

NOTA: Deoarece multe intrebari primite din partea participantilor s-au repetat, s-a facut o sinteza care cuprinde toate categoriile de informatii/clarificari solicitate.

I: Putem interveni asupra cromaticii fatadelor pentru cladirile din Piata Trandafirilor si daca da, in ce masura?

R: Se pot face propuneri si asupra cromaticii fațadelor pentru clădirile din Piața Trandafirilor și din celalte spații urbane supuse studiului. Recomandările privind fațadele pot fi incluse ulterior într-un regulament al fațadelor din zona centrală.

I: Ce elemente din zona studiata au fost executate din fonduri europene si cand expira restrictia cu privire la interventiile finantate in acest mod?

R: Proiecte din zona studiată care au fost executate din fonduri europene sunt:

- Cetatea Medievală, restricția expiră în 2021
- Piața Petőfi Sándor, Piața Bernády György – lucrări la carosabil și trotuare, restricția expiră în 2021

I: Putem interveni asupra Pietei Teatrului, desi nu este inclusa in zona de interes a concursului?

R: Data fiind suprafața generoasă a zonei de studiu a prezentului concurs, nu recomandam la această etapă extinderea propunerilor în afara perimetrului stabilit.

I: Ce fel de evenimente au loc anual in Piata Trandafirilor si in Piata Teatrului?

R: În fiecare an diferă lista evenimentelor organizate în aceste zone. Dintre evenimentele organizate anual amintim:

- În Piata Victoriei (în fața Primăriei, Consiliului Județean și Prefecturii): Sărbătoarea de ziua națională a României 1 Decembrie, Revelionul, concerte, parade militare (inclusiv SMURD, pompieri)
- În Piața Teatrului: concerte, festivități de absolvire (UMF), Simfoniile de toamnă (atat în Piata Teatrului cat si in Cetate)
- În Cetate: concerte (stagiune de vară – Operetă și Operă, concerte de jazz, blues saptamanal sau la 2 saptamani în perioada caldă), piese de teatru, expozitii în aer liber, Festivalul vinului, Targul de arte si meserii, Street Food, proiectii de filme, Casa casatoriilor, evenimente de 1 iunie, evenimente precum « Picnic în familie », « Descult în iarba »
- În Piața Trandafirilor: targ de Craciun (cu bradul de Craciun pe amplasamentul ceasului cu flori), Festivalul vinului; Targul de arte si meserii; Zilele Orasului

I: În cadrul vizitei organizate pe teren, s-a specificat că pentru parcare subterană, propusă sub Piața Trandafirilor, a fost aprobată varianta B din studiul de fezabilitate și trebuie să integrăm accesul propus. Nu s-a luat în discuție modul în care propunerea unui pasaj subteran pe zona respectivă poate să intervină asupra soluției propuse pentru parcare. În cazul în care dorim să

propunem un pasaj subteran pe sub Piața Trandafirilor, în ce măsură putem interveni asupra soluției aprobate pentru parcajul subteran? În cazul în care nu se poate interveni, vă rugăm să ne puneți la dispoziție un plan în format dwg cu amplasarea acceselor auto și a celor pietonale, respectiv cu limita construită a parcajului (tema precizează: „Orice intervenție fezabilă propusă asupra circulației în scopul scăderii poluării și în vederea creșterii atractivității traseelor pietonale și pentru biciclete este binevenită.”)

R : Proiectul SF parcaj subteran se reactualizează în acest moment, dar nu se dorește limitarea propunerilor aferente prezentului concurs de soluții. Se recomandă totuși păstrarea amplasamentului intrărilor și ieșirilor auto și pietonale în/din parcajul subteran, iar tipul vegetației propuse deasupra parcajului subteran să fie corespunzător. O eventuală propunere de modificare a studiului va putea fi luată în considerare doar în cazul în care este temeinic argumentată iar soluția prezentată convinge juriul de oportunitatea intervențiilor propuse. Punem la dispoziție planul dwg pentru parcajul subteran, variant B (cea aprobată).

I.: În cadrul vizitei organizate pe teren, s-a discutat despre posibilitatea de amplasare/reamplasare a mai multor obiective/monumente (troița eroilor martiri, ceasul cu flori (cu bradul de Crăciun), o replică a fântânii lui Bodor, un nou grup statuar amplasat undeva după str. Horia, statuia ecvestră). Puteți să precizați care dintre acestea (sau dacă mai sunt și altele) sunt obligatoriu de integrat în propuneri, care este amplasamentul lor (dacă este fix și nu poate fi propus în alt loc) și care sunt dimensiunile acestora?

