului, inclusiv rapoartele detaliate referitoare la metodele si controalele pe care isi propune sa le utilizeze pentru respectarea legislatiei de protectie a mediului si pentru reducere a efectelor asupra mediului;
 - cadrul organizational al Antreprenorului, cu precadere informatiile referitoare la personalul principal cu responsabilitati specifice in domeniul mediului;
 - informatii referitoare la programele de instruire pentru constientizarea fortei de munca a antreprenorului de problemele de mediu si obiectivele care trebuie protejate in zona respectiva;
 - informatii referitoare la zonele de lucru, gropile de imprumut, cerintele de umplere, inclusiv analiza totala a cantitatilor de excavare si umplere;
 - informatii referitoare la evidentele care trebuie pastrate pentru a demonstra conformitatea cu PMM;
 - un mecanism oficial de auditare a eficientei PMM.
 4. Antreprenorul va transmite PMM Supervizorului spre aprobare, in termen de 30 zile de la Data Inceperii Executiei Lucrarilor. Antreprenorul nu va ocupa santierul si nu va incepe niciun fel de lucrari fara aprobarea PMM de catre Supervizor.
 5. PMM va include, fara insa a se limita la aspectele de mediu de mai jos:
 - i. *zgomot si vibratii*

PMM-ul Antreprenorului pentru controlul si monitorizarea zgomotului si vibratiilor va include, fara limitare caracteristicile:

- a) metodei prin care se vor executa Lucrarile;
- b) tipului de echipament care urmeaza a fi utilizat, nivelul de intensitate sonora si locatia informativa pe santier;
- c) nivelurilor de zgomot si vibratii estimate asociate Lucrarilor;
- d) masurilor propuse pentru reducerea zgomotului si a vibratiilor in activitatile de constructii, inclusiv programele de furnizare a barierele temporare si permanente de mediu;
- e) locatiilor de depozitare a materialelor utilizate si masurile propuse pentru reducerea impactului zgomotului si vibratiilor;
- f) gropilor de imprumut pentru materiale, a zonelor de evacuare a surplusului de material si a masurilor propuse de reducere a impactului zgomotului si vibratiilor pentru aceste santiere;



- g) măsurile pentru controlul și monitorizarea impactului zgomotului și vibrațiilor survenite ca urmare a utilizării oricărui autostrazi publice, a drumurilor de acces sau de transport temporar pentru executarea Lucrarilor;
- h) efectelor preconizate ale zgomotului și vibrațiilor utilizării și restaurării tuturor componentelor, inclusiv măsurile de reducere propuse.

ii. praful, fumul și alți poluanți aeropurtati

PMM pentru controlul și monitorizarea prafului, fumului și a altor poluanți aeropurtati va include, fara limitare, caracteristicile:

- a) metodei prin care se vor executa Lucrarile;
- b) tipului de echipament care urmează a fi utilizat și locația informativă pe șantier;
- c) măsurilor de menținere sub control a prafului, fumului și a altor poluanți aeropurtati, inclusiv a mirosurilor produse de executia lucrarilor și de utilizarea drumurilor de transport temporare;
- d) măsurilor propuse pentru reducerea impactului potențial al prafului, fumului și altor poluanți aeropurtati, inclusiv a mirosurilor;
- e) locațiile de depozitare a materialelor propuse și ale măsurilor de diminuare a impactului prafului, fumului și al altor poluanți aeropurtati;
- f) gropilor de împrumut pentru materiale, a zonelor de evacuare a surplusului de material și a măsurilor propuse de reducere a impactului prafului, fumului și altor poluanți aeropurtati pentru aceste șantiere;
- g) posibilelor efecte ale prafului, fumului și a altor poluanți aeropurtati, inclusiv mirosurilor, rezultate din construcție, utilizarea și reabilitarea tuturor componentelor și va include propunerile de diminuare adecvate.

