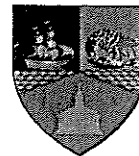




CONSILIUL JUDEȚEAN CONSTANȚA
CABINET VICEPREȘEDINTE



Nr. 19046/ 28.07.2016

SPECIFICAȚII TEHNICE

Elaborarea documentației tehnico-economice, faza SF/ DALL, inclusiv analiză cost-beneficiu și studiu de trafic precum și întocmirea documentațiilor complete necesare depunerii, obținerii și predării către beneficiar a tuturor avizelor, acordurilor sau autorizațiilor, necesare derulării Proiectului Reabilitarea și modernizarea drumului județean DJ223 Tronsonul Cernavodă – Rasova – Aliman – Ion Corvin.

Consiliul Județean Constanța a elaborat și susținut la Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud Est, în cadrul Programului Operațional Regional 2014 – 2020, un portofoliu de proiecte în cadrul căruia este priorizat și obiectivul investițional *Reabilitarea și modernizarea drumului județean DJ 223 Tronsonul Cernavodă - Rasova - Aliman - Ion Corvin.*

OBIECTIVELE PROIECTULUI

Conectarea drumului județean la rețeaua drumurilor naționale și la rețeaua TEN (A2), prevăzută a se realiza prin Programul Operațional Regional, cu implicații asupra dezvoltării locale, județene, regionale, naționale atrăgând în circuitul economic zone cu o dezvoltare structurală deficitară.

Prin proiect se urmărește ca acest drum să contribuie, pe termen mediu, la creșterea fluxurilor de capital, a mobilității forței de muncă, a accesibilității spre și în interiorul țării, determinând o dezvoltare durabilă a acesteia și, implicit, crearea de noi oportunități de locuri de muncă, inclusiv în zonele rurale.

Totodată Consiliul Județean Constanța dorește să asigure reabilitarea și modernizarea singurei rute de transport rutier ce urmează linia Dunării (jumătatea de sud a județului Constanța) și pentru:

- punerea optimă în valoare a diferitelor zone de interes turistic din județ (arii naturale și situri istorice)
- asigurarea măsurilor optime de evacuare (rută principală de evacuare) în caz de urgență a populației în cazul unui accident nuclear la Centrala Atomică de la Cernavodă.

Localizare spațială a proiectului

Lista localităților deservite direct:

Cernavodă (municipiu), Rasova, Aliman, Ion Corvin (comune)

Lista localităților deservite indirect (situate în imediata vecinătate): Băneasa (oraș), Oltina, Lipnița, Ostrov, Dobromir, Adamclisi, Deleni (comune)

Lungimea segmentului de drum și calitatea drumului

Aprox. 40km – starea drumului este foarte proastă, drumul necesită ample lucrări de consolidare, de artă, ridicarea liniei roșii la cota de inundații, etc.

Beneficiarul proiectului (solicitantul finanțării)

Unitatea Administrativ Teritorială Județul Constanța prin Consiliul Județean Constanța

Descrierea conectivității la rețeaua TEN-T

Punctul/punctele de conectare ale traseului: Cernavodă

Descrierea legăturii cu alte drumuri finanțate în cadrul POR 2007-2014/PNDI/Buget CJ – sinergia

Cu scopul de a valorifica dezvoltarea durabilă a județului, Consiliul Județean Constanța a obținut finanțare și a finalizat o serie de proiecte în cadrul POR 2007-2013 (DJ228 dintre Ovidiu – Nazarcea și DJ228A dintre Poarta Albă - Ovidiu, DJ 226C dintre oraș Năvodari și Platforma industrială Năvodari; DJ 383 Techirghiol) sau POCT RO-BG (Drum transfrontalier Dobromir – Krushari și Drum Transfrontalier Lipnița – Kainargea) ce au fost în concordanță atât cu strategiile locale, regionale, naționale sau europene de mobilitate a populației sau de reabilitare a infrastructurii rutiere. Respectiv proiecte vizează fie reabilitări de rute terestre ce permit preluarea traficului în anume zone strategice dinspre rețeaua TEN-T fie au configurat noi trasee de tranzit european pe direcția Nord-Sud (Romania-Bulgaria).

