



ROMÂNIA
JUDEȚUL SĂLAJ
CONSILIUL JUDEȚEAN

450058, Zalău, Piața 1 Decembrie 1918, Nr.12, Telefon: + 40 260 662 035 / + 40 260 614 120, Fax: + 40 260 661 097, e-mail: office@cjsj.ro, web: www.cjsj.ro

PREȘEDINTE

Nr. 1705 data 08.02.2016

CLARIFICARE LA DOCUMENTAȚIA DE ATRIBUIRE ANEXATĂ ANUNȚULUI DE PARTICIPARE NUMĂRUL 165375 din 07.01.2016 PUBLICAT ÎN SEAP PENTRU PROCEDURA DE ATRIBUIRE A CONTRACTULUI DE ACHIZIȚIE PUBLICĂ AVÂND CA OBIECT: PROIECTAREA ȘI EXECUȚIA LUCRĂRILOR PENTRU OBIECTIVUL DE INVESTIȚIE „REABILITARE ȘI MODERNIZARE DRUM JUDEȚEAN DJ108A: LIM. JUD. CLUJ - BOGDANA, KM: 7+400 - 19+000“

Având în vedere solicitările de clarificări depuse de un operator economic, precizăm următoarele:

Întrebare nr.1

În Expertiza Tehnică pusă la dispoziție, expertul recomandă adoptarea unui sistem rutier suplă și anume: 4 cm uzură din beton asfaltic, 6 cm strat de legătură din beton asfaltic deschis, 15 cm strat din piatră spartă, 35 cm strat de fundație din structura existentă scarificată și reprofilată, cu balast nisipos de apert, dacă e cazul.

În Studiul de Fezabilitate Proiectantul recomandă adoptarea unui sistem rutier mixt (semirigid) : 6 cm uzură din beton asfaltic, 8 cm strat de legătură din beton asfaltic deschis, 18 cm strat din agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici, 35 cm strat de fundație din structura existentă scarificată și reprofilată, cu balast nisipos de apert, dacă e cazul.

Va rugăm clarificați acest aspect, indicând potențialilor ofertanți ce structură rutieră se va folosi pentru reabilitarea drumului DJ 108A.

Răspuns nr.1

Expertiza tehnică recomandă adoptarea variantei 1 - structură rutieră suplă, cu posibilitatea alegerii de către Beneficiar a oricărei structuri dintre cele propuse. La elaborarea studiului de fezabilitate, Beneficiarul, de comun acord cu Proiectantul, a adoptat varianta 2 - structura rutieră semirigidă, soluție care se va folosi pentru reabilitarea drumului DJ 108A.

Întrebare nr.2

În Studiul de Fezabilitate Proiectantul recomandă adoptarea unui sistem rutier mixt (semirigid) : 6 cm uzură din beton asfaltic, 8 cm strat de legătură din beton asfaltic deschis, 18 cm strat din agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici, 35 cm strat de fundație din structura existentă scarificată și reprofilată, cu balast nisipos de apert, dacă e cazul.

În același Studiu de Fezabilitate piste de bicicliști care sunt dipuse în continuarea părții carosabile, pe acostamentul consolidat al drumului, au următoarea structură rutieră : 4cm BA 16, 6 cm BAD25. Având în vedere că, grosimile straturilor de uzură și de legătură sunt diferite în aceeași secțiune, considerăm că nu se pot executa grosimi diferite la straturile de uzură și legătură.

Va rugăm clarificați acest aspect, indicând potențialilor ofertanți ce structură rutieră se va adopta pentru drum și pista de bicicliști.

Răspuns nr.2

1



Pe pistele de cicliști se va realiza o îmbrăcăminte identică cu cea a părții carosabile în conformitate cu planșa TIP-1 / TIP-2, față de structura dată în memoriul tehnic.

Întrebare nr.3

În documentatia Studiu de Fezabilitate pusa la dispozitie este trecut un numar de 50 de stalpi care trebuie relocati.

Va rugam sa indicati pozitiile celor 50 de stalpi astfel incat sa putem face o evaluare corecta si competitiva a costului de relocare si a costului de proiectare pentru studiul suplimentar cerut de Electrica.

Răspuns nr.3

Sectoarele pe care **se preconizează** mutarea/protejarea stâlpilor conform planului de situație sunt: km 7+400-4+600, km 10+600-10+800, km 11+570-11+710, km 12+600-13+000, 13+350-13+550, 14+000-14+400, 14+600-15+800, 17+188.

Sectoarele definitive se vor stabili în etapa de elaborare a proiectului tehnic corelat cu proiectul de mutare/relocare rețele.

Întrebare nr.4

În Studiul de Fezabilitate pus la dispozitia ofertantilor în cadrul pieselor desenate pe planul de situație este figurată doar platforma drumului, fără taluze, scurgerea apelor, lucrări de consolidări.

