Beneficiar: C.N.A.I.R. prin D.R.D.P. TIMISOARA

Denumire contract:

INTOCMIRE EXPERTIZE TEHNICE PENTRU PODURILE DIN ADMINISTRAREA C.N.A.I.R. S.A. – D.R.D.P. TIMISOARA

Denumire lucrare:

POD PE DN 7 LA KM 522+893, PESTE PARAUL IER, JUDETUL ARAD

EXPERTIZĂ TEHNICĂ



Iunie

2021

ACHIZITOR:
C.N.A.I.R. prin D.R.D.P. Timisoara
Timisoara, Str. Coriolan Baran, nr. 18,
CUI: 16054368

PRESTATOR:
DONPREST COM S.R.L.
Bucuresti, str. Arţarului, nr. 5, sect.1
Nr.O.R.C: J40/10235/1994; C.I.F:RO5794140
Tel.: 021-220.06.01; 0744-33.82.52
Fax: 021-220.06.02
e-mail: diaconuiondumitru@yahoo.com

EXPERT TEHNIC ATESTAT-
ING. DIACONU ION DUMITRU
Certificat de Atestare nr.: 06535/07.06.2004

Contract nr: 550/114/14.05.2021

Expertiza Tehnica nr: 30/06.2021

FOAIE DE CAPAT

Denumire contract:	INTOCMIRE EXPERTIZE TEHNICE PENTRU PODURILE DIN ADMINISTRAREA C.N.A.I.R. S.A. – D.R.D.P. TIMISOARA
Denumire lucrare:	POD PE DN 7 LA KM 522+893, PESTE PARAUL IER, JUDETUL ARAD
Achizitor:	C.N.A.I.R. S.A. prin DRDP Timisoara
Beneficiar:	C.N.A.I.R. S.A. prin DRDP Timisoara
Prestator:	DONPREST COM S.R.L.
Contract nr:	550/114/14.05.2021
Faza:	EXPERTIZA TEHNICA

Expert Tehnic Atestat M.T.C.T.: ing. DIACONU ION DUMITRU

Denumire contract:	INTOCMIRE EXPERTIZE TEHNICE PENTRU PODURILE DIN ADMINISTRAREA C.N.A.I.R. S.A. – D.R.D.P. TIMISOARA
Denumire lucrare:	POD PE DN 7 LA KM 522+893, PESTE PARAUL IER, JUDETUL ARAD

ACHIZITOR: C.N.A.I.R. S.A. prin DRDP Timisoara
BENEFICIAR: C.N.A.I.R. S.A. prin DRDP Timisoara
PRESTATOR: DONPREST COM S.R.L.
EXPERT TEHNIC ATESTAT: Ing. DIACONU ION DUMITRU
FAZA DE PROIECTARE : EXPERTIZĂ TEHNICĂ
DATA : IUNIE 2021

LISTA DE SEMNĂTURI

DIRECTOR GENERAL: ing. DIACONU Ion Dumitru.....

ŞEF PROIECT: ing. ILIE Bogdan.....

PROIECTANT: teh. EFTIMIE Vicentiu.....

INGINER TOPO: ing. UNGUREANU Catalin.....

EXPERT TEHNIC ATESTAT M.T.C.T.: ing. Diaconu Ion Dumitru.....

Denumire contract:	INTOCMIRE EXPERTIZE TEHNICE PENTRU PODURILE DIN ADMINISTRAREA C.N.A.I.R. S.A. – D.R.D.P. TIMISOARA
Denumire lucrare:	POD PE DN 7 LA KM 522+893, PESTE PARAUL IER, JUDETUL ARAD

ACHIZITOR: C.N.A.I.R. S.A. prin DRDP Timisoara
BENEFICIAR: C.N.A.I.R. S.A. prin DRDP Timisoara
PRESTATOR: DONPREST COM S.R.L.
EXPERT TEHNIC ATESTAT: Ing. DIACONU ION DUMITRU
FAZA DE PROIECTARE : EXPERTIZĂ TEHNICĂ
DATA : IUNIE 2021

BORDEROU

A. PIESE SCRISE

1. Foaie de capat
2. Lista de semnaturi
3. Borderou
4. Proces verbal de avizare
5. Raport de Expertiză Tehnică
6. Fisa de constatare a starii tehnice
7. Evaluare lucrari
8. Aspecte foto-relevante
9. Atestat Expert Tehnic