Totodată pentru DJ223 Cernavodă – Ion Corvin în sesiunea POR 2007-2013, CJC a obținut finanțare în extremis (către finalul perioadei de contractare), dar complicațiile de ordin juridic apărute în perioada de implementare (total independente de atribuțiile și sfera de influență a CJC) au determinat finalmente denunțarea contractului de finanțare.

Corelări cu alte proiecte regionale, naționale, sectoriale sau interregionale ce vizează infrastructura de transport – Masterplanul Generat pentru Turism în special

Proiectul este vital în contextul dezvoltării durabile a liniei Dunării prin Programul SUERD cât și în caz de evacuare în eventualitatea unui cataclism nuclear.

Justificarea impactului economic al proiectului

Proiectul crează în mod direct beneficii economice în componente economice precum transportul comercial (favorizarea directă a fluxurilor de marfă dinspre rețeaua TEN-T (pe toată zona de vest a Dobrogei) cât și a celor derulate ca urmare a stabilirii conexiunilor rutiere directe în sud-vestul Dobrogei dintre România și Bulgaria. Totodată, reabilitarea și modernizarea DJ 223 va permite preluarea directă (translatarea) în condiții optime în orice secțiune din jumătatea sud-vestică a Județului Constanța a eventualelor mărfuri transportate pe calea navigabilă reprezentată de fluviul Dunărea

Proiectul permite mobilitatea optimă a forței de muncă.

Proiectul permite deplasarea optimă a turiștilor:

- prin ariile naturale de mare valoare pe care drumul le traversează sau din imediata vecinătate a celor două puncte terminus, Cernavodă respectiv Ion Corvin (ariile naturale din sud-vestul și nord-vestul județului Constanța);

- către numeroasele situri arheologice situate de-a lungul Dunării;

- către locațiile de interes turistic din partea vestică a Dobrogei bulgărești

AMPLASAMENTUL

-județul CONSTANTA

-localitățile CERNAVODA - COCHIRLENI - RASOVA - VLAHII - ALIMAN - FLORIILE - ION CORVIN

ACCESUL LA AMPLASAMENT

Accesul la drumul județean DJ 223 studiat se face din A2/DN 22C și DN 3.

TEMA, CU FUNDAMENTAREA NECESITĂȚII ȘI OPORTUNITĂȚII INVESTIȚIEI

Din punct de vedere administrativ, drumul județean DJ 223 face parte din rețeaua de drumuri publice județene a județului Constanța.

Modernizarea și reabilitarea tronsonului de drum județean DJ 223 cuprins între Cernavoda și Ion Corvin (38,777 km), este necesară în scopul aducerii acestuia la condițiile normale de circulație, exploatare, siguranță și confort.

Traseul în plan se prezintă sub forma unor succesiuni de aliniamente și curbe.

Zonele cu traseul cel mai sinuos sunt la intrarea în Cochirleni și la intrarea în Aliman, precum și la ieșirea din localitatea Floriile către Ion Corvin.

În aceste zone curbele au raze foarte mici, iar în plan vertical panta terenului este cuprinsă între 0 – 10 %.

Vizibilitatea în curbe este redusă, iar în unele zone indicatoarele de avertizare/atenționare lipsesc.

Profilul transversal al traseului este în mare parte mixt.

În general, partea carosabilă a drumului are o lățime cuprinsă între 5,50–6,50 m, iar pe cca. 90% din traseu această lățime reprezintă și platforma drumului.

Structura rutieră actuală este parțial degradată, scurgerea apelor nu este asigurată șanțurile lipsind pe majoritatea lungimii studiate, iar pe anumite tronsoane sunt necesare lucrări de consolidare. De-a lungul tronsonului, pe unele zone s-au construit diguri de pământ sau din beton, fără să fie asigurată scurgerea apelor din precipitații.

Tipul climateric al zonei în care se încadrează drumul este I iar regimul hidrologic este 2b, corespunzător condițiilor hidrologice defavorabile.

Traseul drumului este amplasat într-o zonă afectată de inundații.

Tronsoanele de drum pe care s-au înregistrat inundații în ultima perioadă, sunt între localitățile Rasova – Vlahii și Vlahii – Aliman, dar și în localitățile Rasova și Vlahii.

