Avizat
Primar,
Mihai CHIRICA

CAIET DE SARCINI

pentru obiectivul **Proiectare „Fluidizare trafic intersecţia Podu Roş cu Splai Bahlui Mal Drept şi Bulevardul Prof. D. Mangeron"**

GENERALITATI:

Prezentul Caiet de sarcini conţine specificaţii tehnice, parte integrantă din documentaţia de atribuire în vederea participării la **licitatia deschisa** pentru atribuirea contractului de servicii aferenta obiectivului – **Proiectare „Fluidizare trafic intersecţia Podu Roş cu Splai Bahlui Mal Drept şi Bulevardul Prof. D. Mangeron"** şi constituie ansamblul cerinţelor minimale pe baza cărora se elaborează de către fiecare ofertant propunerea tehnico-financiară, în condiţiile în care criteriul de evaluare a ofertelor este **„cel mai bun raport calitate-pret".**

Ofertele prezentate, care se abat de la prevederile Caietului de sarcini, nu vor fi luate în considerare, decât în măsura în care caracteristicile tehnice ofertate sunt superioare celor prevăzute în prezentul caiet de sarcini. Ofertele care conţin caracteristici tehnice inferioare celor prevăzute în caietul de sarcini sau care nu satisfac cerinţele din caietul de sarcini vor fi declarate neconforme şi vor fi respinse.

Cerinţele prevăzute în caietul de sarcini reprezintă cerinţe minime obligatorii, neîndeplinirea lor atrăgând respingerea ofertei ca fiind neconformă.

Prezentul caiet de sarcini stabileşte condiţiile de desfăşurare a activităţilor de proiectare specifice, stabilind nivelurile de calitate şi condiţiile tehnice necesare în condiţii de eficienţă şi siguranţă. Prezentul caiet de sarcini este elaborat spre a servi drept documentaţie tehnică şi de referinţă în vederea stabilirii condiţiilor specifice de desfăşurare a lucrarilor de **Proiectare „Fluidizare trafic intersecţia Podu Roş cu Splai Bahlui Mal Drept şi Bulevardul Prof. D. Mangeron"**.

Caietul de sarcini face parte integranta din documentaţia pentru elaborarea şi prezentarea ofertelor şi conţine ansamblul cerinţelor minimale pe baza cărora se elaborează de către fiecare ofertant propunerea financiară privind obiectul licitaţiei.

Prezentul caiet de sarcini conţine specificaţiile tehnice care definesc caracteristicile referitoare la nivelul calitativ, tehnic şi de performanţă, siguranţa în exploatare, precum şi sisteme de asigurare a calităţii, terminologie, simboluri, condiţiile pentru certificarea conformităţii.

Specificaţiile tehnice se referă, de asemenea, la prescripţii de proiectare şi de calcul, la verificarea, inspecţia şi condiţiile de recepţie a lucrărilor, la tehnici, procedee şi metode de exploatare, reparare şi intreţinere, precum şi la alte condiţii cu caracter tehnic, în funcţie de actele normative şi reglementările în legătura cu desfăşurarea lucrarilor.

Caietul de sarcini precizează reglementările obligatorii referitoare la protecţia muncii, la prevenirea şi stingerea incendiilor şi la protecţia mediului, care trebuie implementate in cadrul elaborarii proiectarii obiectivului **„Fluidizare trafic intersecția Podu Roș cu Splai Bahlui Mal Drept și Bulevardul Prof. D. Mangeron"**.

Conditiile Contractuale si Studiul de Fezabilitate, prezentate de beneficiar, se vor citi impreuna cu Caietul de Sarcini, precum si cu metodele, procesele, tehnicile sau procedurile la care acestea fac referinta. Aceste metode, procese, tehnici sau proceduri odata descrise intr-unul dintre documentele amintite mai sus nu sunt repetate in mod necesar si in Caietul de Sarcini. Indiferent de impartirea pe subcapitole cu diverse titulaturi a acestor specificatii, fiecare parte a specificatiilor se presupune a fi suplimentara si complementara fiecarei alte parti. Titulaturile specificatiilor nu sunt presupuse a fi parte din acestea si nu vor fi luate in considerare in interpretarea sau formularea acestor specificatii.

DEFINIŢII ŞI ABREVIERI

Definiţii

Autoritate Contractantă - Municipiul Iasi

Beneficiar - Unitatea administrativ - teritoriala Municipiul Iasi.

Furnizor de servicii - persoană de drept public sau de drept privat care ofera pe piata activitati de achizitie auxiliare

Abrevieri

CS -Caiet de Sarcini

ISC -Inspectoratul de Stat în Construcţii

Precizare: Studiul de Fezabilitate este întocmit de S.C. Pod Proiect srl Iași și va fi pus la dispoziție de către beneficiar.

1. INFORMATII GENERALE

1.1. Localizare:

Romania, Regiunea de Nord-Est, Judeţul Iaşi, Municipiul Iasi.

1.2. Beneficiar:

Municipiul Iaşi, Bulevardul Ştefan cel Mare şi Sfânt, nr. 11, Iasi, Romania, este beneficiarul proiectului şi autoritatea responsabila de implementarea proiectului: organizarea proiectului, organizarea procesului de achizitie publica si a celui de contractare.

CAPITALA ISTORICĂ A ROMÂNIEI
Bd.Ştefan cel Mare şi Sfânt nr.11
Iaşi RO-700064; Cod Fiscal: 4541580
0372-321187
0232-264743
www.primaria-iasi.ro
/PrimariaMunicipiuluiIasi

1.3. Situatia curenta in cadrul proiectului

Intersecția Podu Roș reprezintă un nod foarte important în circulația auto din municipiul Iași. Fluxurile de circulație dinspre cartierele Nicolina și Socola – Bucium spre centrul civic și restul cartierelor orașului se intersectează aici generând sugrumări ale traficului. La acestea se adaugă și afluxul de vehicule care se îndreaptă spre campusul universitar din zonă. Din acest motiv, realizarea unor pasaje care să preia vehiculele de pe cele două maluri ale Bahluiului fără a mai tranzita intersecția este foarte necesară.

Municipiul Iași a întocmit Studiul de Fezabilitate în vederea construirii a două pasaje supraterane în zona Podu Roș.

2. DESCRIEREA PROIECTULUI

2.1. Aria geografica de desfasurare a proiectului

România, judeţul Iaşi, localitatea Iaşi.

2.2. Obiective

Obiectivul general al proiectului îl reprezintă dezvoltarea durabilă a Municipiului Iaşi, pol de creştere, în vederea diminuării disparităţilor interregionale şi creşterea atractivităţii pentru investiţii.

Obiectivul specific este modernizarea infrastructurii in municipiul Iași.

Varianta aprobata propusa in studiul de fezabilitate nr.42/2017, elaborat de S.C. POD PROIECT S.R.L. IASI este cea conform scenariului 3 – Pasaje unidirectionale cu structura mixta otel-beton – grinda casetata, executate deasupra raului Bahlui.