B. PIESE DESENATE

1. Plan de incadrare in zona
2. Plan de amplasament
3. Releveu
4. Sectiune transversala
5. Plan de situatie

C. ANEXE

1. Anexa 1 – Incercari nedistructive
2. Anexa 2 – Studiu hidraulic (calcul debuseu)
3. Anexa 3 – Studiu Topografic

Intocmit,

Ing. ILIE Bogdan

I. **Denumire contract:** INTOCMIRE EXPERTIZE TEHNICE PENTRU PODURILE DINADMINISTRAREA C.N.A.I.R. S.A. – D.R.D.P. TIMISOARA

Denumire lucrare: POD PE DN 7 LA KM 522+893, PESTE PARAUL IER, JUDETUL ARAD

Achizitor: **C.N.A.I.R. S.A. prin D.R.D.P. TIMISOARA**

Beneficiar: **C.N.A.I.R. S.A. prin D.R.D.P. TIMISOARA**

Contract: **550/114/14.05.2021** Faza: **Expertiza Tehnica**

Sef proiect: **ing. ILIE Bogdan**

Furnizorii de servicii de proiectare:

II. Comisia tehnica de validare a **DONPREST COM S.R.L.** constituita din:

PRESEDINTE: **ing. DIACONU Oltita** SECRETAR: **ing. ILIE Bogdan**

M e m b r ii: I n v i t a t i:

Numele si prenumele	Semnatura	Numele si prenumele	Semnatura
1 ing. ILIE Bogdan		1 ing. DIACONU Ion Dumitru	
2 teh. EFTIMIE Vicentiu		2 ing. Isvoranu George	

CONCLUZIILE COMISIEI:

Comisia Tehnico-economica a analizat cerintele Beneficiarului din Tema de Proiectare si Caietul de Sarcini pentru lucrarea: Expertiza tehnica pentru: " POD PE DN 7 LA KM 522+893, PESTE PARAUL IER, JUDETUL ARAD" si

AVIZEAZA FAVORABIL

PRESEDINTE

ing. DIACONU Oltita

Societatea Comerciala - DONPREST COM S.R.L. - Bucuresti - Romania

SECRETAR

ing. ILIE Bogdan

RAPORT DE EXPERTIZĂ TEHNICĂ

1. GENERALITĂȚI

1.1. Denumire contract: INTOCMIRE EXPERTIZE TEHNICE PENTRU PODURILE DIN ADMINISTRAREA C.N.A.I.R. S.A. – D.R.D.P. TIMISOARA

1.2. Denumire lucrare: POD PE DN 7 LA KM 522+893, PESTE PARAUL IER, JUDETUL ARAD

1.3. Beneficiar: C.N.A.I.R. S.A. PRIN D.R.D.P. TIMISOARA

1.4. Achizitor: C.N.A.I.R. S.A. PRIN D.R.D.P. TIMISOARA

1.5. Prestator: DONPREST COM S.R.L.

1.6. Elaborator: Expert Tehnic Atestat - ing. DIACONU ION DUMITRU

1.7. Amplasament: Judetul Arad, pe D.N.7 la km 522+893 peste Paraul Ier

1.8. Tema de proiectare: Se solicita intocmirea unei Expertize Tehnice pentru podul peste paraul Ier, amplasat pe D.N.7 la km 522+893, in localitatea Paulis, care sa evidentieze starea tehnica a acestuia si care sa propuna solutiile necesare de aducere a podului la cerintele traficului si la parametrii corespunzatori circulatiei in conditii de siguranta si confort in conformitate cu legislatia in vigoare.

1.9. Prescripţiile tehnice şi reglementările legislative de care s-a ţinut seama în cuprinsul prezentei Expertize Tehnice sunt următoarele:

Legea 10/18.01.1995 actualizata	privind calitatea în construcţii.
Legea 204/18.09.2020	pentru modificarea și completarea Legii nr. 10/1995 privind calitatea în construcții
AND 522/2002	Instrucţiuni pentru stabilirea stării tehnice a unui pod.
CD 138/2010	Normativ privind criteriile de determinare a starii de viabilitate a podurilor de sosea din beton, beton armat, beton precomprimat, metal si compozite.
H.G. nr. 925/1995 actualizat prin HG 742/2018	pentru aprobarea regimului de verificare şi experimentare tehnică de calitate a proiectelor, a execuţiei lucrărilor şi a construcţiilor
Ordinul nr. 817/23.06.2021	pentru aprobarea Procedurii privind atestarea tehnico-profesională a verificatorilorde proiecte și a experților tehnici
O.G 43/1997,modificată şi completată prin O.G. nr. 7/2010	Privind regimul drumurilor
LEGE nr. 198 din 9 iulie 2015	privind aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 7/2010 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor
Ordin al Ministrului Transporturilor nr. 1296/2017	pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor.
Ordin al Ministrului Transporturilor nr. 1295/2017	pentru aprobarea Normelor tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice
P 130-1999	Normativ privind urmărirea comportării în timp a construcţiilor – Ord. MLPTL nr. 57/N/1999.