R: Regăsiți lista cu statui/monumente/obiective de pe amplasamentele studiate pe pagina concursului de pe site-ul primăriei la secțiunea „Documentația suport”

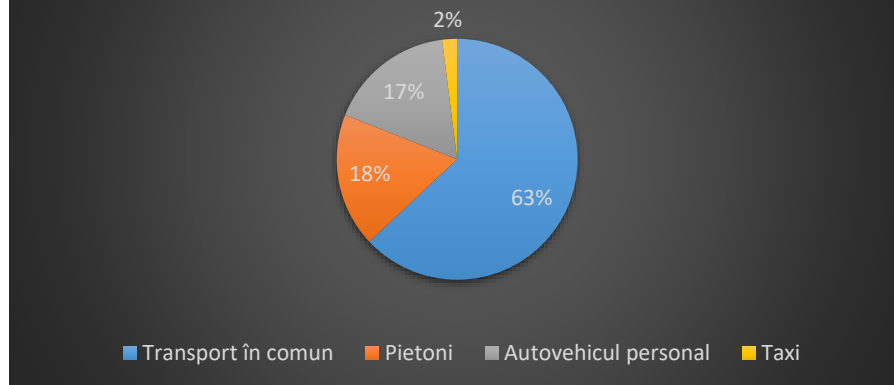
I: PMUD conține o serie de proiecte pentru piste de biciclete (evaluate cu punctaj maxim), cu perioadă de implementare 2017 – 2019, care ajung în zona centrală. Puteți să ne spuneți care dintre acestea sunt aprobate și care este stadiul execuției?

R: În cea mai mare parte, proiectele pentru piste de biciclete propuse în PMUD nu pot fi realizate decât după desființarea parcărilor la bordură, iar aceasta se poate face după construirea de parcuri supraetajate atât în zona centrală, cât și în cartierele de locuințe. Ținând cont de această ordine a implementării, în acest moment este aprobată o singură pistă de biciclete ce ajunge în apropiere de zona centrală. Este vorba despre Proiectul din PMUD - TN2 Realizare pistă în lungul canalului Pocloș , care se află în pregătire (studiu de fezabilitate și studiu de trafic – în curs de realizare).

I: Vă rugăm clarificați cu exactitate unde anume în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al municipiului Tîrgu Mureș se poate găsi analiza circulațiilor ce privește zona destinată concursului și care sunt propunerile Planului privind zona de studiu. Ar fi de preferat, pentru claritate, o completare a temei de concurs cu o concuție a analizei circulațiilor care să includă și propunerile acestora, sau parte a acestor propuneri pe care le considerați importante/definitorii pentru reconfigurarea zonei studiate.

R: La solicitarea dvs. replicăm mai jos extrase parțiale din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Tîrgu Mureș care sintetizează analiza circulației în municipiul Tîrgu Mureș:

Distribuția modului de deplasare



„Cel mai frecvent se utilizează mijloacele de transport în comun, datorită prețului și relativei rapidități de deplasare; urmează pietonii, aceștia fiind îndeosebi cei care locuiesc în apropierea locului de muncă sau a școlii și cei care dețin autovehicule personale (proportii apropiate). Un număr relativ redus de locuitori utilizează taxiul ca mijloc de deplasare.

➤ Cele mai solicitate rute de penetrare ale municipiului sunt următoarele:

- DN15 (Reghin)–Str. 22Decembrie 1989=potențial total de emisie-9538 $V_t/14$ h
= trafic total de penetrație-19076 $V_t/14$ h
- DN15 (Cluj) – Str. Gh. Doja = potențial total de emisie - 9156 $V_t/14$ h
= trafic total de penetrație -18312 $V_t/14$ h
- DN13 (Sighișoara)–B-dul 1 Decembrie 1918=potențial total de emisie-6993 $V_t/14$ h
= trafic total de penetrație-13986 $V_t/14$ h
- DN 15E (Voiniceni) = potențial total de emisie - 4130 $V_t/14$ h
= trafic total de penetrație - 8260 $V_t/14$ h
- DJ 152 B (Sâncraiu de Mureș) = potențial total de emisie - 3843 $V_t/14$ h
= trafic total de penetrație - 7686 $V_t/14$ h
- DJ 135 (Livezeni) = potențial total de emisie - 2303 $V_t/14$ h
= trafic total de penetrație - 4606 $V_t/14$ h

➤ Cele mai solicitate rute de tranzitare ale municipiului sunt următoarele:

- DN 15 (Cluj) – DN 13 (Sighișoara) = 2435 $V_t/14$ h
- DN 15 (Cluj) – DN 15 (Reghin) = 2058 $V_t/14$ h
- DN 13 (Sighișoara) – DN 15 (Reghin) = 1890 $V_t/14$ h
- Celelalte valori ale traficului de tranzit prin penetrațiile DJ 135 (Livezeni), DN 15E (Voiniceni) și DJ 152 B (Sâncraiu de Mureș) și toate relațiile între ele au valori foarte mici, putând fi considerate ca fiind nesemnificative.

Din măsurătorile efectuate rezultă necesitatea realizării în regim de urgență a unei artere ocolitoare care să facă legătura între DN 13 și DN 15 (spre Cluj Napoca), urmând ca mai apoi să se realizeze și legătura dintre DN 13 și DN 15 (spre Reghin). Prin construirea acestor variante de

ocolire a municipiului se poate obține descongestionarea în bună măsură a arterelor din interiorul municipiului și eliminarea totală a traficului greu de tranzit cu efecte benefice nu numai asupra fluenței și siguranței traficului, dar și asupra infrastructurii rutiere.

