

ROMÂNIA
MINISTERUL TRANSPORTURILOR
COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE
prin D.R.D.P. IASI

APROBAT,
Director General Regional,
ing. Ovidiu Mugurel LAICU



DIRECTIA
REGIONALA
DE DRUMURI SI
PODURI
IASI

D.R.D.P. IASI REGISTRATURA
07. MAI. 2018
INTRARE NR. <u>3/3606</u>

CAIET DE SARCINI

**Servicii de expertiză tehnică pentru 14 poduri din cadrul
DRDP Iași**

CUPRINS

OBIECTIVUL: Servicii de expertiză tehnică pentru 14 poduri din cadrul DRDP Iași

FAZA DE PROIECTARE: Expertiza Tehnica

ORGANIZATORUL ACHIZITIEI: CNAIR SA prin D.R.D.P. IASI

I. INFORMAȚII GENERALE

Autoritatea Contractantă

CNAIR SA („Beneficiarul sau Autoritatea Contractanta”) prin DRDP Iași, este persoana juridica romana de interes strategic național, atât timp cat statul este acționar majoritar, este organizată si funcționează sub autoritatea Ministerului Transporturilor.

CNAIR SA desfășoară in principal activități de interes public național, in domeniul administrării drumurilor naționale si autostrăzilor, in conformitate cu prevederile OG nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată cu modificările si completările ulterioare.

CNAIR SA prin DRDP Iași este Beneficiarul final al acestei achiziții.

II. DATE GENERALE:

Podurile pentru care se solicită efectuarea de expertize sunt:

1	DN 2 KM 194+326
2	DN 2N KM 51+800
3	DN 2L KM 58+100
4	DN 12A KM 85+300
5	DN 12A KM 111+719
6	DN 15 KM 352+126
7	DN 15D KM 51+021
8	DN 15D KM 63+240
9	DN 15 KM 262+120
10	DN 23A KM 4+900
11	DN 11 KM 97+971
12	DN 2 KM 472+636
13	DN 25A KM 5+980
14	DN 2L KM 40+800

III. SITUAȚIA EXISTENTĂ:

1. *Pod 1 pe DN2 km.194+326* peste Raul Putna, la Garoafa jud. Vrancea

Podul are 4 deschideri cu o lungime totala de 172,80 m, o latime a părții carosabile de 7,90 m și o lațime între parapeti de 12,30m.

Indicele de stare tehnică este de 48 care îl include în clasa de stare tehnică III. A fost construit în anul 1930 și a fost consolidat în anul 1980. Clasa de încărcare la proiectare este E și schema statică este Grinda simplu rezemata. Sectorul de drum pe care este amplasat este un drum european.

Pod 2 pe DN2 km.194+326 peste Raul Putna la Garoafa jud. Vrancea.

Podul are 4 deschideri cu o lungime totală de 178,70 m, o lățime a părții carosabile de 7,80 m și o lățime între parapete de 10,90m.

Indicele de stare tehnică este de 59 care îl include în clasa de stare tehnică III. A fost construit în anul 2003 și nu a fost consolidat, reabilitat sau modernizat. Clasa de încărcare la proiectare este E și schema statică este Grinda simplu rezemata. Sectorul de drum pe care este amplasat este un drum european.

2. Pod pe DN 2N km.51+800 peste Raul Ramnicu Sarat la Ramnicu Sarat, jud.Vrancea

Podul are 1 deschidere cu o lungime totală de 53,50 m, o lățime a părții carosabile de 5 m și o lățime între parapete de 6 m.

Indicele de stare tehnică este de 32 (clasa de stare tehnică IV). Podul a fost construit în 1965 și nu a fost reabilitat sau modernizat. Clasa de încărcare la proiectare este E și schema statică este Dala simplu rezemata. Sectorul de drum pe care este amplasat este un drum secundar.

3. DN 2L km. 58+100 la Soveja, jud. Vrancea.

Podul are o deschidere, o lungime totală de 11,50 m, o lățime a părții carosabile de 6 m și o lățime între parapete de 8 m.

Indicele de stare tehnică este 59 (clasa de stare tehnică III). Podul a fost construit în 1962 și nu a fost reabilitat sau consolidat. Clasa de încărcare la proiectare este E și schema statică este Dala simplu rezemată. Drumul pe care este situat este un drum secundar.