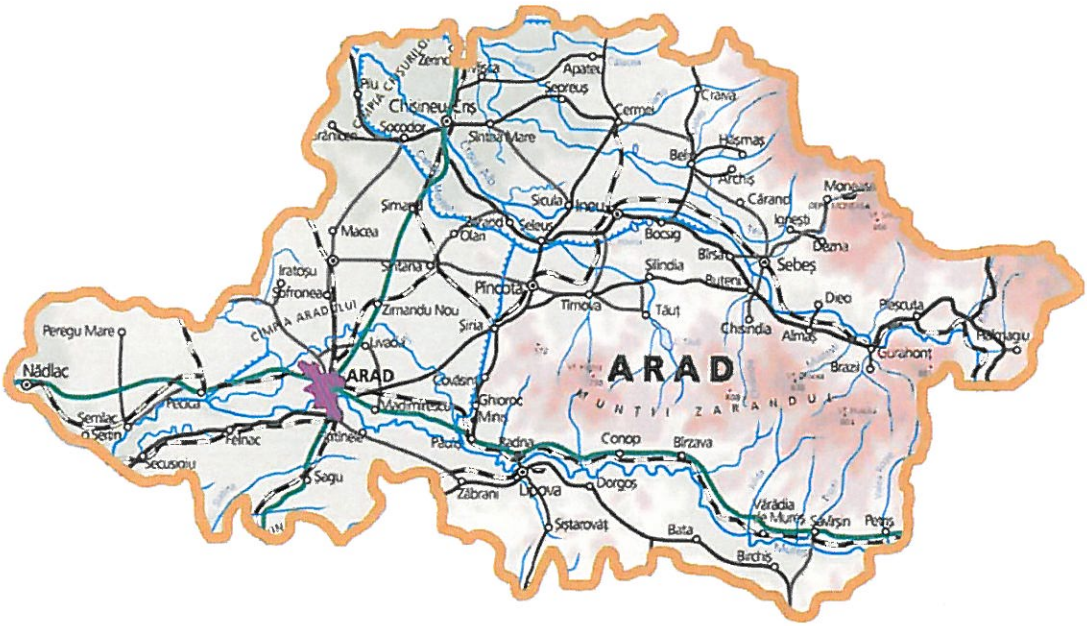
AND 534-1998	Manual pentru identificarea defectelor aparente la podurile rutiere şi indicarea metodelor de remediere.
CD 99-2001	Normativ privind repararea şi întreţinerea podurilor şi podeţelor de şosea din beton, beton armat, beton precomprimat şi zidărie de piatră.
NP 103/2004	Normativ de proiectare a lucrărilor de reparaţii şi consolidare a podurilor rutiere în exploatare.
P 100-1/2013	Normativ pentru proiectarea antiseismică a construcţiilor.
Ordin 2956/22.10.2019	pentru modificarea şi completarea reglementării tehnice "Cod de proiectare seismică - Partea I - Prevederi de proiectare pentru clădiri", indicativ P100-1/2013
PD 165/2012	Normativ privind alcatuirea si calculul structurilor de poduri si podete de sosea cu suprastructuri monolit si prefabricate
STAS 5626-92	Poduri. Terminologie
SR EN 1990:2004 SR EN 1990:2004/A1:2006	Eurocod: Bazele proiectării structurilor.
SR EN 1991-2-2004 SR EN 1991-2:2004/AC:2010	Eurocod 1: Acţiuni asupra structurilor. Partea 2: Acţiuni din trafic la poduri
SR EN 1992-2:2006 SR EN 1992-2:2006/AC:2008	Eurocod 2: Proiectarea structurilor de beton. Partea 2: Poduri de beton - proiectare si prevederi constructive
SR EN 1998-2:2006 SR EN 1998-2:2006/A1:2009 SR EN 1998-2:2006/A2:2012 SR EN 1998-2:2006/AC:2010	Eurocod 8: Proiectarea structurilor pentru rezistenţa la cutremur. Partea 2: Poduri
SR 11100-1:1993	Zonarea seismică. Macrozonarea teritoriului României.
STAS 2920-83	Poduri de şosea. Supravegheri şi revizii tehnice.
STAS 2924/91	Poduri de şosea. Gabarite.
SR EN ISO 15614-1:2017 SR EN ISO 15614-1:2017/A1:2019	Specificaţia şi calificarea procedurilor de sudare pentru materiale metalice. Verificarea procedurii de sudare. Partea 1: Sudarea cu arc şi sudarea cu gaz a oţelurilor, a nichelului şi a aliajelor de nichel.
STAS 438/1:2012	Produse de oţel pentru armarea betonului. Oţel beton laminat la cald. Mărci şi condiţii tehnice de calitate.
STAS 438-2:2012	Produse de oţel pentru armarea betonului. Sârmă rotundă trefilată.
SR 438-3:2012	Produse de oţel pentru armarea betonului. Plase sudate.
SR EN 12390-6:2010	Încercare pe beton întărit. Partea 6: Rezistenţa la întindere prin despicare a epruvetelor.
SR EN 12350-1:2019 SR EN 12350-2:2019 SR EN 12350-3:2019 SR EN 12350-4:2019 SR EN 12350-5:2019 SR EN 12350-6:2019 SR EN 12350-7:2019 SR EN 12350-8:2019 SR EN 12350-9:2010 SR EN 12350-10:2010 SR EN 12350-11:2010	Încercări pe betoane. Încercări pe betonul proaspăt.
SR EN 1504/1/2006 SR EN 206+A2:2021	Produse şi sisteme pentru protectia si repararea structurilor de beton. Definiţii, condiţii, controlul calităţii şi evaluarea conformităţii. Partea 1: Definiţii. Beton. Specificatie, performante productie si conformitate.
SR EN 1536+A1:2015	Execuţia lucrărilor geotehnice speciale. Piloţi foraţi.
SR EN 1337-4:2004 SR EN 1337-4:2004/AC:2007	Poduri metalice de cale ferată şi şosea. Aparate de reazem din oţel turnat. Condiţii tehnice de execuţie şi montaj.