OBIECT 1

Pentru traversarea intersectiei Podu Ros a fost adoptata urmatoarea solutie tehnica: **Pasaj cu grinda casetata continua.**

Infrastructura

Infrastructura pasajului va fi alcatuita din 2 culei, 15 pile, din care 8 in forma de arc si 7 pile in forma de clepsidra cu sectiune elipsoidala. Pilele in forma de arc asigura rezemarea atat a pasajului de pe malul drept (obiectul 1) cat si a pasajului executat pe malul stang (obiectul 2). **Pilele si culeele** sunt fundate indirect pe cate 6 piloti forati de diametru mare (800 mm) si lungimea de 17,00 m. **Arcele**, deasemenea sunt fundate indirect pe cate 9 piloti forati de diametru mare (800 mm) si lungimea de 20,00 m. Inainte de realizarea pilotilor se vor analiza rezultatele pe pilotii de proba, privind capacitatea portanta a acestora. La fiecare pila pilotii sunt solidarizati la partea superioara cu radiere din beton armat cu inaltimea de 1.50 m. Radierele de la baza arcelor vor avea dimensiunile 4,30 m x 4,30 m in plan si 2,50 m inaltime.

Pozitia radierelor, pilotilor si forma acestora, va fi definitivata in faza urmatoare de proiectare. Acest lucru este necesar deoarece pentru stabilirea pozitiei si formei acestora este nevoie de realizarea unor sondaje, executate pe malul stang la baza taluzului albiei majore, pentru identificarea exacta a pozitiei colectorului existent in aceasta zona.

Elevatiile pilelor si culeelor vor avea forma unei clepsidrae cu sectiune elipsoidala.

Culeele sunt fundate indirect pe cate 6 piloti forati cu diametrul 800 mm si lungimea de 17.00 m. Elevatiile culeelor vor avea forma literei Y, iar la partea superiara cele doua

CAPITALA ISTORICĂ A ROMÂNIEI
Bd.Ștefan cel Mare și Sfânt nr.11
Iași RO-700064, Cod Fiscal: 4541580
0372-321187
0232-264743
www.primaria-iasi.ro
/PrimariaMunicipiuluiIasi

ramnificatii vor fi unite cu o rigla. In sectiune transversal elevatia va prezenta forma unui romb, avand unghiurile rotunjite.
Aparatele de reazem utilizate vor fi de tip modern din neopren – tip 3, 4, 15 si 16.
Banchetele de rezemare vor fi prevazute cu dispozitive antiseismice.

□ Suprastructura
Schema statica a lucrarii de arta propuse este:
- **7 deschideri** grinda metalica casetata continua (h=1,20 m): 1 x 21,40 m + 6 x 24,00 m, (deschiderile D1÷D7);
- **3 deschideri** grinda metalica casetata continua (h=2,45 m): (40+60+40) m (D8, D9 si D10);
- **6 deschideri** grinda metalica casetata continua (h=1,20 m): 6 x 24,0 m (D11÷D16);

Deschiderile D4÷D11 reazema pe pile din beton armat, executate sub forma unor arce de cerc. Arcele sunt executate intre taluzele albie majore a raului Bahlui si asigura si rezemarea Obiectivului 2 – pasajul executat pe directia bd. Prof. Dimitrei Mangeron – Splai Bahlui Mal Stang.
Celelalte deschideri D1÷D3 si D12÷D16, reazema pe pile din beton armat, cu o forma arhitecturala deosebita, asa cum este descrisa la capitolul arhitectura.
Pasajul va fi prevazut piste pentru ciclisti cu latimea de 1,50 m..
Dechiderile D1÷D6 si D10÷D16, prezinta o sectiune mixta casetata, cu inaltimea constanta de 1,20 m. La partea inferioara caseta va avea latimea de 3,50 m, iar la partea superioara va avea 3,80 m. Transversal si longitudinal, caseta va fi rigidizata cu ajutorul contravantuirilor verticale si orizontale. La partea superioara, talpile casetei cor fi solidarizate cu o placa de suprabetonare, executata prefabricat din beron armat C35/45. In dreptul reazemelor, placa de suprabetonare va fi precomprimata. Latimea placii de suprabetonare va vi aceeasi pe toata lungimea pasajului si va asigura un gabarit transversal de 7,00 m, alcatuit din 1x0,65 m + 1x0,60 (latime grinda parapet directional) + 1,50 m (latime pista ciclisti) + 0,25 m (latime bordura)+ 4,00 m (latime parte carosabila). Placa de suprabetonare va avea grosime variabila de la 20 cm in camp, pana la 33 cm in zona de reazem.
Dechiderile D8÷D10 prezinta o sectiune mixta casetata, cu inaltimea constanta de 2,45 m. La partea inferioara caseta va avea latimea de 3,50 m, iar la partea superioara va avea 3,80 m. Transversal si longitudinal, caseta va fi rigidizata cu ajutorul contravantuirilor verticale si orizontale. La partea superioara, talpile casetei cor fi solidarizate cu o placa de suprabetonare, executata prefabricat din beron armat C35/45. In dreptul reazemelor, placa de suprabetonare va fi precomprimata.
Placa de suprabetonare va fi executata din beton armat C35/45 si va avea pante transversale de 2%. Placa de suprabetonare, in lungul podului, la marginile acesteia, va fi prevazuta cu grinzi pentru montarea parapetului directional.
Deoarece pe deschiderile D8, D9 si D20 tablierele celor doua obiecte 1 si 2, fac corp comun, latimea placii de suprabetonare va asigura un gabarit transversal de 13,70 m, alcatuit din 2x0,65 m (latime grinda parapet directional) + 2x0,25 m (latime bordura) + 2x4,00 m (latime parte carosabila) + 3,90 m (latime pista ciclisti).

□ Racordarea cu terasamentele
Pentru realizarea racordarii pasajului cu structura rutiera de pe rampe, au fost prevazute placi de racordare. Racordarea podului cu terasamentele in zona culeelor, se face cu ajutorul zidurilor de sprijin, care vor fi construite in spatele culeei. Rampele de acces vor avea lungimea dupa cum urmeaza:

- rampa Splai Bahlui Mal Drept – spre Podul de Piatra – L = 38,30 m;
- rampa Splai Bahlui Mal Drept – spre Podul T. Vladimirescu – L= 63,90 m.