4. Pod pe DN12A km. 85+300 scurgere la Comanesti, jud. Bacau.

Podul are 1 deschidere cu o lungime totală de 12 m, o lățime a părții carosabile de 8,20 m și o lățime între parapete de 9 m.

Indicele de stare tehnică este de 30 care îl include în clasa de stare tehnică IV. A fost construit în anul 1960 și nu a fost reabilitat, consolidat sau modernizat. Clasa de încărcare la proiectare este I și schema statică este Dala simplu rezemata. Sectorul de drum pe care este amplasat este un drum secundar.

5. Pod pe DN12A km. 111+719 scurgere la Tg. Trotus, jud. Bacau.

Podul are 1 deschidere cu o lungime totală de 9 m, o lățime a părții carosabile de 7 m și o lățime între parapete de 8,5 m.

Indicele de stare tehnică este de 29 care îl include în clasa de stare tehnică IV. A fost construit în anul 1948 și nu a fost reabilitat, consolidat sau modernizat. Clasa de încărcare la proiectare este I și schema statică este Grinda rezemata. Sectorul de drum pe care este amplasat este un drum secundar.

6. Pod pe DN15 km.352+126 peste canal Bistrita la Racova, jud. Bacau.

Podul are 3 deschideri, o lungime totală de 68,55m, o lățime a părții carosabile de 7,3m și o lățime între parapete de 9,3m.

Indicele de stare tehnică este de 33 care îl include în clasa de stare tehnică IV. A fost construit în anul 1966 și nu a fost reabilitat sau modernizat. Clasa de încărcare la proiectare este I. Sectorul de drum pe care este amplasat este un drum P.

7. Pod pe DN15D km. 51+021 peste Siret, la Gidinti, jud. Neamt.

Podul are 9 deschideri cu o lungime totală de 245,25m, o lățime a părții carosabile de 7,80m și o lățime între parapete de 9,80m.

Indicele de stare tehnică este de 48 care îl include în clasa de stare tehnică III. A fost construit în anul 1966 și a fost consolidat în anul 2001. Clasa de încărcare la proiectare este E și schema statică este Grinda Gerber. Sectorul de drum pe care este amplasat este un drum Secundar.

8. Pod pe DN15D km. 63+240 peste R. Ris la Poienari, jud. Neamt.

Podul are o deschidere, o lungime totală de 18,25m, o lățime a părții carosabile de 7,90m și o lățime între parapete de 10,50m. Indicele de stare tehnică este de 39 care îl include în clasa de stare tehnică IV. A fost construit în anul 1978 și nu a fost reabilitat sau modernizat. Clasa de încărcare la

proiectare este E și schema statică este Grinda simplu rezemata. Sectorul de drum pe care este amplasat este un drum secundar.

9. **Pod pe DN15 km.262+120** la Buhalnita, jud. Neamț.

Podul are 5 deschideri cu o lungime totală de 83,35m, o lățime a părții carosabile de 8m și o lățime între parapeteți de 10m.

Indicele de stare tehnică este de 40 care îl include în clasa de stare tehnică III. A fost construit în anul 1974 și nu a fost reabilitat sau modernizat. Clasa de încărcare la proiectare este E și schema statica este grinzi simplu rezemate. Sectorul de drum pe care este amplasat este un drum principal.

10. **Pod pe DN23A km.4+900** peste Raul Milvov, la Milcovul jud. Vrancea.

Podul are 3 deschideri cu o lungime totală de 78m, o lățime a părții carosabile de 8m și o lățime între parapeteți de 9,60m.

Indicele de stare tehnică este de 34 care îl include în clasa de stare tehnică IV. A fost construit în anul 1979 și nu a fost reabilitat sau consolidat. Clasa de încărcare la proiectare este E și schema statica este Grinda simplu rezemată. Sectorul de drum pe care este amplasat este drum secundar.

11. **Pod pe DN11 km.97+971**, scurgere la Poiana Sarata jud. Bacau.

Podul are o deschidere cu o lungime totală de 16,50m, o lățime a părții carosabile de 6m și o lățime între parapeteți de 8m.

Indicele de stare tehnică este de 39 care îl include în clasa de stare tehnică IV. A fost construit în anul 1952 și nu a fost reabilitat sau modernizat.

Clasa de încărcare la proiectare este I și schema statica este de Dala simplu rezemata. Sectorul de drum pe care este amplasat este un drum european.