6. De asemenea, în cadrul PMM pentru controlul și monitorizarea poluanților și a altor factori vor fi prezentate, fara limitare, caracteristicile:

- a. măsurilor propuse pentru protecția apelor și terenurilor cu recolte și a oricărui zone aflate în preajma Șantierului împotriva tuturor tipurilor de poluare rezultate fie din executia lucrărilor, fie din alte activități asociate acestor lucrări;
- b. metodei de control pentru depozitarea, manipularea și utilizarea materialelor și/sau substanțelor și preparatelor chimice periculoase, etc;
- c. protecției și reabilitării adecvate, la finalul Lucrarilor, a terenului utilizat pentru gropile de împrumut, cariere, drumuri de deservire și deviere și orice alte lucrări temporare sau pregătitoare;
- d. furnizării, instalării, testării funcționării adecvate și utilizării de echipament specific necesar pentru corectă monitorizare a tuturor tipurilor de factori poluanți cum sunt zgomotul, gazele, praful, lichidele, etc., rezultate din operațiunile derulate pe Șantier, inclusiv furnizarea tuturor programelor necesare pentru colectarea, analiza și interpretarea tuturor datelor colectate. Se face referire cu precădere la determinarea următorilor indicatori: NO_x, SO_x, CO, metale grele, particule în suspensie și praful depus;
- e. măsurătorilor propuse pentru reducerea minimum a emisiilor de astfel încât să nu fie atinse nivelurile maxime admisibile;
- f. măsurilor propuse în vederea prevenirii poluării solului și/sau subsolului și a apelor subterane prin depozitarea atentă a deșeurilor, după tip în containere sau pe platforme amenajate;
- g. procedurilor propuse de gestionare a deșeurilor; și a cantitatilor de sol excedentare, inclusiv identificarea celor mai bune soluții care conduc la minimizarea cantitatilor de deșeuri și la un grad cât mai ridicat de valorificare a materialelor de construcție;
- h. impactului asupra florei / faunei și măsurile de reducere propuse;
- i. impactului vizual al lucrarilor și măsurile propuse pentru reducerea efectului asupra peisajului;
- j. măsurilor propuse pentru gestionarea terenului contaminat;
- k. impactul asupra zonelor sensibile și măsurile de diminuare propuse incluzând identificarea rutelor pentru transportul materialelor, echipamentelor și a forței de lucru;
- l. impactului asupra siturilor arheologice și mostenirii istorice și măsurile de diminuare propuse;
- m. impactului asupra comunității locale și măsurile de diminuare propuse;
- n. oricărui demersuri impuse prin legislația română și prin Standardele aplicabile.



7. Intalnirea Initiala

7.1. Se va organiza o sedinta PMM initiala pentru stabilirea urmatoarelor:

- i. organizatia de gestionare a mediului si personalul;
- ii. analiza impactului asupra mediului al Lucrarilor si metode de reducere a impactului;
- iii. masuri pentru reducerea la minimum a utilizarii resurselor naturale;
- iv. solutii pentru gestionarea corespunzatoare a cantitatilor de deseuri cu respectarea legislatiei in vigoare;
- v. masuri de valorificare/eliminare a deseurilor rezultate din constructii si demolari.

8. Roluri si responsabilitati

8.1. Responsabilitatea totala pentru problemele legate de mediu va apartine Antreprenorului.

8.2. Un specialist de mediu calificat va fi responsabil pentru supravegherea activitatilor de mediu a implementarii masurilor de reducere a impactului prevazute in cadrul acordului de mediu si a prevederilor legislatiei in vigoare. Antreprenorul va pune la dispozitie personalul ce va indeplini rolul de specialist de mediu. Reprezentantul Antreprenorului va fi, de asemenea, responsabil pentru supravegherea indeplinirii obligatiilor legate de mediu si fiecare diriginte de santier va avea responsabilitati legate de mediu. Se va efectua o auditare periodica a PMM de catre Reprezentantul Beneficiarului.

9. Monitorizare

9.1.PMM va include o procedura de monitorizare pentru a asigura succesul masurilor de protectie a mediului, inclusiv a vegetatiei si a faunei salbatice si pentru a asigura refacerea completa a zonelor afectate de realizarea gropilor de imprumut, a drumurilor de transport si a zonelor de depozitare, astfel incat sa fie respectate prevederile actelor de reglementare in domeniul protectiei mediului. Aceasta monitorizare va include si investigarea oricaror canale de evacuare pentru a asigura prevenirea poluarii neintentionate a panzei freatice. Santurile si canalele de scurgere vor fi verificate in mod regulat si intretinute pentru prevenirea blocajelor si pentru a asigura prevenirea poluarii corpurilor de apa.

9.2.Specialistul in probleme de mediu al Antreprenorului va defini procedurile generale ce vor include rapoartele de monitorizare si va fi implicate in supravegherea permanenta a mediului.