Zidurile de prijin vor fi executate monolit, iar in sectiune transversala vor avea forma de "π" intors sau "U". Inaltimea elevatiilor este variabila intre 1.15 m si 4.35 m. Talpa fundatiilor va

CAPITALA ISTORICĂ A ROMÂNIEI
Bd. Ștefan cel Mare și Sfânt nr.11 Iași RO-700064, Cod Fiscal: 4541580
0372-321187 0232-264743
www.primaria-iasi.ro /PrimariaMunicipiuluiIasi

avea grosimea de 1,00 m si latimea de 5,35 m. Radierul zidurilor de sprijin va fi fundat pe piloti forati cu diamentrul de 800 mm, dispusi cate 3 in sectiune transversala la 2,05 m distanta interax.
In spatele zidurilor de sprijin se vor executa drenuri pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale. Apele colectate de dren vor fi directioante catre reteaua de canalizare a orasului.
Sistemul rutier pe rampele de acces va fi alcatuit din:

- umplututa cu material necoeziv;
- strat de fundatie din balast stabilizat cu lianti hidraulici – 40 cm grosime;
- strat de fundatie din piatra Sparta – 25 cm grosime;
- strat de baza din AB31.5 – 8 cm grosime;
- geogrila antifisura;
- strat de binder din BAD20 – 6 cm grosime;
- strat de uzura din MAS16 – 4 cm grosime.

Acelasi sistem rutier, descries mai sus, se va utiliza si la refacerea strazii la sol, dupa finalizarea pasajului si a rampelor de acces.

□ Calea pe pod

Cale pe pod va fi realizata dupa cum urmeaza:

- hidroizolatie pentru poduri tip membrane – 0.5 cm grosime; Dupa montare hidroizolatiei, in lungul podului, la marginea hidroizolatiei se va monta un profil metalic tip cornier 80x120 mm. Pe aripa de 120 mm a profilului cornier, la partea inferioara, se vor suda placute metalice cu dimensiunile 100x50x10 mm, dispuse din 150 mm in 150 mm, interax. Scopul acestor placute este de a crea orificiile pentru a permite evacuarea eventualelor infiltratii de la suprafata hidroizolatiei.
- protective hidroizolatie BA8 – 3 cm;
- mixture asfaltica MAS16 – 3+4 cm.

Podul va fi prevazut cu parapet metalice directionale tip H4b, pe care se vor monta catadioptrii.
Se va executa marcajul rutier orizontal cu vopsea termoplastica cu microbile si semnalizarea verticala.
Delimitarea intre partea carosabila si pista de ciclisti se va realiza cu bordura din granit montata denivelat fata de carosabil la + 10 cm.

□ Evacuarea apelor

In lungul podului se vor monta conducte colectoare din PVC Dn 200, care vor colecta apele pluciale din gigolele longitudinale prin racorduri veritcate relalizate din tevi PVC Dn 110 mm.
Conductele colectoare vor fi conduse pana la reteaua de canalizare existenta a orasului.
Rampele de acces vor fi prevazute cu guri de scurgere, cate 4 pe fiecare rampa, racordate la reteaua de canalizare a orasului.

□ Arhitectura si functionalitate

Obiectul 1 (pasaj mal drept)

Rampa de urcare pe pasaj se va realiza din noua artera cu doua benzi, creata prin lucrarile de modernizare a Splaiului Bahlui Mai Drept, mai exact din banda cea mai apropiata de albia raului Bahlui. Din aceasta banda se va crea doar un acces, in continuare aceasta avand aceeasi functionalitate, pentru care a fost proiectata si executata. Intraga rampa de acces pe pasaj se va realiza in albia majora a raului Bahlui.

CAPITALA ISTORICĂ A ROMÂNIEI
Bd.Ştefan cel Mare şi Sfânt nr.11 Iaşi RO-700064; Cod Fiscal 4541580
0372-321187
0232-264743
www.primaria-iasi.ro
/PrimariaMunicipiuluiIasi

Rampa de coborare de pe pasaj, catre nivelul carosabilului existent spre Bdul. Tudor Vladimirescu, se va amplasa tot in albia majora a raului Bahlui, aceasta avand iesirea pe banda cea mai apropiata de albia raului Bahlui pe Splaiul Drept.
Intre cele doua rampe (acces si coborare) se va realiza suprastructura pasajului, care va traversa podul Ros existent pe deasupra. In zona de supratreversare a podului Ros existent, cele doua suprastructuri (obiect 1 si obiect 2) vor face corp comun.
Intreaga infrastructura a pasajului va fi executata in albia raului Bahlui, iar o parte din acestea vor asigura rezemarea ambelor suprastructuri a celor doua obiecte.
In plan pasajul va avea urmatoarele caracteristici:

Caracteristici	**OBIECT 1 (pasaj mal drept)**
Lungime totala pasaj	551.60 m
Latimea pasajului	7,00/13,70 m
Suprafata ocupata la sol	167 mp + 332 mp = 499 mp
Suprafata totala ocupata	6580 mp*
*** deoarece cele doua suprastructuri fac corp comun pe o suprafata de peste 50%, suprafata total ocupata este aceeasi pentru ambele obiecte.**	

Pentru redarea unui aspect arhitectural deosebit, pe laterala exterioara a pasajului se va monta o fatada din tabla exrtudata, avand inaltime variabila. Fatada va fi montata pe fiecare deschidere astfel incat vizual sa redea aspectul unor valuri.
Forma pilelor va fi realizata sub forma unei clepsidre cu sectiune elipsoidala. Aceasta va fi compusa din doua triunghiuri cu sectiune elipsoidala variabila. Triunghiul inferior va avea baza mare orientata in jos, iar raza mare a elipsei va fi orientata paralel cu axul raului Bahlui. Triungiul superior va avea baza mare orientata in sus si raza mare a elipsei orientata perpendicular pe axul raului Bahlui.
Din punct de vedere functional pasajul auto - obiect 1 va asigura fluidizarea circulatiei intre Splai Bahlui Mal Drept – **strada noua** si Splai Bahlui Mal Drept, peste podul Ros. Pasajul va fi prevazut cu o banda de circulate cu latimea de 4,00 m si pista pentru ciclisti cu latimea de 1,50 m. Deoarece latimea partii carosabile nu este suficienta pentru ca un vehicul avariat stationat pe partea dreapta/stanga fata de axul partii carosabile sa poata fi depasit, delimitarea intre partea carosabila si pista de ciclisti va fi de 10 cm. Acest lucru face posibila depasirea autovehiculului avariat.
Pentru evitarea blocajelor pe pasaj, acesta va fi prevazut, in zona de acces, cu camerae video racordate la Centul de Management al Traficului si panou informativ. Tot in acest scop si totodata pentru decongestionarea traficului la sol, se propune amenajarea a doua giratii. Amplasarea acestora va fi in dreptul arcelor A1 si A6, deasupra acestora si vor lega cele doua pasaje supraterane. Prin realizarea giratoriului in dreptul arcului A1, traficul din directia b-dul D. Mangeron spre T. Vladimirescu, va fi preluat de pasajul realizat pe malul stang si directionat prin intermediul giratoriului spre pasajul realizat pe malul drept, iar de aici spre strada Splai Bhalui Mal Drept. Giratoriul propus deasupra arcului A6, nu are aceeasi importanta ca si giratoriul realizat deasupra arcului1, dar rolul cel mai important al acestuia, este de a permite deblocarea pasajelor in cazul producerii unor ambuteiaje din diferite motive. Acest rol il au ambele giratorii propuse. Giratoriile for avea raza de 6,00 m si latimea partii carosabile de 4,00 m + 1,50 m latimea pistei de ciclisti.
Prin realizarea celor doua giratorii, se creaza un gol in interioarul acestora, care prin prezenta documentatie se propune sa fie utilizat pentru amenajarea unui spatiu verde. Astfel se propune realizarea unui schelet metalic in forma de con, avand varful in jos. Pe scheletul astfel pozitionat se vor monta ghivece cu flori agatatoare. Infrastructura va fi racordata la un sistem de alimentare cu apa, automatizat. In centrul structurii metalice va fi plantat un arbore