12. **Pod pe DN2 km.472+636**, la Balcauti jud. Suceava.

Podul are 1 deschidere cu o lungime totală de 12,40m, o lățime a părții carosabile de 7,60m și o lățime între parapeteți de 8,60m.

Indicele de stare tehnică este de 47 care îl include în clasa de stare tehnică III. A fost construit în anul 1942 și nu a fost reabilitat sau modernizat. Clasa de încărcare la proiectare este I și schema statica este Dala simplu rezemata. Sectorul de drum pe care este amplasat este un drum european.

13. **Pod pe DN25A km 5+980** peste Raul Siret, la Fundeni jud. Galati.

Podul are 8 deschideri cu o lungime totală de 357,90m, o lățime a părții carosabile de 5,10m și o lățime între parapeteți de 9,30m.

Indicele de stare tehnică este de 24 care îl include în clasa de stare tehnică IV. A fost construit în anul 1942 și nu a fost reabilitat sau modernizat. Clasa de încărcare la proiectare este I și schema statica este Grinda simplu rezemata. Sectorul de drum pe care este amplasat este un drum S.

14. **Pod pe DN2L km.40+800** peste Râul Susita la Campuri, jud. Vrancea.

Podul are 5 deschideri cu o lungime totală de 108m, o lățime a părții carosabile de 7m și o lățime între parapeteți de 9m.

Indicele de stare tehnică este de 34 care îl include în clasa de stare tehnică IV. A fost construit în anul 1963 și nu a fost consolidat, modernizat, reabilitat. Clasa de încărcare la proiectare este I și schema statica este Dala simplu rezemata. Sectorul de drum pe care este amplasat este un drum secundar.

IV. IPOTEZE SI RISCURI

Ipoteze privind prestarea serviciilor

Documentele tehnice solicitate potrivit prezentului caiet de sarcini vor fi finalizate în 45 zile și vor permite Beneficiarului și altor Autorități Romane să le folosească ca documente suport în procesele decizionale, de autorizare, avizare etc. și pregătirea documentației de atribuire a contractului de execuție lucrări.

Riscuri

Experiența Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere din România SA în derularea proiectelor de elaborare expertize tehnice a demonstrat ca la nivel de E.T., uneori Prestatorii tratează cu superficialitate realizarea de studii și investigații de teren (topografice, geotehnice, etc) precum și propunerea de soluții tehnice adecvate, etc., astfel încât la elaborarea documentației de proiectare și apoi la execuția lucrărilor, s-au constatat diferențe majore față de prevederile expertizei tehnice.

Aceste diferențe au generat în timp, costuri suplimentare majore în cadrul proiectelor, iar responsabilitatea Prestatorilor a fost aproape inexistentă.

Din acest motiv Beneficiarul, solicită pentru acest proiect să atenționează viitorul Prestator, asupra seriozității și profesionalismului cu care își va îndeplini sarcinile ce îi revin, așa cum sunt ele descrise în prezentul caiet de sarcini, cât și în legislația română în vigoare.

CNAIR SA prin DRDP Iași, își rezerva dreptul de a recupera de la Prestator, orice prejudicii care vor fi generate de întârzierile cauzate de erorile/lipsa de profesionalism/superficialitatea tratării studiilor și lucrărilor, de nerespectarea obligațiilor conform prezentului caiet de sarcini și a legislației în vigoare.

Beneficiarul a identificat riscurile generale pe care le aduce la cunoștință Prestatorului, în prezentul caiet de sarcini.

Prestatorul își va asuma riscurile generale identificate de Beneficiar prin participarea sa la achiziție, precum și prin semnarea contractului și nu va avea nici o pretenție în cazul apariției acestora, cu excepția cazurilor în care culpa se datorează unor terțe părți, sau unor motive neimputabile acestuia. Lipsa culpei va trebui să fie dovedită de către Prestator.

Prețul ofertei va include riscurile generale prezentate mai jos, iar Prestatorul nu va avea nici o pretenție de orice natură (materială, financiară, etc.) în cazul apariției acestora.