9.3.Specialistul de mediu va stabili urmatoarele:

- a. cadrul de gestionare a problemelor legate de protectia mediului;
- b. cerintele legate de raportare si contact;
- c. aspecte cheie legate de mediu;
- d. strategia de monitorizare, conform prevederilor actelor de reglementare in domeniul protectiei mediului;
- e. gestionarea datelor;
- f. procedurile de control al mediului.

9.4.Specialistului pe probleme de mediu i se va solicita, de asemenea, sa:

- a. ofere consiliere cu privire la problemele de mediu Reprezentantului Antreprenorului si inginerilor de pe santier;
- b. stabileasca un program de monitorizare eficient, in conformitate cu prevederile actelor de reglementare in domeniul protectiei mediului;
- c. stabileasca sisteme de management, contact si raportare generale,
- d. interpreteze rezultatele programului de monitorizare si sa ofere consiliere supraveghetorului responsabil cu privire la masurile necesare;
- e. instruiasca si sa sprijine membri relevanti ai personalului Antreprenorului cu precadere in perioada initiala si in cadrul vizitelor ocazionale pe santier;

9.5.Supervizorul va fi invitat sa asiste la intalnirile organizate cu Antreprenorul o data la doua saptamani si sa abordeze orice probleme legate de mediu. Se vor organiza intalniri comune pe santier, dupa caz. Ori de cate ori Supervizorul participa la aceste intalniri, acesta va fi insotit de specialistul Antreprenorului pe probleme de mediu. Intalnirea va fi prezidata de Antreprenor.

9.6.Antreprenorul va realiza masuratori prin intermediul unor laboratoare acreditate conform actelor de reglementare pentru verificarea activitatilor din cadrul proiectului limitele maxime admise pentru concentratiile de substante poluante in aer, apa, sol, niveluri de zgomot si vibratii, gestiunea deseurilor. Pentru biodiversitate vor fi facute monitorizari periodice conform planurilor de monitorizare prevazute



in actele de reglementare in domeniul protectiei mediului, iar rezultate vor fi incluse in capitole distincte in cadrul Rapoartelor de monitorizare.

9.7. Antreprenorul va avea obligatia de a elabora Rapoartele de monitorizare a factorilor de mediu si a biodiversitatii. Acestea vor fi transmise atat in format electronic cat si pe suport de hartie catre Supervizor in vederea analizarii acestora pentru emiterea punctului de vedere si aprobarea acestora, ulterior acestea vor fi transmise lunar catre Beneficiar.

9.8. Antreprenorul este obligat sa realizeze monitorizarea factorilor de mediu si a biodiversitatii atat in perioada de constructie, cat si in perioada de notificare a defectelor conform prevederilor acordului de mediu .

10. Auditul de mediu

10.1. Va fi necesara efectuarea unui audit de mediu al Contractului, care va include:

- a. identificarea tuturor deficientelor referitoare la performantele de mediu si consilierea cu privire la masurile de solutionare a acestora;
- b. evaluarea nivelului de respectare a planului de pe santier;
- c. revizuirea relevantei permanente a planului in lumina experientei si instigarea modificarilor, daca este cazul;
- d. revizuirea cadrelor organizationale si administrative pentru managementul de mediu si a datelor echipei de monitorizare de mediu;
- e. revizuirea datelor de monitorizare a mediului si a gestionarii acestora;
- f. revizuirea problemelor de mediu survenite si a modului in care au fost gestionate;
- g. propunerea de modificari ale procedurilor de management al mediului si ale cadrului si identificarea necesitatii unor masuri suplimentare de control a degradarii mediului.

11. Managementul mediului si Programul de audit

11.1. Specialistul Antreprenorului pe probleme de mediu va realiza un plan de management al mediului aferent programului de constructie dupa aprobarea programului Antreprenorului. Programul de management de mediu va fi auditat la fiecare sase luni si primul audit va fi efectuat dupa o perioada de sase luni pentru revizuirea instituirii sistemelor si procedurilor de management.