Considerând clasificarea zonelor de trafic, deplasările care utilizează rețeaua stradală a municipiului se pot clasifica după cum urmează:

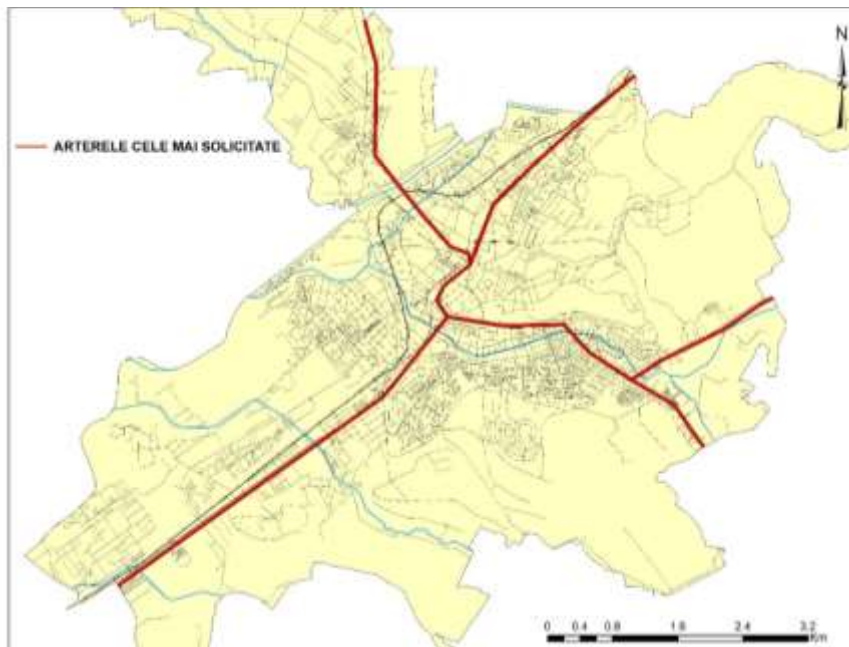
✚ Trafic generat sau atras de municipiul Tîrgu Mureș:

1. Intern, între zonele interne ale municipiului
2. De medie distanță, cu originea/destinația într-o zonă internă și originea/destinația într-o zonă adiacentă; și
3. De lungă distanță, cu originea/destinația într-o zonă internă și originea/destinația într-o zonă externă

✚ Trafic de traversare a zonei urbane Tîrgu Mureș:

1. De medie distanță, între zonele adiacente
2. De lungă distanță, între zonele adiacente și zonele externe
3. De tranzit, între zonele externe.

Din datele înregistrate se remarcă depășiri ale capacității de circulație pe diverse sectoare de străzi, atât de categoria II, cât și III, depășiri care au un caracter aleator în timp, conduc la un regim instabil de circulație și până la blocare, impunându-se măsuri de îmbunătățire a exploatarei și amenajării străzilor, prin asigurarea circulației continue cu dirijarea coordonată a traficului, majorarea distanței între intersecțiile cu semafoare, redistribuirea pe rețea a traficului pentru echilibrarea încărcării, cu reducerea intensității traficului, amenajarea corespunzătoare a intersecțiilor, etc.



În urma discuțiilor purtate cu factorii de răspundere din cadrul Consiliului Local al Municipiului Tîrgu Mureș implicați în derularea acestui proiect și în urma observațiilor din teren a rezultat necesitatea efectuării de recensăminte (pe lângă nodurile care determină graful rețelei) în următoarele noduri rutiere (intersecții), considerate ca generatoare de disfuncționalități în trafic:

- Intersecția Azomureș cu Str. Gh. Doja;
- Intersecția METRO cu Str. Gh. Doja;
- Intersecția Str. Bega cu Str. Gh. Doja;
- Intersecția Str. Liviu Rebreanu cu Str. Gh. Doja;
- Intersecția B-dul 1848 cu Str. Gh. Doja
- Intersecția P-ța Victoriei cu B-dul 1 Decembrie 1918;
- Intersecția Str. Ștefan cel Mare cu B-dul 1 Decembrie 1918;
- Intersecția B-dul Pandurilor cu B-dul 1 Decembrie 1918;
- Intersecția P-ța Trandafirilor cu Str. Bolyai;
- Intersecția Catedrala Mare;
- Intersecția Str. Mihai Viteazu cu Str. Papiu Ilarian;
- Intersecția P-ța Mărășești cu Str. P-ța Republicii;
- Intersecția Str. Rampei cu Str. Gh. Doja;
- Intersecția Str. Libertății cu Str. Cuza Vodă;
- Intersecția Str. Călărași cu Str. Sinaia;
- Intersecția B-dul 1 Decembrie – Complex Praktiker;
- Intersecția Str. Predeal cu Str. Secerei;
- Intersecția B-dul Panduri cu Str. Secerei (MBO City).

Referitor la capacitatea de circulație a străzilor s-au constatat următoarele situații (în ipoteza de calcul a unui flux de circulație discontinuu, pentru o viteză medie de deplasare de 40 km/h și pentru străzi de categoria II):

- Între nodurile 68 – 69 pe b-dul 1 Decembrie 1918 (6942 V_i /oră/sens) pe sensul de intrare (penetrația de pe DN 13) – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 202 – 68 pe b-dul 1 Decembrie 1918 (6601 V_i /oră/sens) pe sensul de intrare (penetrația de pe DN 13) – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 201 – 2 pe str. Gh. Doja (4294 V_i /oră/sens) pe sensul de intrare (penetrația de pe DN 15 spre intersecția cu str. 8 Martie) – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 201 – 1 pe str. Gh. Doja (4290 V_i /oră/sens) pe sensul de intrare (penetrația de pe DN 15) – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf

- Între nodurile 204 – 159 pe str. 22 Decembrie 1989 (4078 V_t /oră/sens) pe sensul de intrare (penetrația de pe DN 15, dinspre Reghin spre centru) – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 142 – 144 pe str. Livezeni (3616 V_t /oră/sens) pe sensul de ieșire (penetrația de pe DJ 152) – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 94 – 93 pe b-dul Călărașilor (3205 V_t /oră/sens) între Aleea Carpați și Str. Sinaia – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 2 – 8 pe str. 8 Martie (2980 V_t /oră/sens) pe sensul dinspre Str. Gh. Doja – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 157 – 154 pe str. 22 Decembrie 1989 (2805 V_t /oră/sens) pe sensul spre centru (între Str. Gh. Marinescu și str. Secuilor Martiri) – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 69 – 71 pe b-dul 1 Decembrie (2793 V_t /oră/sens) pe sensul de intrare (între Livezeni și Pandurilor) – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 159 – 157 pe str. 22 Decembrie 1989 (2756 V_t /oră/sens) pe sensul spre centru (penetrația de pe DN 15 spre Str. Gh. Marinescu) – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 5 – 2 pe str. Gh. Doja (2695 V_t /oră/sens) pe sensul de ieșire (între str. Dezrobirii și str. 8 Martie) – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 59 – 80 pe b-dul (2434 V_t /oră/sens) (pe Str. Gh. Doja spre P-ța Victoriei) – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 9 – 5 pe str. Gh. Doja (2408 V_t /oră/sens) pe sensul de ieșire (între Dezrobirii și Bega) – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 69 – 142 pe b-dul 1 Decembrie (2384 V_t /oră/sens) pe str. Livezeni (între Muncii și Rodniciei) – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 33 – 32 pe b-dul Călărașilor (2154 V_t /oră/sens) până la intersecția cu str. Tisei – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 118 – 119 pe b-dul 1 Decembrie (1947 V_t /oră/sens) pe Borșoș – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 89 – 88 pe b-dul 1 Decembrie (1856 V_t /oră/sens) în P-ța Trandafirilor (între Bartok și Horia) – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 108 – 107 pe b-dul Republicii (1720 V_t /oră/sens) (între 22 Decembrie 1989 și Revoluției) – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf

Aceste depășiri ale capacității de circulație pe diverse sectoare de străzi, atât de categoria II, cât și III, depășiri care au un caracter aleator în timp, conduc la un regim instabil de circulație și până la blocare, impunându-se măsuri de îmbunătățire a exploatării și amenajării străzilor, prin asigurarea circulației continue cu dirijarea coordonată a traficului, majorarea distanței între intersecțiile cu semafoare, redistribuirea pe rețea a traficului pentru echilibrarea încărcării, cu reducerea intensității traficului, amenajarea corespunzătoare a intersecțiilor, etc.