SR EN 1337-6:2004	Aparate de reazem pentru structuri. Partea 6: Aparate de reazem cu balansiere
STAS 4392/84	Căi ferate normale. Gabarite.
STAS 4834/86	Guri de scurgere din fontă pentru poduri.
STAS 5088/75	Lucrări de artă. Hidroizolaţii. Prescripţii de proiectare şi execuţie.
STAS 6054/77	Teren de fundare. Adâncimi maxime de îngheţ. Zonarea teritoriului României.
SR EN 13369/2018 ver.eng.	Reguli comune pentru produsele prefabricate de beton.
SR EN 12794+A1:2007 SR EN 12794+A1:2007/AC:2009	Produse prefabricate de beton. Piloţi de fundatii
STAS 11348/87	Lucrări de drumuri. Îmbrăcăminţi bituminoase pentru calea pe pod. Condiţii tehnice generale de calitate.
SR EN 13670:2010	Execuţia structurilor de beton. Partea 1:Condiţii comune
ANEXE NAŢIONALE LA EUROCODURI (standarde publicate)	
Bazele proiectării	
SR EN 1990:2004/NA:2006	Eurocod: Bazele proiectării structurilor. Anexa naţională
Acţiuni asupra structurilor	
SR EN 1991-1-4:2006/NB:2017	Eurocod 1: Acţiuni asupra structurilor. Partea 1-4: Acţiuni generale – Acţiuni ale vântului. Anexa naţională
SR EN 1991-1-6:2005/NB:2008	Eurocod 1: Acţiuni asupra structurilor. Partea 1-6: Acţiuni generale - Acţiuni pe durata execuţiei. Anexa naţională
SR EN 1991-2:2004/NB:2006	Eurocod 1: Acţiuni asupra structurilor. Partea 2: Acţiuni din trafic la poduri. Anexa naţională
Structuri de beton	
SR EN 1992-1-1:2004/NB:2008 SR EN 1992-1-1:2004/NB:2008/A91:2009	Eurocod 2: Proiectarea structurilor de beton. Partea 1-1: Reguli generale si reguli pentru clădiri. Anexa naţională
SR EN 1992-2:2006/NA:2009	Eurocod 2: Proiectarea structurilor de beton. Partea 2: Poduri de beton. Proiectare si prevederi constructive. Anexa naţională
Fundaţii	
SR EN 1997-1:2004/NB:2016	Eurocod 7: Proiectarea geotehnica. Partea 1: Reguli generale. Anexa naţională
SR EN 1997-2:2007/NB:2009	Eurocod 7: Proiectarea geotehnica. Partea 2: Investigarea si încercarea terenului. Anexa naţională
Rezistenţă la cutremur	
SR EN 1998-1:2004/NA:2008	Eurocod 8: Proiectarea structurilor pentru rezistenţa la cutremur. Partea 1: Reguli generale, acţiuni seismice si reguli pentru clădiri. Anexa naţională
SR EN 1998-2:2006/NA:2010	Eurocod 8: Proiectarea structurilor pentru rezistenţa la cutremur. Partea 2: Poduri. Anexa naţională
SR EN 1998-3:2005/NA:2010	Eurocod 8: Proiectarea structurilor pentru rezistenţa la cutremur. Partea 3: Evaluarea si consolidarea construcţiilor
SR EN 1998-5:2004/NA:2007	Eurocod 8: Proiectarea structurilor pentru rezistenţa la cutremur. Partea 5: Fundaţii, structuri de susţinere si aspecte geotehnice. Anexa naţională