Între Rasova și Vlahii, Consiliul Județean Constanța prin RAJDP Constanța, s-a executat în anul 2007 o înaltare și o consolidare a drumului.

De asemenea inundațiile din anul 2006, care au avut ca efect creșterea nivelului absolut al Dunării la cote istorice, au determinat autoritățile locale, ca în localitățile Vlahii și Rasova să execute un parapet din beton, de cca. 1,00 m înălțime la marginea drumului dinspre Dunare.

Acest parapet are rol de îndiguire și de protecție atât a drumului cât și a caselor aflate pe partea stângă și s-a executat la o cota superioară cu cca. 30 cm față de nivelul istoric de inundație înregistrat în aprilie 2006.

Pe traseul studiat există 4 poduri cu deschideri între 6,00 și 16,00 m și cu structură din beton armat, două stavilare, 44 podete, 6 subtraversări și zone cu alunecări de mal, acumulări de ape și pericol de viitură.

Terenul pe care este amplasat tronsonul de drum, aparține domeniului public al statului, aflat în administrarea Consiliului Județean Constanța, prin Regia Autonomă Județeană de Drumuri și Poduri Constanța.

Structura rutieră este suplă pe întreaga lungime, fiind alcătuită din mixtură asfaltică așternută în mai multe straturi, cu grosime totală care variază între 5 cm și 29 cm, pe strat de fundație din agregate naturale, cu grosimea cuprinsă între 15 cm și 53 cm.

Starea de degradare a îmbrăcămintei bituminoase a fost stabilită prin vizualizarea defecțiunilor existente, în conformitate cu prevederile “Normativului pentru prevenirea și remedierea defecțiunilor la îmbrăcămintele rutiere moderne”, indicativ AND 547-99.

Starea de degradare a îmbrăcămintei bituminoase existente prezintă următoarele tipuri de defecțiuni: gropi și suprafețe plombate, faianțări, fisuri și crăpături multiple pe direcții diferite, fisuri și crăpături transversale și longitudinale, fâgașe.

Acostamentele în general nu există.

Îmbrăcămintea bituminoasă, alcătuită dintr-un strat, două sau mai multe straturi din mixtura asfaltică prezintă degradări accentuate pe cea mai mare parte a lungimii.

Cauzele principale care au determinat aparitia acestor degradari sunt:

- capacitatea portanta redusa a structurilor rutiere;
- lipsa lucrarilor de intretinere si in mod special neasigurarea scurgerii apelor;
- lipsa de asigurare a structurilor rutiere la actiunea fenomenului de inghet-dezgheț.

Lucrarile de colectare si dirijare a apelor sunt constituite din santuri de pamant si santuri dalate. Acestea sunt in mare parte colmatate si acoperite de vegetație.

Evacuarea apelor de pe o parte pe alta a drumului, este realizata din podete cu deschideri cuprinse intre 1,00 si 4,00 m, cu infrastructura realizata din zidarie de piatra cu mortar de ciment, iar suprastructura realizata dintr-o dala simplu rezemata din beton armat turnat monolit.

Aceste lucrari nu sunt intretinute, sunt in mare parte degradate si sunt colmatate partial, sau chiar in intregime.

Lucrarile de sprijinire a versantilor de pe partea stanga a drumului, sunt sub forma de ziduri de sprijin din zidarie de piatra cu inaltime variabila.

Modernizarea acestui tronson, va asigura o legătura rutiera, (in concordanta cu cerințele de exploatare actuale), intre A2/DN 22C si DN 3.

De asemenea, realizarea acestui proiect prezintă importanță și pentru comunele și localitățile traversate, datorită efectelor negative induse de situația precară a drumurilor, precum:

- accesul îngreunat la principalele obiective economice, sociale, culturale și la exploatațile agricole;
- lipsa de interes din partea unor investitori în dezvoltarea activității economice în zonă;
- desfășurarea cu greutate a învățământului și educației;
- asigurarea medicală și veterinară se desfășoară cu greutate;
- accesul dificil al mijloacelor de intervenție în caz de urgență.

Localitățile traversate de DJ 223, (Cochirleni, Rasova, Vlahii, Aliman si Floriile), sunt localități cu specific pescăresc, iar dealurile împădurite adiacente drumului sunt zone atractive pentru vânătoare.