CAPITALA ISTORICĂ A ROMÂNIEI
Bd.Ștefan cel Mare și Sfânt nr.11
Iași RO-700064; Cod Fiscal: 4541580
0372-321187
0232-264743
www.primaria-iasi.ro
/PrimariaMunicipiuluiIasi

in ghiveci propriu, ce va avea coroana sferica, iar inaltimea acestuia nu va depasi 4,00 m. Toata aceasta structura va fi prevazuta iluminat arhitectural.
O alta destinatie a golului creat in interiorul celor doua giratorii, este aceea de a forma un soclu pentru montarea unor monumente. In acest scop propunem Primariei municipiului Iasi sa scoata la concurs un caiet de sarcini in vederea realizarii celor doua monumente.
Pasajul va asigura circulatia rutiera si ciclistilor, circulatia pietonala fiind interzisa.
Elementele structurale a platformei circulabile a pasajului si a rampelor de acces au fost dimensionate in asa fel incat sa nu ocupe nici o banda din carosabilul existent.
Pasajul va fi prevazut pe langa iluminatul rutier, care va fi realizat din stalpi cu o forma arhitecturala deosebita, cu iluminat architectural. Acest lucru presupune montarea de spoturi incorporate in zidurile de sprijin la rampele de acces si in corpul pilelor si culeelor. Pozitia sporutilor se va realiza a.i. lumina sa puna in evidenta arhitectura infrastructurilor si sa nu afecteze participantii la trafic. In lungul podului la intradosul placii de suprabetonare vor fi montate spoturi luminoase care vor lumina suprastructura podului. Pe diagonalele si talpile grinzii cu zabrele se va realiza un sistem de iluminat mascat, care va vea rolul de a scoate in evidenta forma suprastructurii pe timpul noptii.
Toate instalatiile pozate pe pod vor fi montate la intradosul placii de suprabetonare mascate in jgheaburi metalice zincate.
Avand in vedere perioada in care se va realiza pasajul (100 de ani de la Marea Unire) se propune ca un logo reprezentativ, sa fie montat pe lateralele pasajului, in zona centrala a pasajului.
In lungul podului, in exteriorul parapetilor directionali, cu scopul de a proteja pietonii si participantii la trafic de la sol, propunem montarea unor panouri din tabla perforate. Perforatiile panourilor vor fi realizate astfel incat sa se realizeze motive traditionale romanseti.
Pornind de la gabaritul de trecere peste podul Ros, de minim 5,00 m si din condiţia de realizare a rampelor cu declivitatea de maxim 6% a rezultat o lungime totală a pasajului de 551,60 m, inclusiv rampele de acces. Declivitatea maxima in lungul pasajului va fi de 5,19 %.
Racordarile vertical vor fi realizate cu arce de cerc avand raze cupreinse intre 600 m si 1800 m.
In plan pasajul va fi realizat din 6 aliniamente, racordate cu arce de cerc, avand raze cu valori cuprinse intre 130 m si 400 m.
La sol cele doua tronsoane de strada (Splai Bahlui Mal Drept – strada noua si Splai Bahlui Mal Drept – spre b-dul Tudor Vladimirescu), intre care este pozitionat pasajul, isi vor pastra configuratia actuala.
Toate elementele podului (infrastructura, suprastructura, auxiliare, etc) vor fi finisate si protejate anticoroziv.

OBIECT 2

Pentru traversarea strazii Palat a fost adoptata urmatoarea solutie tehnica: **Pasaj cu grinda casetata continua.**

□ Infrastructura

Infrastructura pasajului va fi alcatuita din 2 culei, 15 pile, din care 8 in forma de arc si 7 pile in forma de clepsidra cu sectiune elipsoidala. Pilele in forma de arc asigura rezemarea atat a pasajului de pe malul drept (obiectul 1) cat si a pasajului executat pe malul stang (obiectul 2).
Pilele si culeele sunt fundate indirect pe cate 6 piloti forati de diametru mare (800 mm) si lungimea de 17,00 m. **Arcele**, deasemenea sunt fundate indirect pe cate 9 piloti forati de diametru mare (800 mm) si lungimea de 20,00 m. Inainte de realizarea pilotilor se vor analiza rezultatele pe pilotii de proba, privind capacitatea portanta a acestora. La fiecare pila pilotii

CAPITALA ISTORICĂ A ROMÂNIEI
Bd.Stefan cel Mare şi Sfânt nr.11 Iasi RO-700064; Cod Fiscal: 4541580
0372-321187
0232-264743
www.primaria-iasi.ro
/PrimariaMunicipiuluiIasi

sunt solidarizati la partea superioara cu radiere din beton armat cu inaltimea de 1.50 m. Radierele de la baza arcelor vor avea dimensiunile 4,30 m x 4,30 m in plan si 2,50 m inaltime.

Pozitia radierelor, pilotilor si forma acestora, va fi definitivata in faza urmatoare de proiectare. Acest lucru este necesar deoarece pentru stabilirea pozitiei si formei acestora este nevoie de realizarea unor sondaje, executate pe malul stang la baza taluzului albiei majore, pentru identificarea exacta a pozitiei colectorului existent in aceasta zona.

Elevatiile pilelor si culeelor vor avea forma unei clepsidrae cu sectiune elipsoidala.

Culeele sunt fundate indirect pe cate 6 piloti forati cu diametrul 800 mm si lungimea de 17.00 m. Elevatiile culeelor vor avea forma literei Y, iar la partea superiara cele doua ramnificatii vor fi unite cu o rigla. In sectiune transversal elevatia va prezenta forma unui romb, avand unghiurile rotunjite.

Aparatele de reazem utilizate vor fi de tip modern din neopren – tip 3, 4, 15 si 16.

Banchetele de rezemare vor fi prevazute cu dispozitive antiseismice.