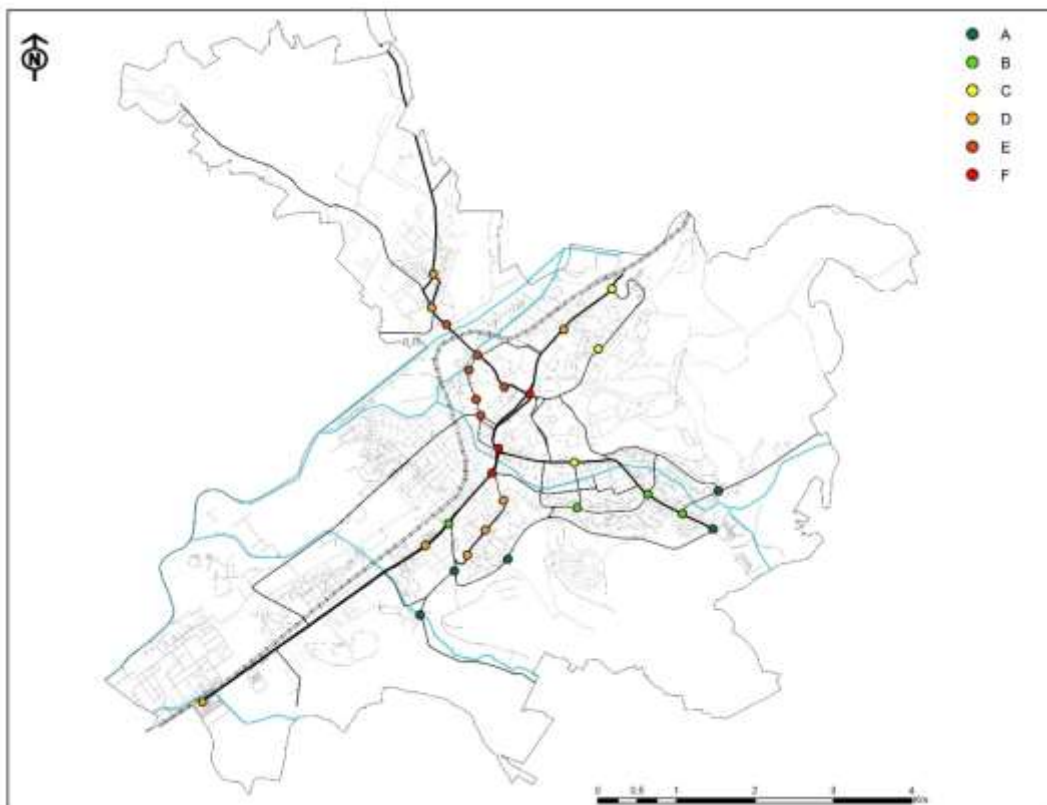


Figure 1
Nivel de
congestie
intersecții

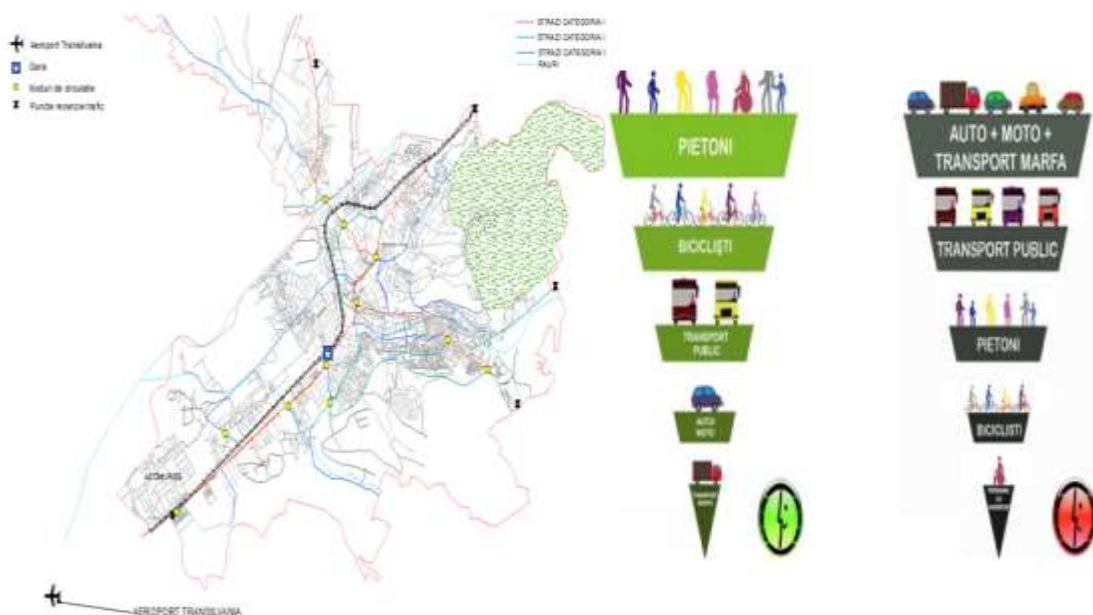
În urma analizei situației actuale a circulației rutiere în Municipiul Târgu Mureș s-au constatat următoarele probleme majore:

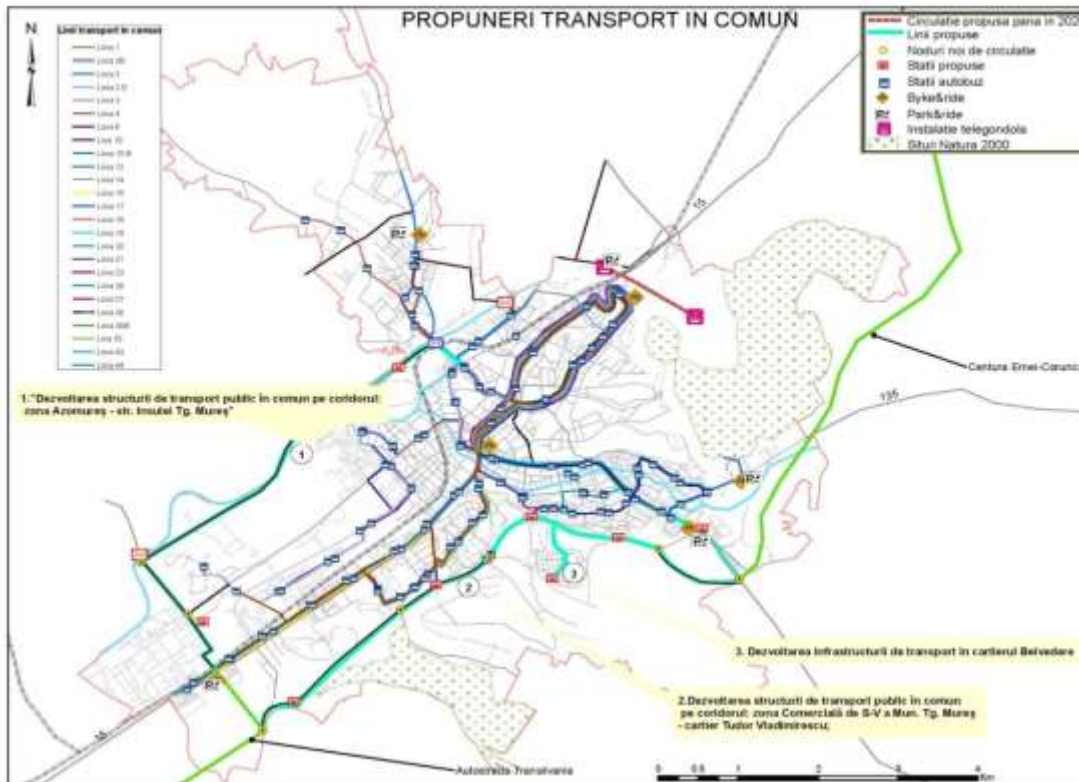
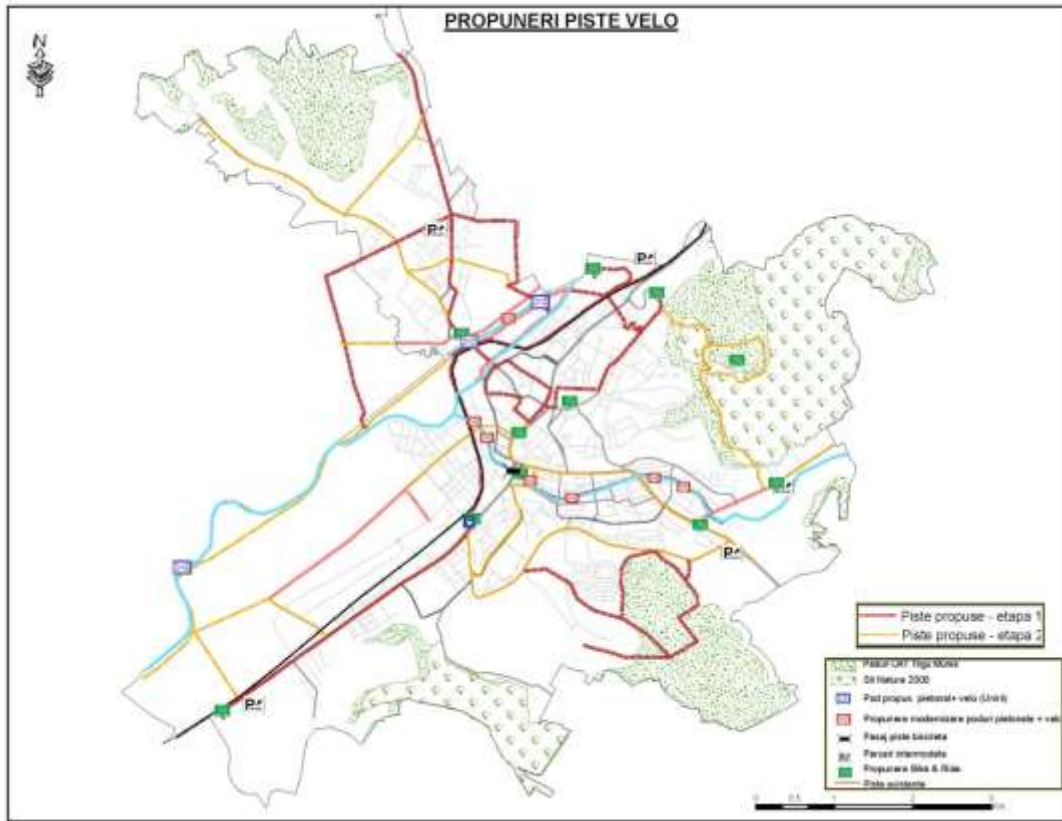
- Necesitatea oferirii de soluții punctuale pentru intersecții enumerate la punctul 2.3, în care apar situații conflictuale din cauza valorilor mari de trafic, a caracteristicilor geometrice ale infrastructurii rutiere și a ciclurilor de semaforizare, soluții care să conducă la creșterea capacității de circulație și implicit, la fluidizarea traficului.
- Amenajarea de parcuri supraterane și subterane.
- Creșterea gradului de atractivitate al transportului în comun prin înnoirea parcului de mijloace de transport, în vederea descurajării deplasărilor cu mijloacele de transport personale ceea ce ar conduce la fluidizarea traficului și reducerea poluării atmosferice.
- Necesitatea realizării șoselei de centură care ar conduce la descongestionarea rețelei rutiere interioare prin devierea traficului de tranzit (ușor și greu).