DIACONU ION DUMITRU NR. 06535 A4, B2, D INGINER EXPERT TEHNIC

2. SITUAȚIA EXISTENTĂ

Județul Arad este situat în vestul României și cuprinde teritorii din Crișana și din Banat. Județul se întinde de o parte și de alta a Mureșului și a Crișului Alb. Se învecinează cu județul Bihor la nord și nord-est, cu județul Alba la est, cu județul Hunedoara la sud-est, cu județul Timiș la sud și cu Ungaria la vest. Suprafața pe care se întinde este de 7754 kmp. Din punct de vedere administrativ, Județul Arad cuprinde, 10 orașe (din care 1 municipiu), 68 de comune și 270 de sate (2004). Străbătut de râul Mureș, teritoriul său este cuprins în proporție de aproximativ 3/4 în regiunea Crișana, restul fiind în cadrul regiunii Banat. Reședința de județ se află la Arad.



Păuliș este o comună în județul Arad, Crișana, România, formată din satele Barațca, Cladova, Păuliș (reședința) și Sâmbăteni.



Drumul national nr. 7 traverseaza paraul Ier, in comuna Paulis, la km 522+893, pe un pod cu 1 deschidere de 6,80 m si lungimea totala de 11,50 m.



Podul este amplasat in aliniament si traverseaza paraul Ier sub un unghi de cca. 90^0.

Schema statica este grinda simplu rezemata.



Suprastructura podului este realizată doua fasii cu goluri cu inaltimea de 0.52 m si lungimea de 7.00 m amplasate in partea din amonte si 4 grinzi monolite din beton armat cu inaltimea de 0.40 m, grosimea de 0.30 m si lunimea de 5.80 m. Rezemarea grinzilor se face direct pe bancheta de rezemare.





Infrastructura este alcătuită din două culee masive, fundate direct, cu elevatiile din beton armat.



Racordarea cu terasamentele este realizata cu taluze din pamant la ambele culee.



Albia paraului Ier este conturata, iar in zona podului este profilata.



Rampele au o latime a partii carosabile de aprox 8.00 m si doua acostamente de cate 1.00 m fiecare. Calea pe rampe este realizata din imbracaminte asfaltica.



DIACONU N. ION DUMITRU
ROMÂNIA
NR. 06535
A4, B2, D
INGINER EXPERT TEHNIC

Partea carosabilă pe pod are lăţime de 8,90 m fara trotuare pietonale. La marginea exterioara a caii sunt realizate timpane din beton armat. Pe timpane este prevazut parapet directional metalic. Calea pe pod este realizata din imbracaminte asfaltica.

Scurgerea apelor pluviale de pe pod se face prin gravitational, nefiind prevazute guri de scurgere.



Din informatiile obtinute de la Beneficiar, podul a fost construit în anul 1965 pentru incarcari corespunzatoare clasei I de încărcare (A13; S60).

Podul este amplasat pe un drum national european incadrat in clasa tehnică III conform tabelului 1 din „Norme tehnice privind proiectarea, construirea şi modernizarea drumurilor" aprobate cu ordinul nr. 1296/2017 de Ministerul Transporturilor.

Din punct de vedere seismic podul este amplasat, conform SREN 1998–1: 2004 N.A. 2008 în zona 1 de teren cu o perioadă de colt Tc = 0,7sec, iar conform P100-1 din 2013, ag = 0,15g, în termeni de valori de vârf ale acceleratiei terenului pentru proiectare, ag cu IMR=225ani si 20% probabilitate de depasire in 50 ani.