□ **Suprastructura**

Schema statica a lucrarii de arta propuse este:

- **6 deschideri** grinda metalica casetata continua (h=1,20 m): 6 x 24,0 m (D1÷D6);
- **3 deschideri** grinda metalica casetata continua (h=2,45 m): (37+60+40) m (D7, D8 si D9);
- **7 deschideri** grinda metalica casetata continua (h=1,20 m): 6 x 24,00 m + 1 x 21,00 m, (deschiderile D10÷D16);

Deschiderile D6÷D12 reazema pe pile din beton armat, executate sub forma unor arce de cerc. Arcele sunt executate intre taluzele albie majore a raului Bahlui si asigura si rezemarea Obiectivului 2 – pasajul executat pe directia bd. Prof. Dimitrei Mangeron – Splai Bahlui Mal Stang.

Celelalte deschideri D1÷D5 si D13÷D16, reazema pe pile din beton armat, cu o forma arhitecturala deosebita, asa cum este descrisa la capitolul arhitectura.

Pasajul va fi prevazut piste pentru ciclisti cu latimea de 1,50 m..

Dechiderile D1÷D6 si D10÷D16, prezinta o sectiune mixta casetata, cu inaltimea constanta de 1,20 m. La partea inferioara caseta va avea latimea de 3,50 m, iar la partea superioara va avea 3,80 m. Transversal si longitudinal, caseta va fi rigidizata cu ajutorul contravantuirilor verticale si orizontale. La partea superioara, talpile casetei cor fi solidarizate cu o placa de suprabetonare, executata prefabricat din beron armat C35/45. In dreptul reazemelor, placa de suprabetonare va fi precomprimata. Latimea placii de suprabetonare va vi aceeasi pe toata lungimea pasajului si va asigura un gabarit transversal de de 7,00 m, alcatuit din 1x0,65 m + 1x0,60 (latime grinda parapet directional) + 1,50 m (latime pista ciclisti) + 0,25 m (latime bordura)+ 4,00 m (latime parte carosabila). Placa de suprabetonare va avea grosime variabila de la 20 cm in camp, pana la 33 cm in zona de reazem.

Dechiderile D7÷D9 prezinta o sectiune mixta casetata, cu inaltimea constanta de 2,45 m. La partea inferioara caseta va avea latimea de 3,50 m, iar la partea superioara va avea 3,80 m. Transversal si longitudinal, caseta va fi rigidizata cu ajutorul contravantuirilor verticale si orizontale. La partea superioara, talpile casetei cor fi solidarizate cu o placa de suprabetonare, executata prefabricat din beron armat C35/45. In dreptul reazemelor, placa de suprabetonare va fi precomprimata.

Placa de suprabetonare va fi executata din beton armat C35/45 si va avea pante transversale de 2%. Placa de suprabetonare, in lungul podului, la marginile acesteia, va fi prevazuta cu grinzi pentru montarea parapetului directional.

Deoarece pe deschiderile D7, D8 si D9 tablierele celor doua obiecte 1 si 2, fac corp comun, latimea placii de suprabetonare va asigura un gabarit transversal de 13,70 m, alcatuit din 2x0,65 m (latime grinda parapet directional) + 2x0,25 m (latime bordura) + 2x4,00 m (latime parte carosabila) + 3,90 m (latime pista ciclisti).

CAPITALA ISTORICĂ A ROMÂNIEI
Bd.Ştefan cel Mare şi Sfânt nr.11
Iaşi RO-700064; Cod Fiscal: 4541580
0372-321187
0232-264743
www.primaria-iasi.ro
/PrimariaMunicipiuluiIasi

□ Racordarea cu terasamentele

Pentru realizarea racordarii pasajului cu structura rutiera de pe rampe, au fost prevazute placi de racordare. Racordarea podului cu terasamentele in zona culeelor, se face cu ajutorul zidurilor de sprijin, care vor fi construite in spatele culeei. Rampele de acces vor avea lungimea dupa cum urmeaza:

- rampa b-dul D. Mangeron – L = 62,20 m;
- rampa Splai Bahlui Mal Stang – L= 38,40 m.

Zidurile de prijin vor fi executate monolit, iar in sectiune transversala vor avea forma de "π" intors sau "U". Inaltimea elevatiilor este variabila intre 1.15 m si 4.35 m. Talpa fundatiilor va avea grosimea de 1,00 m si latimea de 5,35 m. Radierul zidurilor de sprijin va fi fundat pe piloti forati cu diamentrul de 800 mm, dispusi cate 3 in sectiune transversala la 2,05 m distanta interax.

In spatele zidurilor de sprijin se vor executa drenuri pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale. Apele colectate de dren vor fi directioante catre reteaua de canalizare a orasului.

Sistemul rutier pe rampele de acces va fi alcatuit din:

- umplututa cu material necoeziv;
- strat de fundatie din balast stabilizat cu lianti hidraulici – 40 cm grosime;
- strat de fundatie din piatra Sparta – 25 cm grosime;
- strat de baza din AB31.5 – 8 cm grosime;
- geogrila antifisura;
- strat de binder din BAD20 – 6 cm grosime;
- strat de uzura din MAS16 – 4 cm grosime.

Acelasi sistem rutier, descries mai sus, se va utiliza si la refacerea strazii la sol, dupa finalizarea pasajului si a rampelor de acces.

□ Calea pe pod

Cale pe pod va fi realizata dupa cum urmeaza:

- hidroizolatie pentru poduri tip membrane – 0.5 cm grosime; Dupa montare hidroizolatiei, in lungul podului, la marginea hidroizolatiei se va monta un profil metalic tip cornier 80x120 mm. Pe aripa de 120 mm a profilului cornier, la partea inferioara, se vor suda placute metalice cu dimensiunile 100x50x10 mm, dispuse din 150 mm in 150 mm, interax. Scopul acestor placute este de a crea orificiile pentru a permite evacuarea eventualelor infiltratii de la suprafata hidroizolatiei.
- protective hidroizolatie BA8 – 3 cm;
- mixture asfaltica MAS16 – 3+4 cm.

Podul va fi prevazut cu parapet metalice directionale tip H4b, pe care se vor monta catadioptrii.

Se va executa marcajul rutier orizontal cu vopsea termoplastica cu microbile si semnalizarea verticala.

Delimitarea intre partea carosabila si pista de ciclisti se va realiza cu bordura din granit montata denivelat fata de carosabil la + 10 cm.

□ Evacuarea apelor

In lungul podului se vor monta conducte colectoare din PVC Dn 200, care vor colecta apele pluciale din gigolele longitudinale prin racorduri veritcate relalizate din tevi PVC Dn 110 mm. Conductele colectoare vor fi conduse pana la reteaua de canalizare existenta a orasului.

CAPITALA ISTORICĂ A ROMÂNIEI
Bd.Stefan cel Mare şi Sfânt nr.11 Iasi RO-700064; Cod Fiscal: 4541580
0372-321187 0232-264743
www.primaria-iasi.ro /PrimariaMunicipiuluiIasi

Rampele de acces vor fi prevazute cu guri de scurgere, cate 4 pe fiecare rampa, racordate la reteaua de canalizare a orasului.