In timpul sezonelor specifice, in aceste zone se desfășoară partide de vânătoare si de pescuit, dar organizarea acestor evenimente este dificila, datorita faptului ca in localitățile menționate nu exista pensiuni, ferme, hoteluri, etc. care sa ofere cazarea turiștilor si participanților.

Prin reabilitarea acestui tronson de drum, se va avea in vedere dezvoltarea acestor zone si sporirea atractivității din punct de vedere turistic, astfel încât o parte a traficului de pe A2 la racordarea cu DN 22C, in dreptul localității Cernavoda, pe direcția București – Constanta, sa prefere acest traseu pitoresc pe malul Dunării, in drumul spre Constanta.

Reabilitarea și consolidarea tronsonului de drum reprezintă si o măsură de protecție împotriva inundațiilor pentru locuitorii din zona localităților Cochirleni – Rasova – Vlahii - Aliman.

Pentru asigurarea unei circulații în condiții de confort și siguranță, este necesară reabilitarea acestui drum, prin lucrări de reabilitare și modernizare a sistemului rutier.

ELEMENTELE GEOMETRICE ALE LUCRĂRII:

Lucrarea are următoarele elemente geometrice:

▪ Lungimea drumului	38,777 km
▪ Clasa tehnică a drumului județean conf. Ordinului M.T. nr. 46/1998	IV
▪ Viteza de proiectare	50,00 km/h
▪ Lățimea părții carosabile	6,00 m
▪ Lățimea platformei în aliniament	8,00 m
▪ Lățimea acostamentelor	2 x 1,00 m
	(din care 2 x 0,25 m benzile de
încadrare)	conf. Ordinului M.T. nr. 45/1998

STRUCTURA CONSTRUCTIVĂ

Documentația de față cuprinde totalitatea lucrărilor necesare pentru aducerea drumului la un nivel optim de funcționalitate și exploatare.

Principalele activități prevăzute de modernizare și reabilitare a drumului

- mărirea vitezei de deplasare (documentația tehnico-economică trebuie să estimeze o creștere a vitezei medii de deplasare), creșterea portanței, îmbunătățirea sistemelor și marcajelor de semnalizare și siguranță rutieră (drumul județean trebuie să beneficieze de minim 3 categorii de elemente suplimentare sau îmbunătățite pentru siguranța circulației față de situația existentă. Elementele de siguranță rutieră se referă la parapete de protecție, limitatoare de viteză, marcaje rezonatoare, semnalistică orizontală și verticală, semnalistică cu avertizare luminoasă pentru treceri de pietoni, etc.);
- prin documentația tehnică se va solicita ca acolo unde situația terenului o permite să se realizeze: construirea/ amenajarea de piste pentru biciclete în intravilanul localităților traversate de drumul județean (documentația va conține piste de biciclete nou construite în lungime însumată de minim 1 km și/ sau trotuare/ trasee pietonale și/ sau aliniamente de arbori de-a lungul drumului, acolo unde regimul de proprietate permite);
- construirea/ amenajarea/ reabilitarea traseelor pietonale (trotuare) în intravilanul localităților traversate; operațiunile legate de lucrările de artă;
- construirea/ realizarea de sensuri giratorii; amenajări pentru protecția mediului (inclusiv perdele forestiere cu rol de protecție împotriva alunecărilor de teren, a înzăpezirii sau a poluării);
- modernizarea de stații de transport public sau alveole pentru mijloacele de transport public aflate pe traseul drumului județean;
- reabilitarea tronsoanelor de drum masiv deteriorate.

Traseul în plan

Traseul drumului în plan se va proiecta pe traseul drumului existent și nu vor fi afectate suprafețe de teren din proprietate privată sau de stat, având o lungime totală de 38777,00 m.

Elementele geometrice în plan se vor stabili în conformitate cu standardele în vigoare și ținând cont în permanență de principii de proiectare ce sa vizeze parametri de reabilitare și modernizare a drumului județean.

Profilul în lung

Profilul longitudinal se va realiza ținând cont de soluțiile de ranforsare a structurii rutiere existente, de cotele obligate în intersecțiile cu alte drumuri și de considerente de sistematizare verticală.

În zonele inundabile, cota liniei roșii a fost impusa de nivelul de inundație maxim atins în primăvara anului 2006.