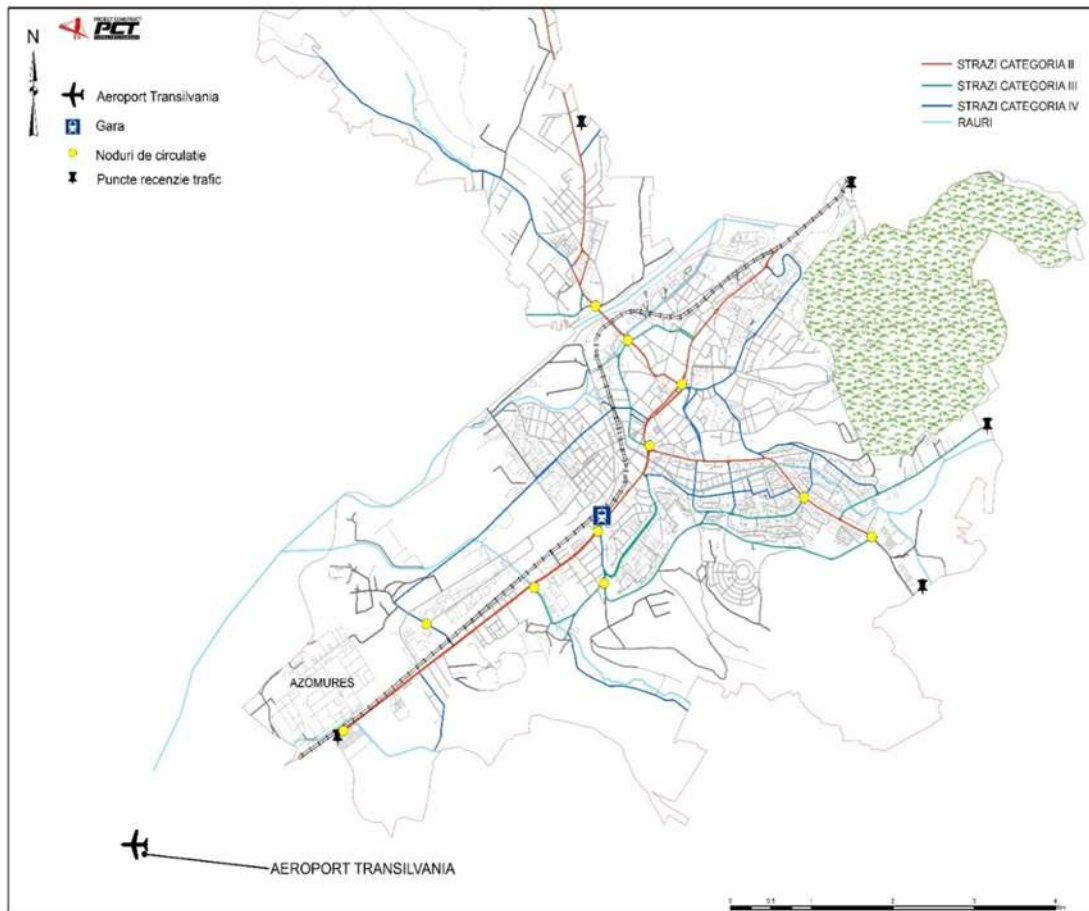
În lista străzilor cu nivel de zgomot mai mare de 75 dB se înscrie și Piața Victoriei, Piața Trandafirilor, Str. Bernády György, Piața Petöfi

În privința propunerilor din PMUD Tîrgu Mureș, vă rugăm să luați în considerare în mod special următoarele recomandări, fără ca acestea să fie luate în sens limitativ:

- Proiectele TC1 Modernizarea transportului public de călători al municipiului Tîrgu Mureș, TC5 Achiziția de minim 30 autobuze ecologice, TN2 Realizare pistă în lungul canalului Pocloș, TN 4 Realizare pistă de biciclete Unirii – Centru – traseul 1, TN5 Realizare pistă de biciclete Unirii – Centru – traseul 2- TN18 Remodelare zona central a municipiului Tîrgu Mureș, TN6 Realizare pistă de biciclete Centru – Zona medicală, TN 7 Realizare pistă de biciclete Traseu Weekend- B-dul Cetății – Trandafirilor, TN9 Realizare pistă de biciltete de legătură între Pocloș și Piața Trandafirilor, TN17 Amplasarea a 16 puncte de inchiriere – parcare biciclete, TN 18 Remodelare zonă centrală a municipiului Tîrgu Mureș, TN 26 Prelungire pista velo de pe strada Libertății până în P-ța Trandafirilor, AI 1 Construire Parking subteran în zona central, AI 2 Construire parking subteran/suprateran în spatele Pieței Teatrului, AI 12 Reabilitare infrastructură rutieră pe coridorul cartierul Unirii – Cartier 22 Decembrie 1989, deservit de transportul public, AI 15 Reabilitare infrastructura rutieră pe coridorul cartier Mureșeni - Cartier 22 Decembrie 1989, traseu 1, deservit de transportul public; AI 24 Sistem de management al traficului în municipiul Tîrgu Mureș, AI 26 Modernizare str. Gh. Doja între str. Recoltei – P-ța Trandafirilor, AI 27. Fișele de proiect ale proiectelor menționate mai sus se găsesc în PMUD Tîrgu Mureș începând cu pg. 300.







I: Va rugam identificati pe plan / ridicare topo zonele de amplasare si numarul statiilor principale și secundare de transport public (TC) din zona studiată.

R: Vă rugăm să consultați ridicarea topo pusa la dispozitie si maps.google.com

I: Va rugam delimitati clar, pe planurile prezentate in format digital editabil, zona de interventie; exista o limita a zonei reprezentata pe Harta Concursului, dar acest fisier este ilizibil in detaliu.

R: Vă rugăm să utilizați limita trasată în planșa pusă la dispoziție pentru concurs; orice neclarități ale limitei, dacă există, se vor clarifica în cadrul studiilor ulterioare.

I: Dată fiind complexitatea situației actuale a sitului și importanța concursului pentru viitorul orașului, intervalul de timp pentru o propunere complexă ni se pare insuficient, comparat și cu

practica internațională de concursuri cu asemenea miză și cerințe de predare (6 A0, inclusiv proiectare de detaliu). Considerați posibilă o amânare a termenului de predare al propunerilor?

R: Ne pare rău, dar nu este posibilă amânarea termenului de predare a propunerilor, datorită necesității corelării soluțiilor castigatoare cu alte proiecte aflate în derulare (parcajul subteran, modernizarea transportului local) și a încadrării în termenele limita de accesare a fondurilor europene pentru toate aceste proiecte.

I: Cu toate că s-a discutat anterior, aș vrea să insist asupra posibilității de a prevedea în soluțiile participante o centură ocolitoare a orașului. E fezabil a gândi propuneri împreună cu o centură, ca o viitoare rețea de conexiuni? Cu toate că orașul are nevoie de o rezolvare locală, decongestionarea traficului la nivel mai mare este esențială pentru fluidizarea traficului și în zona de studiu a concursului, după cum prevede și Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Tîrgu Mureș.