Prestatorul va lua toate măsurile necesare pentru evitarea/minimizarea/controlul efectelor următoarelor riscuri generale identificate și a consecințelor aferente:

- Riscul și consecințele aferente unor soluții tehnice greșite sau neadaptate, definite de Prestator și rezultate ca urmare a unor investigații/studii geotehnice, hidrologice, topografice, etc. defectuoase sau de slabă calitate.
- În cazul în care apar condiții geotehnice, hidrologice, de mediu, etc. diferite, la momentul elaborării Studiului de Fezabilitate, Proiectul Tehnic și/sau la execuția Proiectului, în comparație cu studiile geotehnice, etc., efectuate în cadrul Expertizei Tehnice și/sau soluțiile tehnice definite de Prestator, se dovedesc a fi neviabile, Prestatorul își va asuma consecințele aferente, cu privire la costurile suplimentare rezultate ale Proiectului.
- Riscul identificării și caracterizării incorecte sau incomplete a tuturor condițiilor particulare ale terenului și ale naturii solului, precum și interpretarea inadecvată a rezultatelor investigațiilor specifice.
- Riscul de a întâmpina dificultăți în efectuarea măsurătorilor, studiilor, analizelor, investigațiilor, etc., necesare a fi efectuate pe amplasamentul proiectului (relief, acces dificil, etc.) și care pot conduce la întârzieri în procesul de elaborare și costuri suplimentare. Nu intra în responsabilitatea Beneficiarului crearea pentru Prestator, a accesului pentru efectuarea măsurătorilor/lucrărilor geotehnice sau de altă natură, a studiilor, etc.
- Riscul ca pe parcursul derulării serviciilor solicitate în cadrul acestui caiet de sarcini, să apară modificări în legislația și reglementările tehnice aplicabile în desfășurarea activităților

de expertizare, a investigațiilor, studiilor, analizelor, etc., necesare elaborării expertizei tehnice. Prestatorul va face toate demersurile pentru completarea/ajustarea/refacerea serviciilor și lucrărilor desfășurate până la momentul apariției acestor schimbări și prestarea restului serviciilor și lucrărilor neefectuate în baza noilor cerințe legislative.

- Riscul privind mobilizarea deficitara a Prestatorului.

Pe parcursul derulării achiziției, pot apărea și alte riscuri cu caracter specific care pot conduce la întâzieri în desfășurarea activității Prestatorului și care vor fi soluționate de către părți, potrivit prevederilor legale.

V. DESCRIERE GENERALA A SERVICIILOR

Serviciile pe care Prestatorul le va presta și realiza, în vederea elaborării expertizei tehnice, vor include obligatoriu, dar nu se vor limita la acestea: activități, investigații, analize, evaluări, studii, etc.

Prestatorul va presta, va descrie și va prezenta serviciile descrise în capitolele de mai jos, în conformitate cu cerințele din prezentul caiet de sarcini, cu respectarea legislației și reglementărilor tehnice curente în vigoare și în baza aplicării unor metodologii relevante, bazate pe cele mai bune practici naționale și internaționale de elaborare a expertizelor tehnice, în domeniul transporturilor, respectiv al autostrăzilor și drumurilor naționale;

Prestatorul va realiza serviciile solicitate la un nivel cantitativ și calitativ care să asigure atingerea unui grad de încredere ridicat cu privire la viabilitatea și calitatea soluțiilor tehnice și a structurilor definite, nivelul costurilor de investiție estimate ale Proiectului, etc. în vederea maximizării șanselor Beneficiarului pentru implementarea construcției Proiectului.

Prestatorul va fi responsabil pentru identificarea, analiza, ierarhizarea, cuantificarea și propunerea măsurilor pentru eliminarea/minimizarea/controlul/alocarea riscurilor Proiectului în baza principiilor, standardelor, metodologiilor și procedurilor specifice și recunoscute ale managementului riscurilor proiectelor în sectorul autostrăzilor și drumurilor naționale;

Desfășurarea activităților și serviciilor în vederea elaborării expertizei tehnice, vor avea la baza legislația și toate reglementările tehnice în vigoare, române și europene (standardele naționale și europene, normativele specifice, eurocodurile, etc.).

Prestatorul va purta întreaga responsabilitate pentru îndeplinirea corectă și de calitate a cerințelor descrise în prezentul caiet de sarcini.

Prestatorul va fi responsabil pentru asigurarea resurselor adiționale (dacă sunt necesare în vederea îndeplinirii scopului Achiziției), fără a solicita alte costuri suplimentare Beneficiarului.

Prestatorul va fi responsabil de tratarea necorespunzătoare a riscurilor descrise în capitolul „Ipoteze și riscuri” și va suporta consecințele ce decurg din aceasta.