12. . Evacuarea surplusului de material

12.1. Toate deseurile de materiale vor fi evacuate de pe Santier de catre Antreprenor in locatii aprobate de autoritatile competente iar toate licentele si taxele luate in considerare vor fi incluse in Pretul Contractului. Antreprenorul va pune la dispozitia Supervizorului, daca este cazul, copii ale notelor de transfer ale deseurilor. Evacuarea de materiale pe Santier va respecta toate obligatiile de mediu incluse in avizele si/sau acordurile obtinute cu respectarea legislatiei specifice in vigoare. Nu se vor initia niciun fel de negocieri cu proprietarii de terenuri/chiriasii cu privire la evacuarea oricaror materiale fara aprobarea prealabila a Supervizorului.

Antreprenorul este responsabil pentru evacuarea tuturor materialelor reziduale si a deseurilor generate in urma desfasurarii activitatilor de realizare a proiectului, evacuare care se va efectua cu respectarea legislatiei de mediu in vigoare, cu modificarile si completarile ulterioare.

13. . Grupurile sanitare

13.1. Antreprenorul va pune la dispozitie grupuri sanitare adecvate si eficiente pentru personalul si forta sa de munca in locatii adecvate de-a lungul Lucrarilor. Toate toaletele vor fi fie ecologice si vor fi golate regulat, fie racordate la reseaua de canalizare. Nu se vor utiliza latrine.

13.2. Antreprenorul va mentine toate toaletele intr-o stare adecvata pe intreaga durata de executie a Contractului

13.3. Daca nu sunt conectate la reseaua de canalizare, toaletele vor fi cu rezervor sigilat. Nu se vor utiliza fose septice. Rezervoarele vor fi monitorizate pentru identificarea nivelului si golate regulat in baza contractelor incheiate cu firme specializate si autorizate.

14. Prevenirea poluarii panzei freatice

14.1. Antreprenorul va reduce la minimum riscul de poluare a panzei freatice pe perioada executiei Lucrarilor prin implementarea urmatoarelor masuri de control:

- a) rezervoarele de depozitare a carburantilor lichizi vor fi amplasate intr-o carcasa de protectie sigilata, care sa poata sustine cel putin 110 % din volumul total al rezervorului cu o inaltime de garda de 200mm. Tevile de umplere/descarcare vor fi amplasate pentru a asigura mentinerea



substantei varsate in rezervor si toate supapele vor putea fi blocate. Rezervoarele vor fi verificate si curatate la intervale regulate, inclusiv trapele si filtrele de ulei si carburant;

- a) orice rezervoare mari/autocisterne cu furtun de evacuare integral si duza vor fi prevazute cu mijloace de protectie si cu blocarea duzei deasupra nivelului maxim de umplere, duza fiind blocata pe pozitie atunci cand nu este utilizata;
- b) se va indica o zona de alimentare in preajma rezervoarelor de depozitare si va include platforma din beton inclinata, cu scurgere intr-o tava de otel sau un alt recipient etans;
- c) toate generatoarele mobile si alte echipamente statice vor fi de tipul prevazut cu suport integrat sau vor fi amplasate intr-o tava sudata din otel cu un volum adecvat;
- d) toate echipamentele mobile cum sunt pompele, excavatoarele, camioanele etc. utilizate pe Santier vor fi in stare bunasi nu vor prezenta ulei de lubrifiere si hidraulice, Tavile de scurgere din otel fiind amplasate sub acestea daca nu sunt utilizate;
- e) toate containerele pentru substante chimice si lubrifianti (de ex., solventi, lichid hidraulic, ulei de formare etc.) utilizate pe Santier vor fi depozitate in tavi din otel sau din alt material aprobat cu volum corespunzator.

14.2. In cazul scurgerilor accidentale de carburant sau substante chimice pe Santier, Lucrarile din preajma scurgerii vor fi intrerupte, se va identifica sursa, se vor lua masuri de stopare a poluarii la sursa si se vor aplica substante neutralizante, iar pamantul contaminat va fi excavat si indepartat de pe Santier si transportat imediat catre o locatie de evacuare aprobata.



ANEXA Nr. 9: CAIETE DE SARCINI

În conformitate cu Cerințele Beneficiarului, conținutul uzual al modelului Caietelor de sarcini este prezentat mai jos. Acesta nu este limitativ.