Profilul transversal tip

În concordanță cu normele tehnice actuale și ținând cont de clasa tehnică în care se încadrează, drumul județean va avea lățimea părții carosabile de 6,00 m, încadrat de acostamente de 1,00 m (din care 2 x 0,25 m benzile de încadrare) conf. Ordinului M.T. nr. 45/1998.

Ținând cont de caracteristicile locale ale drumului, se vor mentine (cu unele lucrări necesare pentru refacere), trotuarele, parcarile, intrările existente pe proprietățile particulare și se vor amenaja în diferite soluții constructive, atât lucrările de colectare și evacuare a apelor, cât și dispozitivele de siguranță.

Amenajarea sistemului rutier proiectat

Dimensionarea sistemului rutier proiectat se va realiza conform prevederilor "Normativului pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide (PD 177/2001), „Normativul pentru dimensionarea

straturilor bituminoase de ranforsare a structurilor rutiere suple și semirigide”, indicativ AND 550/99 și a STAS - urilor 1709 /1,2/90 respectiv “Acțiunea fenomenului de îngheț - dezgheț la lucrări de drumuri; Adâncimea de îngheț în complexul rutier; Prescripții de calcul și Prescripții de proiectare”.

În funcție de stratul suport existent, amenajarea părții carosabile se va realiza diferențiat, astfel:

- a) ranforsarea sistemului rutier existent;
- b) structura rutiera noua pentru:
 - zone de lărgiri;
 - zone în care linia roșie a drumului nu poate fi ridicată;
 - zonele inundabile unde se impun lucrări de terasamente.

Amenajare acostamente

Pentru amenajarea acostamentelor se vor adopta soluții diferențiate în funcție de situațiile existente pe traseu și de sistemul rutier adoptat.

Amenajare drumuri laterale

Traseul analizat se desfășoară atât în intravilan cât și în extravilan și se intersectează cu un număr mare de drumuri laterale.

Pe baza situației existente în teren, se vor realiza și racordările cu drumurile laterale, pentru a nu se aduce material de colmatare în drumul județean.

Pentru echilibrarea hidraulică și continuitatea scurgerii debitelor, la intersecția cu drumurile laterale, se vor amplasa podețe.

Scurgerea apelor

Datorita configurației terenului, colectarea apelor se va realiza pe cea mai mare parte din traseu, dinspre partea stânga a drumului, iar evacuarea acestora spre partea dreapta, înspre Dunăre, sau celelalte lacuri, bălți, canale ce se regăsesc pe aceasta parte.

Soluțiile constructive vor fi astfel prevăzute în funcție de spațiul disponibil, încercându-se evitarea ocupărilor de terenuri.

Amenajare podețe

Pentru amenajarea descărcării apelor pluviale în zona drumului județean, se vor înlocui podețele existente ce nu pot asigura latimea drumului și se vor executa podețe noi acolo unde este necesar.

Amenajare poduri

Pentru podurile existente pe traseul DJ 223, se vor executa lucrări de reparații și după caz, la podurile la care se constată că nu există capacitatea de a asigura deșeușul apelor, se vor executa poduri noi.

Lucrări de consolidare

Zonele care prezintă fenomene de instabilitate se vor proteja cu sisteme de consolidare, sprijiniri de maluri, trepte de înfrățire respectând stratificația terenului și normativele în vigoare.

Stații de autobuz și amenajarea trotuarelor

În cadrul proiectului, se vor executa după caz, lucrări de amenajare parcuri, stații de autobuz și trotuare.

Siguranța circulației - semnalizare rutieră

Se vor executa lucrări de siguranța circulației și semnalizare orizontală și verticală.

Proiectarea sistemului de semnalizare va fi efectuat atât pentru traseul studiat cât și pentru caile de comunicații rutiere care îl intersectează cu acces la aceasta. Se vor respecta prevederile STAS 1848/7-2015.

CAPACITĂȚI

Principalele cantități de lucrări sunt :

- lungimea totală a traseului propus pentru reabilitare: 38,777 km
- lățime platformă: 8,00 m

B. Complementar, lucrările propuse (conform POR 2014-2020) vor fi însoțite de alte documentații care se vor constitui ca părți componente indisolubile ale contractului:

- ACB;
- studiu topografic și studiu geotehnic;
- expertiza tehnică;
- studiu de trafic;
- documentații complete necesare depunerii, obținerii și predării către beneficiar a tuturor avizelor, acordurilor sau autorizațiilor.