□ Arhietctura si functionalitate

Obiectul 2 (pasaj mal stang)

Rampa de urcare pe pasaj se va realiza din noua artera cu doua benzi, creata prin lucrarile de modernizare a Splaiului Bahlui Mai Drept, mai exact din banda cea mai apropiata de albia raului Bahlui. Din aceasta banda se va crea doar un acces, in continuare aceasta avand aceeasi functionalitate, pentru care a fost proiectata si executata. Intraga rampa de acces pe pasaj se va realiza in albia majora a raului Bahlui.

Rampa de coborare de pe pasaj, catre nivelul carosabilului existent spre Bdul. Tudor Vladimirescu, se va amplasa tot in albia majora a raului Bahlui, aceasta avand iesirea pe banda cea mai apropiata de albia raului Bahlui pe Splaiul Drept.

Intre cele doua rampe (acces si coborare) se va realiza suprastructura pasajului, care va traversa podul Ros existent pe deasupra. In zona de supratreversare a podului Ros existent, cele doua suprastructuri (obiect 1 si obiect 2) vor face corp comun.

Intreaga infrastructura a pasajului va fi executata in albia raului Bahlui, iar o parte din acestea vor asigura rezemarea ambelor suprastructuri a celor doua obiecte.

In plan pasajul va avea urmatoarele caracteristici:

Caracteristici	**OBIECT 2 (pasaj mal stang)**
Lungime totala pasaj	546.60 m
Latimea pasajului	7,00/13,70 m
Suprafata ocupata la sol	181 mp + 330 mp = 511 mp
Suprafata totala ocupata	6580 mp*
*** deoarece cele doua suprastructuri fac corp comun pe o suprafata de peste 50%, suprafata total ocupata este aceeasi pentru ambele obiecte.**	

Pentru redarea unui aspect arhitectural deosebit, pe laterala exterioara a pasajului se va monta o fatada din tabla exrtudata, avand inaltime variabila. Fatada va fi montata pe fiecare deschidere astfel incat vizual sa redea aspectul unor valuri.

Forma pilelor va fi realizata sub forma unei clepsidre cu sectiune elipsoidala. Aceasta va fi compusa din doua triunghiuri cu sectiune elipsoidala variabila. Triunghiul inferior va avea baza mare orientata in jos, iar raza mare a elipsei va fi orientata paralel cu axul raului Bahlui. Triungiul superior va avea baza mare orientata in sus si raza mare a elipsei orientata perpendicular pe axul raului Bahlui.

Din punct de vedere functional pasajul auto - obiect 1 va asigura fluidizarea circulatiei intre Splai Bahlui Mal Drept – **strada noua** si Splai Bahlui Mal Drept, peste podul Ros. Pasajul va fi prevazut cu o banda de circulate cu latimea de 4,00 m si pista pentru ciclisti cu latimea de 1,50 m. Deoarece latimea partii carosabile nu este suficienta pentru ca un vehicul avariat stationat pe partea dreapta/stanga fata de axul partii carosabile sa poata fi depasit, delimitarea intre partea carosabila si pista de ciclisti va fi de 10 cm. Acest lucru face posibila depasirea autovehiculului avariat.

Pentru evitarea blocajelor pe pasaj, acesta va fi prevazut, in zona de acces, cu camerae video racordate la Centul de Management al Traficului si panou informativ. Tot in acest scop si totodata pentru decongestionarea traficului la sol, se propune amenajarea a doua giratii. Amplasarea acestora va fi in dreptul arcelor A1 si A6, deasupra acestora si vor lega cele doua pasaje supraterane. Prin realizarea giratoriului in dreptul arcului A1, traficul din directia b-dul D. Mangeron spre T. Vladimirescu, va fi preluat de pasajul realizat pe malul stang si

CAPITALA ISTORICĂ A ROMÂNIEI
Bd.Ștefan cel Mare și Sfânt nr.11
Iași RO-700064; Cod Fiscal 4541580
0372-321187
0232-264743
www.primaria-iasi.ro
/PrimariaMunicipiuluiIasi

directionat prin intermediul giratoriului spre pasajul realizat pe malul drept, iar de aici spre strada Splai Bhalui Mal Drept. Giratoriul propus deasupra arcului A6, nu are aceeasi importanta ca si giratoriul realizat deasupra arcului1, dar rolul cel mai important al acestuia, este de a permite deblocarea pasajelor in cazul producerii unor ambuteiaje din diferite motive. Acest rol il au ambele giratorii propuse. Giratoriile for avea raza de 6,00 m si latimea partii carosabile de 4,00 m + 1,50 m latimea pistei de ciclisti.

Prin realizarea celor doua giratorii, se creaza un gol in interioarul acestora, care prin prezenta documentatie se propune sa fie utilizat pentru amenajarea unui spatiu verde. Astfel se propune realizarea unui schelet metalic in forma de con, avand varful in jos. Pe scheletul astfel pozitionat se vor monta ghivece cu flori agatatoare. Infrastructura va fi racordata la un sistem de alimentare cu apa, automatizat. In centrul structurii metalice va fi plantat un arbore in ghiveci propriu, ce va avea coroana sferica, iar inaltimea acestuia nu va depasi 4,00 m. Toata aceasta structura va fi prevazuta iluminat arhitectural.

O alta destinatie a golului creat in interiorul celor doua giratorii, este aceea de a forma un soclu pentru montarea unor monumente. In acest scop propunem Primariei municipiului Iasi sa scoata la concurs un caiet de sarcini in vederea realizarii celor doua monumente.

Pasajul va asigura circulatia rutiera si ciclistilor, circulatia pietonala fiind interzisa.

Elementele structurale a platformei circulabile a pasajului si a rampelor de acces au fost dimensionate in asa fel incat sa nu ocupe nici o banda din carosabilul existent.

Pasajul va fi prevazut pe langa iluminatul rutier, care va fi realizat din stalpi cu o forma arhitecturala deosebita, cu iluminat architectural. Acest lucru presupune montarea de spoturi incorporate in zidurile de sprijin la rampele de acces si in corpul pilelor si culeelor. Pozitia sporutilor se va realiza a.i. lumina sa puna in evidenta arhitectura infrastructurilor si sa nu afecteze participantii la trafic. In lungul podului la intradosul placii de suprabetonare vor fi montate spoturi luminoase care vor lumina suprastructura podului. Pe diagonalele si talpile grinzii cu zabrele se va realiza un sistem de iluminat mascat, care va vea rolul de a scoate in evidenta forma suprastructurii pe timpul noptii.

Toate instalatiile pozate pe pod vor fi montate la intradosul placii de suprabetonare mascate in jgheaburi metalice zincate.