Astfel între km. 8+501.94 – km 8+658.72, km 9+757.67 – km 9+909.40, km 10+035.82 – km 10+190.83 platforma drumului, fără lucrările mai sus menționate este în imediată apropiere sau chiar pe limita gardului de proprietate. Aceasta situație presupune obligatoriu necesitatea de exproprieri.

Prin clarificarea nr.1217 din 29.01.2016 la întrebarea cine va face exproprierea terenului și în ce condiții în situații asemănătoare celei de mai sus, Autoritatea Contractantă a răspuns: „În Devizul general din Documentația de atribuire pusă la dispozitia ofertantilor, la linia 1.1 nu sunt menționate cheltuieli, întrucât – în baza investigațiilor de teren efectuate la faza SF – proiectantul a stabilit că există soluții de reabilitare și modernizare a drumului județean care face obiectul procedurii de achiziție publică, fără a fi necesare cheltuieli pentru cumpărarea de terenuri, plata concesiunii (redeventei) pe durata realizării lucrărilor, exproprieri”.

Luând în considerare aspectul mai sus menționat va rugăm clarificați cum pot fi prevăzute și executate aceste lucrări în condițiile în care spuneti că nu sunt necesare exproprieri de terenuri?

Răspuns nr.4

Soluțiile tehnice adoptate la faza PT se vor corela cu poziția limitelor de proprietate materializate în teren, astfel încât să nu fie necesare exproprieri. În vederea realizării lucrărilor de consolidare terasamente pe durata execuției pot fi afectate suprafețe de teren adiacente drumului care vor fi redată în circuitul actual după terminarea lucrărilor.

Întrebare nr.5

Pentru evaluarea corectă a cantitatilor de lucrări, va rugăm să puneți la dispozitia potențialilor ofertanți profilul longitudinal al drumului proiectat.

Răspuns nr.5

Documentația tehnică de proiectare în faza Studiu de fezabilitate cuprinde caracteristicile principale ale obiectivului de investiție, privind trasarea elementelor geometrice în plan și prezentarea a minim două scenarii tehnico-economice prin care obiectivul de investiție poate fi

realizat, variante tehnice necesare pentru reabilitarea și modernizarea structurii rutiere actuale existente pe partea carosabilă, ce respectă recomandările expertizei tehnice și legislația tehnică în vigoare.

Prin Studiul de fezabilitate se recomandă diferite variante de ranforsare a sistemului rutier actual cu îmbrăcăminte asfaltică, alcătuită din mixturi asfaltice de grosimi diferite, rezultate în urma calculului de dimensionare și verificare a structurii rutiere.

Astfel, în etapa SF s-au evaluat costurile estimative ale investiției pentru ambele scenarii propuse, din care beneficiarul – la recomandarea elaboratorului studiului de fezabilitate – a optat pentru scenariul 2, care se regăsește de altfel în documentația de atribuire.

Drept urmare, în faza următoare de proiectare - cea de elaborare a proiectului tehnic - se poate efectua trasarea definitivă a axului longitudinal al drumului.

Întrebare nr.6

În dreptul unor podete s-au identificat diferite utilități care merg paralel cu timpanul podetului. Având în vedere că în Studiul de Fezabilitate platforma drumului se mărește de la 6 m la 8 m iar podetele se vor adapta obligatoriu la lățimea noii platforme, *va rugăm să puneți la dispoziția potențialilor ofertanți toate proiectele de mutări și protejări utilități, iar în cazul în care acestea nu există va rugăm să menționați dacă acestea trebuie prevăzute de ofertant în oferta tehnică și financiară.*

Răspuns nr.6

Platforma actuală are lățime de 7,00-8,00 m astfel vor fi necesare lucrări de lărgire a platformei doar izolat pe lungimi relativ reduse (preponderent în ampriza existentă).

Conform documentației de atribuire – Caiet de sarcini, pct.6.1 *Servicii de proiectare: "Documentația tehnică va îndeplini toate cerințele/condiționalitățile impuse prin avizele și acordurile emise de instituțiile abilitate, care au stat la baza obținerii autorizației de construire pentru executarea Lucrărilor.*

Poziționarea exactă a utilităților existente în limitele lucrărilor de construcții propuse și măsurile concrete ce trebuie luate pentru protejarea și/sau relocarea acestora se va realiza, obligatoriu, cu înștiințarea și consultarea deținătorilor de utilități (SC Electrica SA, companii de telefonie/internet, etc.)."

Întrebare nr.7

În Studiul de Fezabilitate stratul de fundație este alcătuit din 35 cm din structura existentă scarificată și reprofilată, cu balast nisipos de aport, dacă e cazul.

Intrucât elaboratorul Studiului de Fezabilitate nu a identificat zonele de drum în care se folosește balastul nisipos de aport, va rugăm menționați zonele de drum care necesită acest aport.

Răspuns nr.7

S-a prevăzut scarificarea și nivelarea părții carosabile existente cu adaos de balast nisipos pe toată lungimea studiată.

PREȘEDINTE,
Tiberiu Marc