1. DESCRIEREA CONTRACTULUI

1.1 LOCATIA CONTRACTULUI

1.2 SANTIER

1.3 DATE GEOFIZICE, GEOLOGICE si GEOTEHNICE

1.3.1 Morfologie

1.3.2 Climat

1.3.3 Geologie

1.3.4 Seismicitate

1.3.5 Hidrologie

1.4 SITUATIA EXISTENTA

1.4.1 Drumul

2 TERASAMENTE

2.1 CONSIDERATII GENERALE

2.2 MATERIALE

2.2.1 Pamant vegetal

2.2.2 Pamant pentru lucrari de terasament

2.2.3 Apa

2.2.4 Controlul Calitatii Pamanturilor

2.3 CONSTRUCTIA TERASAMENTELOR

2.3.1 Incepere

2.3.2 Lucrari preliminare

2.3.3 Dislocare terasamente

2.3.4 Gropi de imprumut si depozitare pamant

2.3.5 Excavari

2.3.7 Pregatirea pamantului sub terasament

2.3.7 Constructia terasamentelor

2.3.8 Santuri si rigole

2.3.8 Finisarea patului drumului

2.3.10 Protectie cu pamant vegetal

2.4 CONTROLUL EXECUTIEI si ACCEPTAREA LUCRARILOR

2.4.1 Controlul executiei

2.4.2 Acceptarea lucrarilor

3. STRATUL DE BALAST SAU DE BALAST AMESTEC OPTIMAL

3.1 PREVEDERI GENERALE

3.2 MATERIALE

3.2.1 Agregate naturale

3.2.2 Apa

3.3 PREPARARE BALAST AMESTEC OPTIMAL

3.3.1 Statie pregatire balast amestec optimal

3.3.2 Pregatire amestec

3.3.3 Controlul calitativ amestec

3.43 CONSTRUCTIA STRATULUI DE FUNDARE

3.4 1 Sector de proba

3.4.1 Conditii preliminare

3.4.3 Transport

3.4.4 Constructie

3.5 CONTROLUL si ACCEPTAREA LUCRARILOR

3.5.1 Verificarea geometriei orizontale



3.5.2 Verificarea compactarii si capacitatii portante

3.5.3 Verificarea caracteristicilor stratului de suprafata

3.5.4 Acceptarea in stadiul de executie

4. PIATRA SPARTA SAU AMESTEC OPTIMAL DIN PIATRA SPARTA

4.1 PREVEDERI GENERALE

4.2 MATERIALE

4.2.1 Agregate naturale

4.2.2 Apa

4.2.3 Materiale Geotextile

4.2.4 Controlul Calitatii agregatelor

4.3 CONSTRUCTIA STRATULUI DE FUNDARE

4.3.1 Stabilirea caracteristicilor de compactare

4.3.2 Sector de proba

4.3.3 Conditii preliminare

4.3.4 Constructie

4.4 CONTROLUL si ACCEPTAREA LUCRARILOR

4.4.1 Verificarea geometriei orizontale

4.4.2 Verificarea compactarii si capacitatii portante

4.4.3 Verificarea caracteristicilor suprafetei stratului

4.4.4 Acceptarea lucrarilor in stadiul de constructie

5. STRAT DE PAMANT/BALAST STABILIZAT CU LIANTI HIDRAULICI

5.1 MATERIALE

5.1.1 Liant hidraulic

5.1.2 Pamant/Agregate

5.1.3 Apa

5.1.4 Aditivi

5.1.5 Materiale de protecti

5.2 STABILIREA COMPOZITIEI AMESTECULUI

5.2.1 Incercari preliminare

5.2.2 Compozitia amestecului

5.3 PREPARAREA AMESTECULUI

5.3.1 Statia de preparare/prepararea in situ

5.3.2 Experimentarea prepararii amestecului

5.3.3 Prepararea propriu-zisa a amestecului

5.3.4 Controlul calitatii amestecului preparat

5.4 PUNEREA IN OPERA A AMESTECULUI

5.4.1 Transportul amestecului

5.4.2 Lucrari pregatitoare

5.4.3 Experimentarea punerii in opera a amestecului

5.4.4 Punerea in opera a amestecului

5.4.5 Protejarea straturilor rutiere din agregate stabilizate cu ciment

5.5 CONDITII TEHNICE. REGULI SI METODE DE VERIFICARE

5.5.1 Controlul calitatii agregatelor stabilizate cu ciment puse in opera

5.5.2 Elemente geometrice

5.5.3 Conditii de compactare