Avand in vedere perioada in care se va realiza pasajul (100 de ani de la Marea Unire) se propune ca un logo reprezentativ, sa fie montat pe lateralele pasajului, in zona centrala a pasajului.

In lungul podului, in exteriorul parapetilor directionali, cu scopul de a proteja pietonii si participantii la trafic de la sol, propunem montarea unor panouri din tabla perforate. Perforatiile panourilor vor fi realizate astfel incat sa se realizeze motive traditionale romanseti.

Pornind de la gabaritul de trecere peste podul Ros, de minim 5,00 m si din condiţia de realizare a rampelor cu declivitatea de maxim 6% a rezultat o lungime totală a pasajului de 551,60 m, inclusiv rampele de acces. Declivitatea maxima in lungul pasajului va fi de 6,09 %.

Racordarile vertical vor fi realizate cu arce de cerc avand raze cupreinse intre 600 m si 1800 m.

In plan pasajul va fi realizat din 6 aliniamente, racordate cu arce de cerc, avand raze cu valori cuprinse intre 80 m si 400 m.

La sol cele doua tronsoane de strada (Splai Bahlui Mal Drept – strada noua si Splai Bahlui Mal Drept – spre b-dul Tudor Vladimirescu), intre care este pozitionat pasajul, isi vor pastra configuratia actuala.

Toate elementele podului (infrastructura, suprastructura, auxiliare, etc) vor fi finisate si protejate anticoroziv.

3.SPECIFICAȚII PRIVIND PROIECTAREA

CAPITALA ISTORICĂ A ROMÂNIEI
Bd.Ştefan cel Mare şi Sfânt nr.11
Iasi RO-700064; Cod Fiscal: 4541580
0372-321187
0232-264743
www.primaria-iasi.ro
/ PrimariaMunicipiuluiIasi

3.1 Se solicita urmatoarele servicii de proiectare :

-realizare documentatie tehnica fazele D.T.A.C.; D.T.A.D.(dupa vizitarea amplasamentului, daca este cazul); D.T.O.E.; P.Th. - D.E.; documentatia se va elabora respectand Legea 50/1991 republicata, a Legii 10/1995 si H.G.907/2016;

-studii de teren (topografic cu viza O.C.P.I. sau alte studii pravazute in certificatul de urbanism care sunt necesare a se obtine ori actualiza);

-intocmire documentatii si obtinere avize, acorduri, autorizatii; (toate costurile aferente vor fi suportate de proiectant – se vor lua in calculul valorii ofertate)

-asistenta tehnica din partea proiectantului

-verificarea proiectului conform Legii10/1995

-Studiul geotehnic se va pune la dispozitie de beneficiar.

-Proiectantul are obligatia de a soluţiona neconformităţile şi neconcordanţele semnalate de catre beneficiar;

-Documentaţia se va prezenta în trei exemplare si in format electronic.

-La proiectarea constructiilor se va avea in vedere realizarea si mentinerea pe intreaga durata de existenta a constructiilor , a urmatoarelor cerinte esentiale:

a) rezistenţă mecanică şi stabilitate;

b) securitate la incendiu;

c) igienă, sănătate şi mediu;

d) siguranţă în exploatare;

e) protecţie împotriva zgomotului;

f) economie de energie şi izolare termică

-Proiectantul va intocmi documentatia in baza studiului de fezabilitate nr.42/2017, elaborat de S.C. POD-PROIECT S.R.L. Iasi.

Autorizatia de construire se va obtine in urma verificarii documentatiei tehnice in CTE a Municipiului Iasi unde, daca este cazul se vor face corectiile necesare.

3.2 Cerinte tehnice privind proiectarea (se vor prezenta in propunerea tehnica):

3.2.1. Lista personalului desemnat in cadrul colectivului pentru elaborarea proiectului (conform Legii 50/1991 republicata)

3.2.2. Proiectantii pentru realizarea documentatiei privind instalatiile electrice si de gaze vor face dovada respectarii Ordinului nr.11/2013, respectiv Ordinului nr.32/2012 si vor prezenta documente in acest sens valabile la data prezentarii ofertei.

4. COMPONENTELE PROIECTULUI

Norme si regulamente romanesti

Prevederile caietului de sarcini sunt obligatorii pentru contractant. Ele nu scutesc contractantul de respectarea altor STAS-uri si Normative tehnice cu aplicabilitate la aceste lucrări dacă acestea sunt în vigoare. Contractantul nu va face derogări de la prezentul caiet de sarcini decât în baza acordului scris al proiectantului si beneficiarului.

CAPITALA ISTORICĂ A ROMÂNIEI
Bd.Ştefan cel Mare şi Sfânt nr.11 Iasi RO-700064; Cod Fiscal: 4541580
0372-321187
0232-264743
www.primaria-iasi.ro
/ PrimariaMunicipiuluiIasi

Specificatiile tehnice generale fac referire la standardele de proiectare, standarde pentru materiale precum si pentru lucrarile ce trebuiesc executate de catre contractant.

Solutiile tehnice care se vor stabili prin proiect precum si solutiile tehnice de executie ale lucrarilor de constructie vor fi definite in conformitate cu Regulamentele, Normele si Standardele romanesti in vigoare, pentru fiecare categorie de lucrari.

5. DATA DE INCEPERE SI PERIOADA DE REALIZARE A DOCUMENTATIEI

5.1. Data de incepere

Data de incepere a contractului de servicii va fi data transmiterii de catre beneficiar a ordinului de incepere, dar nu mai tarziu de 7 zile de la constituirea garantiei de buna executie a contractului.

In perioada declarata in oferta drept perioada de mobilizare, contractantul va face dovada:

- constituirii garantiei de buna executie, in forma si suma specificate in contract. In situatia neprezentarii documentelor mentionate in interiorul termenului respectiv, beneficiarul va putea decide rezilierea contractului.

5.2. Perioada de executie

Perioada de executie este **6 luni** calendaristice de la data semnarii contractului, indeplinind cumulativ urmatoarele conditii: constituirea garanţiei de bună execuţie, emiterea ordinului de începere a contractului de către achizitor.

In cazul in care ofertele au durata de executie care depaseste durata de executie propusa de autoritatea contractanta, acestea se vor considera neconforme, iar oferta va fi respinsa.

6. MODUL DE PREZENTARE A PROPUNERII TEHNICE

6.1 Ofertele tehnice vor corespunde tuturor cerintelor Caietului de sarcini. Ofertantii vor preciza in cadrul ofertei faptul ca la elaborarea acesteia au tinut cont de obligatiile relevante din domeniile **mediului, social si al relatiilor de munca, conform art. 51, alin(2) din Legea nr. 98/2016.** Oferta tehnica trebuie întocmita astfel încat în procesul de evaluare informatiile din propunerea tehnica sa permita identificarea facila a corespondentei cu specificatiile tehnice minime din caietul de sarcini. Operatorii economici pot obtine informatii detaliate privind aceste reglementari de la Ministerul Mediului, Familiei, Protectiei Sociale si Persoanelor Varstnice. Ofertantul va elabora oferta în conformitate cu prevederile din documentatia de atribuire si va indica în cuprinsul acesteia care informatii din propunerea tehnica si/sau din propunerea financiara sunt confidentiale, clasificate sau sunt protejate de un drept de proprietate intelectuala.