CERINȚE PENTRU ELABORAREA DOCUMENTAȚIEI FAZA SF/ DALI, PRECUM ȘI ÎNTOCMIREA DOCUMENTAȚIILOR COMPLETE NECESARE DEPUNERII, OBȚINERII ȘI PREDĂRII CĂTRE BENEFICIAR A TUTUROR AVIZELOR, ACORDURILOR SAU AUTORIZAȚIILOR

DALI/ SF + ACB și Studiu de trafic

- documentația tehnico – economică faza DALI/ SF trebuie să respecte structura Părților Scrise și Desenate conform prevederilor din HG nr. 28/ 2008 privind aprobarea conținutului-cadru al documentației tehnico-economice aferente investițiilor publice, precum și a structurii și metodologiei de elaborare a devizului general pentru obiective de investiții și lucrări de intervenții (respectiv Anexa 6.1.2 c - Grila de analiză a conformității și calității studiului de fezabilitate / documentației de avizare a lucrărilor de intervenții);
- ACB va respecta cu strictețe conținutul cadru reglementat prin HG 28/2008;
- La elaborarea studiului de trafic se va ține seama de normele în vigoare.

Notă!

Documentațiile elaborate vor respecta întocmai cerințele Ghidului Solicitantului pentru proiectele depuse pe Axa 6, P.I. 6.1. din Programul Operațional Regional 2014-2020 și grilele: Anexa 6.1.1. Grila de verificare a conformității administrative și a eligibilității, Anexa 6.1.2.a) Grila de evaluare tehnico-financiară, Anexa 6.1.2 c - Grila de analiză a conformității și calității studiului de fezabilitate / documentației de avizare a lucrărilor de intervenții, Model M – Notă privind încadrarea în standardele de cost (în mod special se vor urmări anume, acele cerințele cuprinse în Pachetul de aplicație - Ghidul Solicitantului și grilele ce țin de proiectant).

Documentația trebuie să respecte principiile din domeniul egalității de gen, de șanse, nediscriminarea și accesibilitatea prevăzute în legislația națională și comunitară:

- a. Proiectul va prevedea crearea de facilități/ adaptarea infrastructurii/ echipamentelor pentru accesul persoanelor cu dizabilități (trotuare cu facilitati de deplasare pentru persoane cu dizabilitati etc);

Documentația trebuie să respecte principiile privind domeniul dezvoltării durabile, protecției mediului și a eficienței energetice (altele decât măsurile de conformare cu obligațiile legale ale solicitantului în aceste domenii):

- a. Proiectul se implementează prin acțiuni prietenoase cu mediul înconjurător (fără acțiuni care pot duce la afectarea negativă a calității mediului înconjurător sau creșterea emisiilor de poluanți): utilizarea de materiale ecologice, a unor surse de energie neconvenționale etc.;
- b. Prin proiect sunt implementate măsuri complementare față de obligațiile legale ale solicitantului în aceste domenii, pentru protecția drumului fata de efectele generate de fenomene meteorologice extreme (viscol, inundații etc).

Documentația tehnico-economică (în special analiza cost-beneficiu) trebuie să facă referire distinctă la numărul populației deservită de drumul județean ce face obiectul proiectului, conform celor mai recente date INS.

Calitatea/coerența documentației tehnico-economice - faza SF/DALI:

- a. Piese scrise trebuie corelate și respectă concluziile din studiile de teren, expertiza tehnică, etc. Părțile desenate trebuie să fie complete și să corespundă cu părțile scrise. Documentația tehnico-economică trebuie să prezinte soluții compatibile pentru întreg traseul avut în vedere, după caz.
- b. Devizele (general și pe obiecte) estimative trebuie să fie clare, complete, realiste și strâns corelate între ele. Devizele trebuie să fie corelate cu piesele desenate. Eșalonarea costurilor trebuie corelată cu graficul de realizare a investiției.
- c. Soluția tehnică propusă prin proiect trebuie să răspundă în totalitate scopului/obiectivelor acestuia.
- d. Trebuie descrise ipotezele de lucru și modul în care a fost realizată evaluarea alternativelor optime selectate. Trebuie realizată analiza și selecția variantei optime.
- e. Situația actuală/existența a obiectivului de investiții trebuie să fie detaliată și completă. Trebuie să fie corelate amplasamentul investiției cu privire la prevederile SF/DALI, CU, cererea de finanțare - descrierea investiției și documentele privind imobilul anexat la cererea de finanțare,