5.5.4 Caracteristicile suprafetei stratului din material stabilizat

6. STRATUL DE BAZA/LEGATURA/UZURA DIN MIXTURA ASFALTICA EXECUTATA LA CALD

6.1 PREVEDERI GENERALE

6.2 MATERIALE

6.2.1 Agregate naturale

6.2.2 Filer

6.2.3 Bitum



6.2.4 Emulsie bituminoasa

6.2.5 Aditivi

6.3 PROIECTAREA MIXTURII ASFALTICE

6.3.1 Compozitia mixturilor asfaltice

6.3.2 Caracteristicile fizico-mecanice ale mixturilor asfaltice

6.3.3 Caracteristicile straturilor realizate din mixturi asfaltice

6.3.4 Sector de proba

6.4 PREPARAREA, TRANSPORTUL SI PUNEREA IN OPERA A MIXTURILOR ASFALTICE

6.4.1 Prepararea (Statia de preparare) si transportul mixturilor asfaltice

6.4.2 Lucrari pregatitoare

6.4.3 Asternerea mixturilor asfaltice

6.4.4 Compactarea mixturilor asfaltice

6.5 CONTROLUL EXECUTIEI SI ACCEPTAREA LUCRARILOR

6.5.1 Controlul calitatii materialelor

6.5.2 Controlul procesului tehnologic de preparare a mixturii asfaltice

6.5.3 Controlul calitatii straturilor executate din mixturi asfaltice

6.5.4 Verificarea elementelor geometrice

6.5.5 Acceptarea lucrarilor

7. MARCAREA DRUMULUI

7.1 PREVEDERI GENERALE

7.2 MATERIALE

7.2.1 Conditii tehnice referitoare marcarea

7.2.2 Controlul calitatii vopselei de marcaj

7.3 TIPURI DE MARCAJE

7.3.1 Marcarea longitudinala

7.3.2 Marcarea transversala

7.3.3 Alte marcaje

7.4 EXECUTIA MARCarii DRUMULUI

7.5 CONTROLUL EXECUTIEI si ACCEPTAREA LUCRARILOR

8. INDICATOARELE DRUMULUI

8.1 PREVEDERI GENERALE

8.2 TIPUL DE INDICATOARE, DIMENSIUNI

8.2.1 Tipuri de indicatoare

8.2.2 Dimensiunea indicatoarelor

8.3 PRODUCEREA INDICATOARELOR

8.4 PRODUCEREA si VOPSIREA STALPIILOR

8.5 CONTROLUL EXECUTIEI si ACCEPTAREA LUCRARILOR

8.5.1 Analiza fotometrica

8.5.2 Caracteristici mecanice

8.5.3 Verificarea rezistentei la actiunea agentilor de mediu

8.5.4 Controlul executiei panourilor

8.5.5 Acceptarea lucrarilor

9. PODETE

9.1 GENERALITATI

9.2 DESCRIEREA OPERATIUNILOR

9.2.1 Realizarea zonei de lucru

9.2.2 Excavari si sustinerea excavatiilor

9.2.3 Constructia fundatiei

9.2.4 Constructia peretelui si a dalelor

9.2.5 Ziduri si dale prefabricate

9.2.6 Executia drenurilor in spatele culeilor si a elementelor prefabricate

9.2.7 Pereti turnati

9.3 MATERIALE- CERINTE DE ALE CALITATII



9.3.1 Apa

9.3.2 Ciment

9.3.3 Agregate

9.3.4 Obturatii

9.3.5 Pietris

9.3.6 Beton

9.3.7 Ranforsari

9.3.8 Controlul calitatii

10. PODURI, PASAJE, VIADUCTE

10.1 LUCRARI DE ARTA - PREVEDERI GENERALE

10.2 COFRAJE, SCHELE, ESAFODAJE

10.3 EXECUTAREA LUCRARILOR DIN BETON SI BETON ARMAT

10.4 ARMATURI

10.5 INFRASTRUCTURI

10.5.1 Fundatii directe de suprafata si fundatii directe de adancime

10.5.2 Fundatii indirecte

10.5.3 Elevatii

10.6 RACORDARI CU TERASAMENTELE

10.7 SUPRASTRUCTURI DIN BETON ARMAT

10.8 SUPRASTRUCTURI DIN BETON PRECOMPRIMAT

10.9 SUPRASTRUCTURI METALICE

10.10 SUPRASTRUCTURI DE TIP MIXT (OTEL-BETON CU CONLUCRARE)

10.11 ECHIPAMENTE TABLIERE

10.11.1 Aparate de reazem

10.11.2 Dispozitive antiseismice

10.11.3 Dispozitive de evacuare a apelor