Ofertantul va prezenta urmatoarele informatii minime (se vor prezenta in propunerea tehnica):

6.2 Resurse umane

Ofertantul va ilustra organizarea proiectului propus. Aceasta se va realiza prin prezentarea unei organigrame cuprinzatoare care sa identifice in mod clar tot personalul angajat si toate echipamentele pe care Ofertantul intentioneaza sa le utilizeze la realizarea proiectului. Aceasta organigrama va include si o descriere a rolurilor si responsabilitatilor personalului si liniile de comunicare dintre membrii echipei, in concordanta cu obligatiile si raspunderile ce revin personalului de proiectare implicat, asa cum acestea sunt detaliate si prevazute in legislatia romaneasca din domeniul constructiilor, astfel incat sa se asigure indeplinirea premiselor esentiale in ceea ce priveste reusita in termeni optimi de calitate si timp si in concordata cu sistemul calitatii in constructii si exigentele impuse de un asemenea contract, stiut fiind ca buna coordonare a activitatilor contractului este dependenta de randamentul resurselor umane angrenate in contract.Echipa care va fi desemnata/responsabila pentru indeplinirea contractului in pozitiile definite in organigrama ofertantului, va include personal calificat si specializat in domeniul activitatilor aferente contractului pentru toate categoriile de

CAPITALA ISTORICĂ A ROMÂNIEI
Bd.Stefan cel Mare si Sfânt nr.11
Iasi RO-700064; Cod Fiscal: 4541580
0372-321187
0232-264743
www.primaria-iasi.ro
/PrimariaMunicipiuluiIasi

proiectare pe specialitati, astfel incat la finalizarea acestuia, investitia sa aiba asigurate toate exigenţele privind calitatea constructiilor, instalaţiilor şi a echipamentelor tehnologice si

functionale montate si, de asemenea, sa se asigure realizarea şi exploatarea unor construcţii si instalatii de calitate corespunzătoare, în scopul protejării vieţii oamenilor, a bunurilor acestora, a societăţii şi a mediului înconjurător.

7. MODUL DE PREZENTARE A PROPUNERII FINANCIARE:

Propunerea financiară va fi prezentată conform **Formularului de ofertă** si va cuprinde valoarea totală a activitatilor de proiectare.
Oferta are caracter ferm si obligatoriu, din punctul de vedere al continutului pe toata perioada de valabilitate a ofertei, trebuie sa fie semnata, pe propria raspundere,de catre ofertant sau de catre o persoana imputernicita legal de catre acesta. Data pentru care se determina echivalenta leu/EURO este data publicarii in SEAP a anuntului de participare. Nu se accepta oferte alternative. Se solicita prezentarea Propunerii de contract, insusita de ofertant (vizata pe fiecare pagina).

Propunerea financiara se va prezenta pentru toate activitatile solicitate la pct 3.1. Se vor cota activitatile de proiectare conform capitolelor existente in devizul general, putandu-se asigura astfel plata etapizata. Se anexeaza un deviz general cu subcapitolele ce se coteaza sau nu.
- Calculele aritmetice se vor face cu doua zecimale, fara aproximari. Autoritatea contractanta isi rezerva dreptul, conform legii, de a solicita alte clarificari cu privire la oferta depusa astfel incat adjudecarea ofertei castigatoare sa se faca pe baza tuturor justificarilor prezentate de ofertant;
- Nu se poate oferi un discount de catre ofertant;
- Pretul ofertei din Formularul de oferta trebuie sa acopere serviciile descrise in documentele ofertei. Nu este acceptata ofertarea pentru o parte din serviciile solicitate;

8. MODALITATEA DE PREZENTARE A OFERTEI :

Online în SEAP, oferta se depune la adresa www.e-licitaţie.ro, corespunzător anunţului de participare simplificat. Documentele ofertanţilor vor fi semnate electronic (cu semnătura electronică extinsă) şi depuse în SEAP (preferabil în format PDF). Pentru vizualizarea documentului de atribuire încarcate în SEAP operatorii economici trebuie să aibă un program necesar vizualizării fişierelor semnate electronic, acest program fiind disponibil gratuit pe situl furnizorului de semnătură electronică. Propunerile financiare transmise de către ofertanţi în SEAP nu sunt accesibile autorităţii contractante pană în momentul finalizării verificărilor privind criteriile de calificare şi propunerea tehnică.
Data limită pentru depunerea documentelor de calificare, dovada constituirii garanţiei de participare, propunerea tehnică şi propunerea financiară în SEAP este conform anunţului de participare simplificat. La termenul limită de depunere a ofertelor se va depune, prin poştă sau direct la registratura autorităţii contractante – Primăria Municipiului Iaşi, doar garanţia de participare (celelalte documente / informaţii urmărind a fi completate în DUAE)

9. MODALITATEA SI CRITERIUL DE ATRIBUIRE

9.1. Modalitatea de atribuire

Modalitatea aplicata pentru atribuirea contractului de achizitie publica este: **licitatie deschisa**

9.2. Criteriul de atribuire

Criteriul aplicat pentru atribuirea contractului de achizitie publica este: **„cel mai bun raport calitate-pret".**

CAPITALA ISTORICĂ A ROMÂNIEI
Bd.Ştefan cel Mare şi Sfânt nr.11 Iasi RO-700064; Cod Fiscal: 4541580
0372-321187 0232-264743
www.primaria-iasi.ro / PrimariaMunicipiuluiIasi

10. PLATA SERVICIILOR

Plata proiectului se va face după prezentarea acestuia, verificarea și însușirea acestuia de către beneficiar, dupa avizarea documentatiei in C.T.E. a Municipiului Iasi.

Director Executiv D.I.S.I.D.U.
Dumitru Petru TOMORUG
Imi asum responsabilitate corectitudinii
si legalitatii in solidar cu intocmitorul inscrisului

Sef Serviciu Investitii Proprii
Bianca Parteni CERNESCU
Imi asum responsabilitate corectitudinii
si legalitatii in solidar cu intocmitorul inscrisului

Intocmit,
Dan GHERGHEL
Imi asum responsabilitatea pentru fundamentarea,
corectitudinea și legalitatea intocmirii acestui inscris

VERIFICAT
Cons. Doina Florescu

CAPITALA ISTORICĂ A ROMÂNIEI
Bd.Ștefan cel Mare și Sfânt nr.11
Iași RO-700064; Cod Fiscal: 4541580
0372-321187
0232-264743
www.primaria-iasi.ro
/ PrimariaMunicipiuluiIasi