3. STAREA TEHNICĂ A OBIECTIVULUI

Stabilirea starii tehnice a podului s-a facut pe baza observatiilor si masuratorior facute pe teren in luna Iunie 2021.

Viabilitatea unui pod este calitatea acestuia de a asigura conditiile necesare desfasurarii circulatiei normale, fara intreruperi, pe tot timpul anului.

Starea de viabilitate a podurilor este definita si de starea tehnica a acestora, astfel incat sa raspunda la parametrii tehnici de proiectare, categoriei drumului pe care sunt amplasate si sa respecte conditiile impuse de Legea 10 privind calitatea in constructii.

Starea de viabilitate a podurilor este influentata, in timp, de actiunea traficului, agresivitatea mediului, calitatea si durabilitatea materialelor, de durata de exploatare si activitatea de intretinere.

In conformitate cu „Normativul privind criteriile de determinare a starii de viabilitate a podurilor de sosea din beton, beton armat, beton precomprimat, metal si compozite" – indicativ CD 138/2010, aprobat prin Decizia Directorului General C.N.AD.N.R. – S.A., pentru completarea datelor privind starea de viabilitate este necesar sa se efecueze culegerea datelor tehnice, operatiune ce se desfasoara in etape distincte si anume:

- Etapa1 – culegerea datelor din documentatiile tehnice (proiect Tehnic, carte tehnica, banca de date, etc.)
- Etapa 2 – culegerea datelor de pe teren
- Etapa 3 – stabilirea starii tehnice
- Etapa 4 – aprecierea capacitatii de rezistenta, stabilirea clasei de incarcare.

Etapa1:

Pentru stabilirea stării tehnice a podurilor s-a consultat baza de date a beneficiarului.

Nu exista informatii privind documentatia de executie a podului.

S-a intocmit Planul Topografic de Situatie pentru care s-au folosit staţia totală LEICA TCR 805 ULTRA R300 şi GPS HI-TARGET V30, Sistemul de proiecţie Stereo '70.

De asemenea s-au obtinut debitele cu probabilitatea de depasire de 1%, 2% si 5% ale raului Ier in zona podului.

Etapa 2:

S-au efectuat observaţii la lucrare precum şi măsurători ale elementelor construcţiei privind defectele şi degradările care au apărut de la darea în folosinţă a lucrării, utilizând *"Instrucţiunile tehnice pentru stabilirea stării tehnice a unui Pod"* indicativ AND 522-2002 aprobat cu ordinul nr. 19 din 17 ianuarie 2002 al Directorului General al A.N.D.

Etapa 3:

În conformitate cu aceste instrucţiuni şi ţinând cont de prevederile *"Manualului privind defectele şi degradările aparente la poduri şi pasajele rutiere şi indicarea metodelor de remediere"* s-au identificat defectele si degradarile aparente la elementele de construcţie ale Podului si anume:

a) **Parametrii indicatori de calitate ai stării tehnice (C_i):**

- la elementele principale de rezistenţă ale suprastructurii (C_1);
- la elementele de rezistenţă care susţin calea podului (C_2);

- la elementele infrastructurii, aparate de reazem, dispozitive de protecţie la acţiuni seismice, sferturi de con sau aripi (C_3);
- la albia raului, apărări de maluri, rampe de acces, instalatii pozate sau suspendate de pod (C_4);
- la calea podului şi elementele aferente (C_5).

b) **Parametrii ce caracterizează gradul de funcţionalitate (F_i):**

- condiţiile de desfăşurare a traficului pe pod (F_1);
- clasa de încărcare a podului si importanta drumului pe care este amplasat(F_2);
- vechimea si tipul podului (F_3);
- calitatea execuţiei respectarea proiectului si al conditiilor de exploatare (F_4);
- calitatea lucrărilor de întreţinere (F_5).

3.A. Parametrii indicatori de calitate ai stării tehnice (C_i):