10.11.4 Borduri de trotuar

10.11.5 Parapete de siguranta directionale si pietonale

10.11.6 Dispozitive de acoperirea rosturilor de dilatație

10.12 HIDROIZOLATII

10.13 IMBRACAMINTI RUTIERE LA PODURI

11. ALTE LUCRARI

11.1 PROTECTIE TALUZE

11.1.1 Informatii generale

11.1.2 Protectia taluzului la suprafata cu geocelule

11.1.3 Protectia taluzului la suprafata cu geogrilile

11.1.4 Materiale – cerinte de calitate

11.1.5 Verificarea calitatii

11.2 PAMANT ARMAT CU PARAMENT VERTICAL DIN ELEMENTE PREFABRICATE

FUNDAT PE MINIPILOTI

11.3 MINIPILOTI ANCORATI

11.4 PLASE ANCORATE

11.5 ZID DE SPRIJIN DIN BETON ARMAT FUNDATE INDIRECT

11.6 ZID DE COLOANE FORATE

11.7 ZIDARI DIN PIATRA BRUTA SI MORTAR

11.8 ANCORE PRETENSIONATE DIN CABLURI DE SARME

11.9 STABILIZARE VERSANT CU SOIL NAILING

11.10 STABILIZARE TEREN CU MICROPILOTI

11.11 STABILIZARE TERASAMENT CU PILOTI SOLIDARIZATI CU RADIER DIN BETON ARMAT

11.12 STRAT ANTICAPILAR

11.13 DRENURI FORATE ORIZONTAL

11.14 DRENURI PE TALUZ



11.15 PROTECTIE TALUZ CU GEORETELE

11.16 PAMANT ARMAT CU TALUZ INCLINAT FUNDAT PE MINIPILOTI

11.17 PAMANT ARMAT CU PARAMENT VERTICAL DIN ELEMENTE PREFABRICATE

11.18 LUCRARI DE SUSTINERE CU MINIPILOTI ANCORATI

11.19 PROTECTIE TALUZ CU PLASE ANCORATE

11.20 DRENAJUL SUBTERAN

11.20.1 Descrierea operatiunilor

11.20.2 Materiale folosite

11.20.3 Cerinte de calitate

11.21 SANTURI, CASIURI, SEPARATOARE DE HIDROCARBURI

11.21.1 Generalitati

11.21.2 Descrierea operatiunilor

11.21.3 Materiale-conditii de calitate

11.21.4 Verificarea calitatii

11.22 LUCRARI PROTEJARI INSTALATII SI INSTALATII NOI

11.22.1 Instalatii apa-canal

11.22.2 Instalatii electrice

11.22.3 Iluminare

11.22.4 Retele gaze

11.22.5 Retele telefonie

12. LUCRARI HIDROTEHNICE

12.1 PEREU DIN DALE DE BETON

12.1.1 Defrisari

12.1.2 Curatire ampriza si decapare strat vegetal

12.1.3 Sapaturi

12.1.4 Umpluturi

12.1.5 Nivelare si finisare

12.1.6 Strat vegetal inierbat

12.1.7 Pereu din beton, grinda din beton, traverse din beton

12.1.8 Filtru din geotextil

12.1.9 Barbacane

12.2 ZID DE SPRIJIN DIN BETON

12.2.1 Defrisari

12.2.2 Curatire ampriza si decapare strat vegetal

12.2.3 Sapaturi

12.2.4 Umpluturi

12.2.5 Nivelare si finisare

12.2.6 Strat vegetal inierbat

12.2.7 Umpluturi din piatra bruta

12.2.8 Beton in ziduri

12.2.9 Barbacane

12.2.10 Saltea din gabioane

12.2.11 Dig de deviere

12.3 ZIDURI SI SALTELE DIN GABIOANE

12.3.1 Defrisari

12.3.2 Curatire ampriza si decapare strat vegetal

12.3.3 Sapaturi

12.3.4 Umpluturi

12.3.5 Nivelare si finisare

12.3.6 Strat vegetal inierbat

12.3.7 Umpluturi din piatra bruta

12.3.8 Gabioane, saltele din gabioane

12.3.9 Filtru din geotextil



12.3.10 Barbacane

12.3.11 Dig de deviere

13. CENTRE DE INTRETINERE SI COORDONARE

15. DOTARILE DRUMULUI EXPRES

18. ITS

19. PROTECTIA MEDIULUI. PEISAGISTICA

20. LISTA STANDARDE APLICATE



ANEXA 10 - MASURI DE PROTECTIE SI APARARE IMPOTRIVA INCENDIILOR SI SITUATIILOR DE URGENTA

La execuția lucrărilor se vor respecta cu strictețe:

- Legea nr. 307/2006 privind apărarea împotriva incendiilor; cu modificările și completările ulterioare;
- Ordin nr. 163/2007 privind Normele generale de apărare împotriva incendiilor;
- Legea nr. 481 din 8 noiembrie 2004 privind protecția civilă, modificată și completată de legea 212 din 2006;
- Hotărâre de Guvern nr. 642 din 29 iunie 2005 pentru aprobarea Criteriilor de clasificare a unităților administrativ – teritoriale, instituțiilor publice și operatorilor economici din punct de vedere al protecției civile;
- Hotărâre de Guvern nr. 501 din 1 iunie 2005 pentru aprobarea Criteriilor privind asigurarea mijloacelor de protecție individuală a cetățenilor;
- Hotărâre de Guvern nr. 557/2016 privind managementul tipurilor de risc;
- Ordin nr. 1184 din 6 februarie 2006 pentru aprobarea Normelor privind organizarea și asigurarea activității de evacuare în situații de urgență;
- OUG nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice actualizată prin OUG nr.63/2006;
- Ordin nr.1175 din 2019 privind aprobarea procedurilor de notificare a activităților care prezintă pericole de producere a accidentelor majore în care sunt implicate substanțe periculoase și respectiv a accidentelor majore produse;
- Ordin nr.459/2019 pentru aprobarea Regulamentului privind gestionarea situațiilor de urgență generate de inundații, fenomene meteorologice periculoase, accidente la construcții hidrotehnice, poluări accidentale pe cursurile de apă și poluări marine în zona costieră;
- Ordin nr. 712 din 23 iunie 2005 pentru aprobarea Dispozițiilor generale privind instruirea în domeniul prevenirii și stingerii incendiilor și instruirea în domeniul protecției civile;
- HGR nr. 1492 din 9 septembrie 2004 privind principiile de organizare, funcționarea și atribuțiile serviciilor de urgență profesionale;
- Legea nr. 15 din 28.02.2005 pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 21/2004 privind Sistemul Național de Management al Situațiilor de Urgență;
- OMAI 1259/10.04.2006 privind organizarea activității de instiintare, alarmare, avertizare, prealarmare în situații de protecție civilă;
- ORDIN nr. 75/2019 pentru aprobarea Criteriilor de performanță privind constituirea, încadrarea și dotarea serviciilor voluntare și a serviciilor private pentru situații de urgență;
- Ordin nr. 210/2007 – pentru aprobarea Metodologiei privind identificarea, evaluarea și controlul riscurilor de incendiu, publicat în Monitorul Oficial nr. 360 din 28 mai 2007, cu modificările și completările ulterioare;
- HG nr. 955/2010 privind aplicarea prevederilor legii SSM 319/2006;
- Instrucțiunile proprii de prevenire și protecție în situații de urgență elaborate în cadrul societății;



- Instrucțiuni proprii privind acordarea primului ajutor la locul accidentului.
- Ordin 129/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice privind avizarea și autorizarea de securitate la incendiu și protecție civilă.

ATENTIE: În cazurile în care în activitatea de execuție apar operațiuni care nu sunt acoperite de normele existente, conducătorul subunității are obligația să elaboreze norme locale, corelate cu cele specifice proceselor tehnologice ce se desfășoară în zonele de lucru, astfel încât toate operațiunile să decurgă în deplină securitate a muncii. După redactare, normele locale respective vor fi aprobate de conducătorul unității de construcții-montaj după care se va face obligatoriu instruirea personalului muncitor. Se vor respecta și toate prevederile din normativul paza și siguranța împotriva incendiilor (PSI) precum și cele din prescripțiile tehnice pentru executarea lucrărilor de construcții-montaj, a caror nerespectare ar putea conduce la accidente de muncă și/sau îmbolnăviri profesionale.