VI. CERINTE DE ELABORARE

Expertiza tehnică, întocmită separat pentru fiecare pod în parte, va cuprinde următoarele:

A. Piese scrise

1. Memoriu tehnic
2. Date generale
3. Descrierea structurii obiectului de expertizat;
4. Raportul sintetic de expertiză tehnică;
5. Necesitatea și oportunitatea expertizării lucrării;

6. Studiu geotehnic întocmit în conformitate cu prevederile AND 614-2013 – „Îndrumător de întocmire a documentațiilor geotehnice pentru drumuri naționale, drumuri expres și autostrăzi” și NP 074-2014 – „Normativ privind documentațiile geotehnice pentru construcții” (inclusiv verificarea la exigența A_f);

7. Buletine de analiză și încercări pe pământurile analizate și pe apa freatică și autorizația laboratorului autorizat/acreditat cu lista încercărilor aferente autorizației;

8. Buletine de analiză și încercări pe betoanele din infrastructură și suprastructură;

9. Buletine de analiză/rapoarte de încercări privind rezultatul altor investigații specifice;

10. Calcul hidraulic;

11. Breviar de calcul de rezistență și stabilitate;

12. Defecte și degradări ale obiectului expertizat;

13. Măsură și soluții de reparații, precizări referitoare la necesitatea introducerii restricțiilor de tonaj și/sau viteză în scopul asigurării siguranței circulației, stabilității, rezistenței și siguranței în exploatare, până la aducerea obiectivului în stare tehnică corespunzătoare nivelului de calitate impus de reglementările tehnice în vigoare, precizări asupra modului de urmărire în exploatare și/sau a necesității instituirii urmăririi speciale, dacă este cazul, până la execuția lucrărilor necesare și pe parcursul desfășurării acestora, alte elemente pe care prestatorul le consideră necesare, în afara celor solicitate, în vederea completării tuturor informațiilor de care are nevoie achizitorul pentru respectarea cerințelor de conținut ale Legii nr. 10/1995 privind calitatea în construcții, ale H.G. nr. 925/1995 precum și a celorlalte reglementări în vigoare;

14. Raport sintetic cu concluziile rezultate ca urmare a examinării obiectivului și interpretării datelor rezultate din studii, calcule și determinări, sub toate aspectele impuse de cerințele Legii 10/1995, H.G. 925/1995 și de celelalte reglementări tehnice și legislative ce stau la baza actului de expertizare și încadrarea lucrărilor propuse în Normativul AND 554/2002. Raportul va conține propuneri privind lucrările necesare pentru aducerea podului la parametrii funcționali corespunzători reglementărilor în vigoare și fundamentarea soluțiilor propuse;

15. Fotografii ale obiectului expertizat.

B. Piese desenate

1. Plan de încadrare în zona la scara 1:20.000;

2. Plan de situație la scara 1:500;

3. Vedere în plan la scara 1:500;

4. Profil longitudinal la scara 1:500, 1:50;

5. Profile transversale caracteristice, secțiuni etc. la scara 1:100;

6. Planșe caracteristice lucrărilor de artă care se impun;

7. Alte detalii pe care expertul le considera necesare la stabilirea soluției tehnice în vederea întocmirii documentațiilor de proiectare.

Expertizele vor fi elaborate de experți /expert autorizati/autorizat pentru următoarele exigente conform legii nr. 10/1995: A4, B2, D și Af. Se vor prezenta atestatele pentru expertii/expertul propusi/propus.

Expertizele vor fi elaborate pentru o perioadă de valabilitate de minim 5 ani.

Se vor respecta toate normele care stau la baza expertizării conform legislației în vigoare.