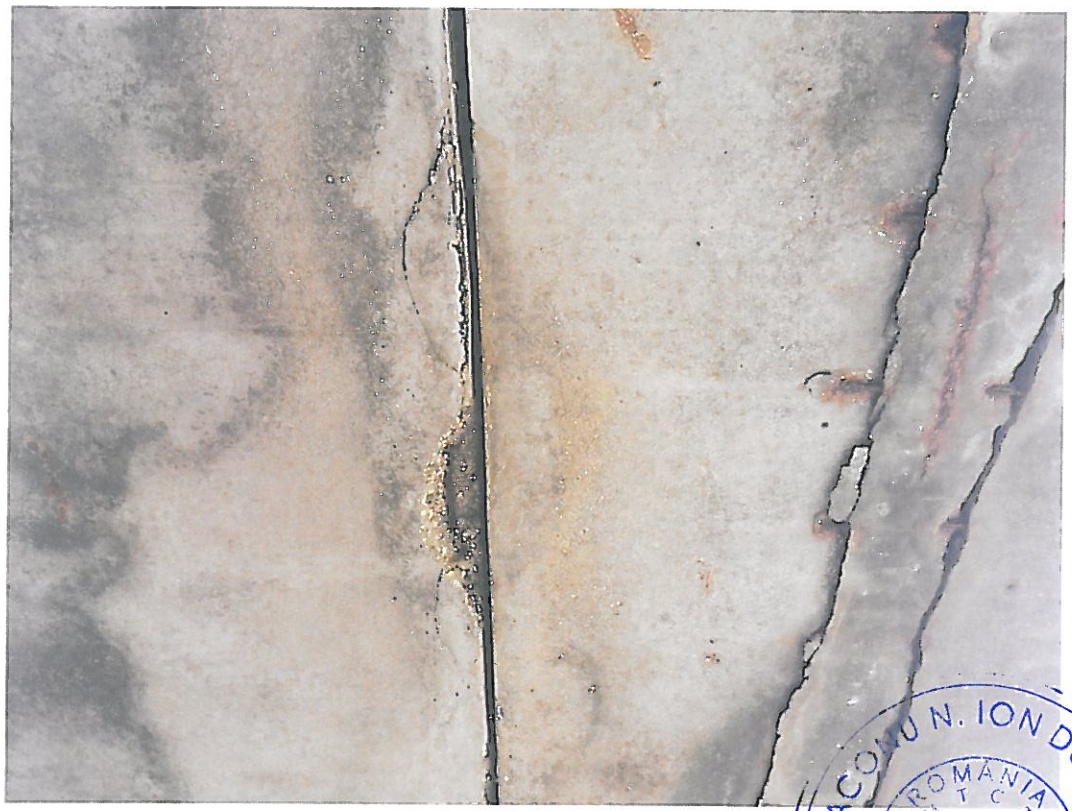
C_1 Elementele principale de rezistenţă ale suprastructurii

Elementele principale de rezistenţă ale suprastructurii sunt grinzile din beton armat turnate monolit si fasiile cu goluri, care prezintă defecte precum:

- defecte de suprafata ale fetei vazute (culoare neuniforma, pete negre, impuritati, pete de rugina, imperfectiuni geometrice,);
- fisuri din contractie (neorientate, scurte, superficiale);
- armaturi fara strat de acoperire si ruinite;
- infiltratii, eflorescente, carbonatari;