Calitatea Studiului de trafic - Studiul trebuie să fie foarte bine justificat, actual, prognozele de trafic să fie realiste și construite pe baza celor mai recente previziuni la nivel național (de preferat CESTRIN 2015), sau să fie prevăzută o anchetă de trafic.

Documentația tehnico-economică trebuie să respecte prevederile HG 28/ 2008.

Proiectantul trebuie să identifice riscuri și mecanisme de gestionare în execuția de lucrări.

Proiectul trebuie să precizeze prin documentația tehnico – economică (în special ACB) că traseul propus în proiect reprezintă unica legatură sau cea mai economică legătură a comunităților aflate pe traseul respectiv cu coridorul TEN T.

Proiectantul are obligația întocmirii documentației tehnico – economice și depunerii acestora la Consiliul Județean Constanța în vederea obținerii avizelor solicitate prin Certificatul de Urbanism. De asemenea, dacă e cazul, proiectantul are obligația previzionării sumelor necesare asigurării de racorduri și branșamente și a introducerii acestora în devizul general.

De asemenea se vor aplica prevederile HG 363/2010 și HG 717/2010 privind standardele de cost acolo, unde este cazul.

Proiectantul are obligativitatea de a asigura suport în vederea completării, suplimentării, revizuirii documentației, precum și a transmiterii de date/informații suplimentare în cazul unor solicitări de clarificări în perioada de evaluare a proiectului conform procedurilor specifice Programului Operațional Regional 2014-2020.

Se va menționa în cadrul documentației tehnico-economice că reabilitarea și modernizarea DJ223 tronsonul Cernavodă – Ion Corvin reprezintă un obiectiv asumat la nivel strategic la nivel județean și regional.

În cadrul documentației tehnico-economice se va preciza contribuția proiectului la dezvoltarea locală/ județeană/ regională, impactul economic preconizat precum și concordanța cu documentele strategice.

Firma de proiectare trebuie să dețină obligatoriu un personal minim format din specialiști în domeniul drumuri și poduri (ingineri), economist, expert tehnic.

DURATA DE PRESTARE A SERVICIILOR

Termenul de finalizare și predare a serviciilor în integralitatea acestora **ar fi ideal să fie de: 30 de zile, de la data ordinului de începere** iar proiectantul ar trebui să transmită documentația necesară obținerii avizelor prevăzute în Certificatul de Urbanism în termen de 5 zile calendaristice.

CONDIȚII DE PREDARE SI RECEPȚIE

Este necesar ca prestatorul să predea documentația tehnico – economică în **3 exemplare tipărite și 1 exemplar complet cu ștampile și semnături în format electronic.**

Documentațiile se vor recepționa în baza unui proces verbal de predare-primire cantitativă și proces verbal de recepție calitativă, în urma avizului CTE (Comisie Tehnico – Economică) a Consiliului Județean Constanța.

Aceste specificații tehnice au fost prelucrate de către Direcția Generală de Proiecte respectându-se întocmai argumentele tehnice specifice ce se regăsesc în documentația pentru obținerea Certificatului de Urbanism, respectiv memoriul tehnic. De altfel, pe baza acestei documentații, Direcția Urbanism și Lucrări Publice a emis Certificatul de Urbanism nr. 78/ 27.07.2016.

Ulterior aprobării Referatului de necesitate nr. 19024/ 28.07.2016 pentru pentru elaborarea documentației tehnico-economice – faza SF/ DALI aferentă proiectului „Reabilitarea și modernizarea drumului județean DJ223 Tronsonul Cernavodă – Rasova – Aliman – Ion Corvin”, propunem ca prezenta să fie transmisă către Serviciul Achiziții în vederea realizării/ demarării procedurii de achiziție publică.