R: Este adevărat faptul că "decongestionarea traficului la nivel mai mare este esențială pentru fluidizarea traficului și în zona de studiu a concursului" prin realizarea de centuri ocolitoare. Însă realizarea de centuri ocolitoare nu depinde de administrația locală a Municipiului Tîrgu Mureș, întrucât acestea nu se pot realiza decât într-o mică măsură pe teritoriul administrativ al orașului, fiind investiții de perspectivă, pe termen lung. Ele au fost studiate și propuse deja în Planul de Mobilitate Urbană. În plus, și după construirea unor centuri ocolitoare, zona centrală va rămâne în continuare o zonă cu intensă circulație rutieră deoarece ea face legătura între cartierele mari ale orașului. În consecință, prin acest concurs se caută alte soluții de rezolvare locală a conflictului între traficul rutier intens din zona centrală și interesul pietonal și turistic de calmare a traficului rutier, cu realizarea unor inele interioare functionale de circulație prin eficientizarea tramei stradale existente (ex. creare de sensuri unice, limitarea vitezei de trafic, descurajarea traficului auto în zona centrală în favoarea transportului public sau alternativ prin desființarea parcarilor la bordura, creare bandă de circulație dedicată transportului public, creare piste de biciclete și zone pietonale generoase, etc).

I: As avea nevoie de o clarificare cu privire la completarea online a documentului DEAU. Am urmat pașii indicați la capitolul B2 din Regulamentul concursului însă, la un moment dat, se cere încărcarea unui fișier espd-request.xml . Despre ce fișier este vorba și unde îl pot găsi?

R: Formularul DUAE "espd-request.xml" poate fi descărcat accesând site-ul www.e-licitatie.ro, Anunț de participare nr. DC1000010 din 04.07.2018 sau la link-ul <https://sicap-prod.e-licitatie.ro/pub/notices/dc-notice/v2/view/100000180>

I: In "Regulament" pagina nr. 6 printre documentele depuse de concurenti se mentioneaza "formular de participare" care cuprinde "formularele de inscriere si identificare datate, completate, semnate si/sau stampilate". Inscrierea in concurs se face pe suprafata online, ne avand nici un document care s-ar putea printa si care sa poata fi depus la concurs. Va rugam sa ne oferiti mai multe detalii in acest sens!

R : Formularul de inscriere .doc este disponibil pe pagina concursului de pe site-ul primariei la sectiunea Formulare

I: In "Tema de concurs" pagina nr. 6 pentru continutul proiectelor se mentioneaza formular de identitate, in "Regulament" pagina nr. 6 se mentioneaza "formular de participare" care cuprinde "formularele de inscriere si identificare". Va rugam sa preciza-ti ca "formularul de identitate" (mentionat in "Tema de concurs") si "formularul de identificare" (mentionat in "Regulament") sunt echivalente!

R : Formularul de identitate si cel de identificare sunt echivalente

I: In "Regulament" pagina nr. 14 se mentioneaza urmatoarele: "Modelul contractului de servicii de proiectare este inclus în documentația de concurs." Pe suprafrata online nu se regaseste modelul de contract. Va rugam sa ne oferiti mai multe detalii in acest sens!

R : Modelul contractului de servicii de proiectare este disponibil pe pagina concursului de pe site-ul primariei la sectiunea Formulare sub denumirea « Contract - Servicii de proiectare (model) »

I: In "Regulament" pagina nr. 6 se cere acordul sau dezacordul privind dezvaluirea identitatii autorului, respectiv declaratia pe propria raspundere a concurentului pentru asigurarea serviciilor complete de proiectare pentru toate specialitatiile si pentru fazele de proiectare solicitate. Sunt disponibile formulare tip pentru acestea?

R: Nu sunt disponibile formulare tip

I: Detaliile conectarii la aplicatia Infra3DCity nu au fost transmise catre concurent. Va rugam sa ne oferiti mai multe detalii in aces sens!

R: Aplicatia Infra3DCity este accesibila doar concurenților înscriși în concurs. Detaliile conectării se vor transmite prin e-mail în maxim 2 zile lucrătoare.

I: Avand in vedere ca la predarea proiectelor comisia atribuie un cod unic proiectelor, consideram inutil codul alfanumeric in scris pe tablouri si acoperit de hartie neagra, acesta reprezentand un risc in plus de excludere (hartie neagra se poate deslipi, hartie neagra expusa la lumina nu este destul de opaca etc.). Luand in calcul ca proiectele primesc un cod unic aleatoriu, iar plicul sigilat se deschide doar dupa jurizare, identitatea autorului dezvaluindu-se doar in acest moment, consideram ca anonimatul se pastreaza in mod corespunzator si fara simbolul alfanumeric. Va rugam sa preciza-ti de ce este nevoie anonimizarea in doua trepte, astfel ingreunand partea administrativa a predarii proiectului si expunand proiectele la un risc ridicat de excludere?

R : Procedura de asigurare a anonimatului proiectelor este una standard, specifica concursurilor de profil. Aceasta asigura nu numai pastrarea anonimatului, dar realizeaza si corespondenta intre

partea scrisa (care include si datele de identificare a concurentilor) cu cea desenata a documentatiei predate.