Pentru îndeplinirea cerințelor prezentului caiet de sarcini, se vor respecta cel puțin următoarele condiții (acestea nefiind limitative):

- respectarea precizărilor din prezentul caiet de sarcini;
- asigurarea atât a elementelor geometrice în plan orizontal și vertical, cât și a elementelor de gabarit, astfel încât desfășurarea traficului să se facă în condiții de siguranță și confort;

- asigurarea semnalizării corespunzătoare;
- asigurarea protecției instalațiilor amplasate în perimetrul de execuție a lucrărilor;
- soluțiile tehnice propuse vor asigura continuitatea desfășurării traficului pe toată perioada de execuție a lucrărilor cu semnalizarea corespunzătoare;
- păstrarea amplasamentului existent pentru evitarea exproprierilor și demolării construcțiilor, rețelelor existente în zona drumului național;
- **Soluțiile propuse în fiecare expertiză vor fi detaliate pentru fiecare pod în parte, în măsura în care este posibil, astfel:**
 1. **Activități ce trebuie întreprinse imediat pentru punerea în siguranță a structurii și traficului;**
 2. **Lucrări ce se pot executa în cadrul întreținerii periodice (ind.112 conform AND554);**
 3. **Lucrările ce se pot executa în cadrul reparațiilor curente (ind.118 conform AND554);**
 4. **Lucrări ce trebuie întreprinse în vederea aducerii podului la un nivel de viabilitate corespunzător clasei de drum, care exced indicativele 112 și 118, indicând orizontul de timp în care pot fi realizate.**

În condițiile în care anumite categorii de lucrări (în conformitate cu indicativul de încadrare) nu asigură suficiente garanții pentru siguranța și confortul traficului se va specifica acest lucru.

Expertiza tehnică poate să cuprindă și alte lucrări pe care expertul le consideră necesare pentru punerea în siguranță a obiectivului afectat, respectând legislația și reglementările tehnice în vigoare.

Pentru fiecare soluție propusă, expertul va întocmi și prezenta câte o listă de cantități pe articole comasate, o valoare estimativă pentru execuția lucrărilor și durata estimativă a execuției lucrărilor.

Documentația se va elabora separat pentru fiecare pod în parte în 5 (cinci) exemplare tipărite în limba română și se va preda beneficiarului și în format electronic.

Formatul electronic va cuprinde piesele scrise în format WORD și EXCEL, iar piesele desenate în format "*.dwg" și "*.PDF". Planurile de situație vor fi realizate în coordonate XYZ STEREO 70 – sistem de referință Marea Neagră. Totodată documentele finale cu semnăturile corespunzătoare și vizele aferente vor fi prezentate și în format PDF (scanate) pentru fiecare pod în parte.

VII. CERINTE DE RAPOARTE

Prestatorul va pregăti și prezenta următoarele rapoarte în cursul sarcinii sale, atât pe suport de hârtie cât și în varianta electronică editabilă sau alte formate strict specializate:

- Rapoartele de expertiza tehnica varianta draft – maxim 35 zile de la Ordinul de începere
 - Prestatorul va preda câte un raport de expertiza tehnica, variantă draft, privind investigații vizuale preliminare, încercări și testări, stabilirea cauzelor etc.
 - Fiecare raport de expertiza tehnica variantă draft, va fi înaintat spre studiere către DRDP Iași, în vederea verificării conformității cu solicitările contractuale.
- Rapoartele de expertiză tehnică varianta finală – 10 zile de la primirea observațiilor Beneficiarului
 - Prestatorul va preda expertiza tehnică în varianta finală.
 - Predarea se va considera efectivă în momentul când Beneficiarul va intra în posesia documentației în forma și numărul specificat, inclusiv în formatul electronic impus.

VIII. REGLEMENTĂRI CE VOR FI RESPECTATE PENTRU REALIZAREA PROIECTULUI

- O.G. nr. 43/1997(A) privind regimul drumurilor
- Ordonanța de Urgentă a Guvernului nr. 34/2006 și H.G. nr.925/19.07.2006 privind achizițiile publice, cu toate modificările și completările ulterioare;
- Legea nr.10/1995, Legea 1177/2015, HG nr.766/1997 și legislația care reglementează calitatea și urmărirea lucrărilor în construcții;
- Legea nr.255/2010, privind exproprierea pentru cauza de utilitate publică;
- Normativ C167/1997 privind conținutul și modul de întocmire, completare și păstrare a cărții tehnice a construcției;
- Norme de întocmire a cărții tehnice a construcție M.O. 779/20.11.2008.
- Norme tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor aprobate cu Ordinul MT nr. 45/27.01.1998 publicate în MO nr. 138 bis/06.04.1998;
- NP 074-2014 – Normativ privind documentațiile geotehnice pentru construcții
- AND 614-2013 – Îndrumător de întocmire a documentațiilor geotehnice pentru drumuri naționale, drumuri expres și autostrăzi;
- AND 605 - „Mixturi asfaltice executate la cald. Condiții tehnice privind proiectarea și punerea în operă”
- AND 584-2012 - Normativ pentru determinarea traficului de calcul pentru proiectarea drumurilor din punct de vedere al capacității portante și al capacității de circulație
- AND 593-2012 - Normativ pentru sisteme de protecție pentru siguranța circulației pe drumuri, poduri și autostrăzi
- PD 177-2001 - Normativ pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide
- Normativ privind alcătuirea și calculul structurilor de poduri și podete de șosea cu suprastructuri monolit și prefabricate ind. PD 165/2000;
- AND 546 – 2013 – Normativ privind execuția la cald a îmbracă minților bituminoase pentru calea de pod
- P 15-2000 – Normativ privind proiectarea aparatelor de reazem la podurile de șosea din beton armat;
- AND 577-2002 – Normativ privind execuția și controlul calității hidroizolației la poduri;
- CD 139-2002 – Normativ pentru protecția anticorozivă a elementelor din beton ale suprastructurilor podurilor expuse factorilor climatici, noxelor și acțiunii fondanților chimici utilizați pe timp de iarnă;
- Instrucțiuni privind controlul calității terasamentelor rutiere Ord. AND 126 / 12.09.1997;
- Norme privind protecția mediului ca urmare a impactului drum – mediu înconjurător aprobate cu Ordinul MT nr. 44/27.01.1998 publicate în MO nr. 138 bis/06.04.1998;
- Instrucția de semnalizare a lucrărilor și normele specifice de protecția muncii în activitatea de întreținere, reparații și exploatare a podurilor;
- NP 103/2004 – Normativ de proiectare pentru lucrările de reparații și consolidare ale podurilor rutiere în exploatare;
- NP 104/2004 – Normativ pentru proiectarea podurilor din beton și metal. Suprastructuri pentru poduri de șosea, cale ferată și pietonale precomprimate exterior;
- CP 012/1-2007 Cod de practică pentru producerea betonului;

- NE 012/2-2010 Normativ pentru producerea si executarea lucrărilor din beton, beton armat si beton precomprimat. Partea 2: Executarea lucrărilor din beton;
- AND 578-2002 – Normativ pentru execuția plăcilor de suprabetonare a podurilor sub trafic;
- NP 125-2010 – Normativ privind fundarea construcțiilor pe pământuri sensibile la umezire;
- NP 122-2010 - Normativ privind determinarea valorilor caracteristice și de calcul ale parametrilor geotehnici
- CD 99-2001 – Instrucțiuni tehnice privind repararea si întreținerea podurilor si podețelor de sosea din beton, beton armat, beton precomprimat si zidărie de piatră;
- STAS 863-1985 Lucrări de drumuri. Elemente geometrice ale traseelor. Prescripții de proiectare
- Reglementări legale privind securitatea si sănătatea în muncă, si apărarea împotriva incendiilor;
- Alte normative, reglementări, instrucțiuni, norme tehnice si standarde în vigoare, precum si cele ce vor apărea sau vor face obiectul revizuirilor în perioada elaborării expertizei tehnice.

Reglementările sus-menționate nu sunt limitative.

IX. MODUL DE PREZENTARE A OFERTEI

Oferta va include toate costurile aferente obligațiilor prezentate.

La elaborarea ofertei se vor avea în vedere și cheltuielile generate de verificarea de către expert a documentațiilor de proiectare în vederea asigurării respectării soluțiilor tehnice stabilite în expertiză și soluționarea eventualelor neconcordanțe sau litigii de natura tehnică ce ar putea interveni pînă la finalizarea execuției proiectului.

Beneficiarul precizează că pentru buna întocmire a ofertei, se impune ca ofertanții să viziteze amplasamentul. Orice obiecțiune cu privire la conținutul documentatiei de atribuire precum și orice solicitare de extensie a duratei sau de suplimentare a valorii dupa semnarea contractului de servicii, ca urmare a necunoașterii stării amplasamentului, nu va fi luată în considerare.

Oferta va include și un deviz detaliat care să justifice valoarea ofertată, evidențiind costurile serviciilor pentru fiecare pod în parte.

**Director Adjunct Exploatare,
ing. Vlad Constantin CERCEL**



**Șef Lucrari de Arta, BMS si Cladiri,
ing. Gabriel Pila**



**Întocmit
ing. Daniela Scutaru**