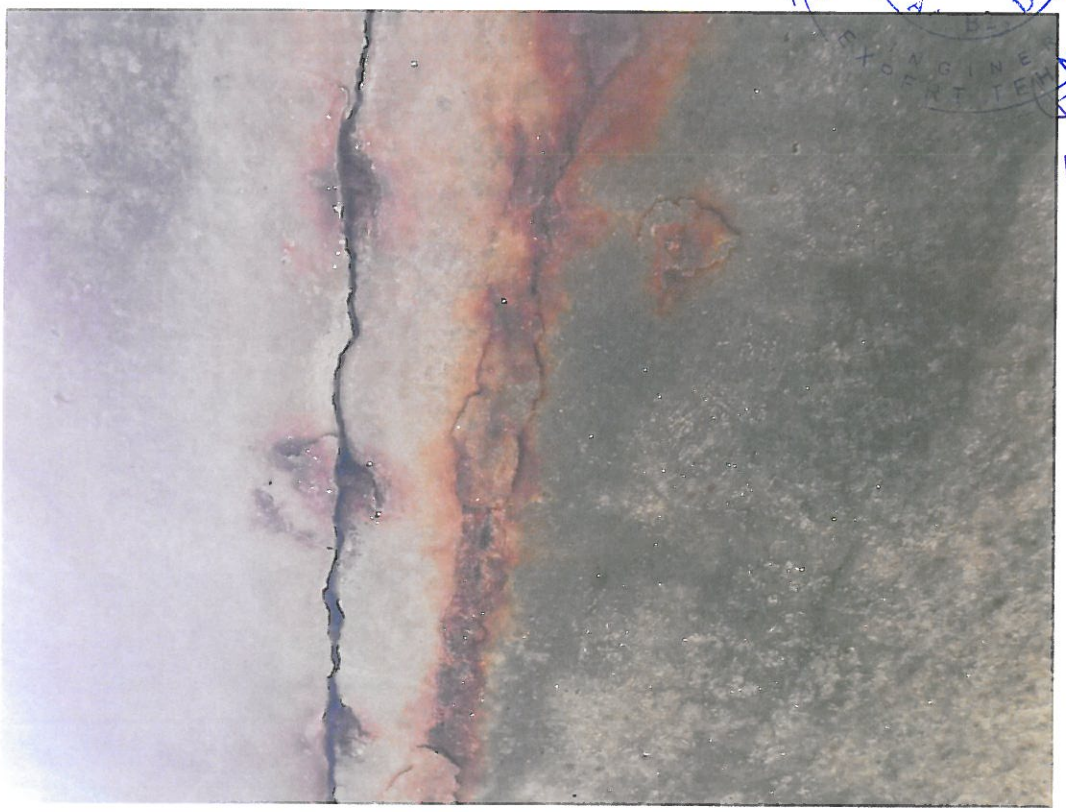




DIACONU N. ION DUMITRU ROMÂNIA A.T.C.T. NR. 06535 A4, B2, D INGINER EXPERT TEHNIC

- lipsa protectiei anticorozive;
- beton degradat prin coroziune cu reducerea sectiunii elementului;
- fisuri si crapaturi cu deschiderea mai mare de 0,2 mm;
- zone cu beton exfoliat;





C_2 Elementele de rezistenţă care susţin calea podului

Elementul de rezistenţă care susţine calea podului sunt fasiile cu goluri in amonte, ale caror defecte si degradari sunt prezentate la C_1 si placa monolita de la partea superioara a grinzilor monolite, cu o consola in aval si timpane din beton armat, care prezinta defecte si degradari precum:

- defecte de suprafata ale fetei vazute (culoare neuniforma, pete negre, impuritati, pete de rugina, aspect prafuit, imperfectiuni geometrice, aspect macroporos, agregate la suprafata).
- fisuri din contractie (neorientate, scurte, superficiale);
- infiltratii, eflorescente;





DIACONU N. ION DUMITRU
ROMÂNIA
M T C T
NR. 06535
A4, B2, D
INGINER
EXPERT TEHNIC

Se constata distrugerea timpanelor pe zone extinse.





C3 Elementele infrastructurii, aparate de reazem, dispozitive de protecție la acțiuni seismice, sferturi de con sau aripi

Infrastructura este alcătuită din doua culee masive, fundate direct, cu elevatiile din beton armat.

Elevatiile culeelor prezinta defecte si degradari precum:

- defecte de suprafata ale fetei vazute (culoare neuniforma, pete negre, impuritati, pete de rugina, aspect prafuit, imperfectiuni geometrice, aspect macroporos, agregate la suprafata).
- fisuri din contractie (neorientate, scurte, superficiale);
- infiltratii, eflorescente;
- beton cu aspect friabil si zone din beton exfoliat;





Se constata afuierea culeei Arad pe care reazema fasiile cu goluri.



Racordarea cu terasamentele este realizata cu taluzuri din pamant la ambele culee.

Taluzurile prezinta urmatoarele defecte si degradari:

- Pierderea formei initiale;
- Prezenta vegetatiei pe elevatiile elementelor



C4 Albia, apărări de mal, rampe de acces la pod si instalatiile pozate sau suspendate de pod

Albia paraului Ier este conturata, iar in zona podului nu este profilata.

La albie se constata urmatoarele defecte si degradari:

- Prezenta vegetatiei pe maluri si in albie



Se constata coborarea talvegului in zona podului cu cca. 0,80 cm.



Rampele au o latime a partii carosabile de aprox 8.00 m si doua acostamente de cate 1.00 m fiecare. Calea pe rampe este realizata din imbracaminte asfaltica si prezinta defecte precum:

- fisuri si denivelări;
- se constata lipsa scarilor de acces si a casiurilor pe rampe;





C5 Calea podului şi elementele aferente

Partea carosabilă pe pod are lăţime de 8,90 m fara trotuare pietonale. La marginea exterioara a caii sunt realizate timpane din beton armat, pe care sunt montate parapete directionale metalice.

Scurgerea apelor pluviale de pe pod se face gravitational, nefiind prevazute guri de scurgere.

Calea pe pod este realizata din imbracaminte asfaltica care prezinta denivelari si fisuri.



Timpanele din beton armat prezinta defecte si deradari precum:

- Eroziunea si uzura betonului;
- Armaturi fara strat de acoperire si ruginite;
- Fisuri din contractie (neorientate, scurte, superficiale);
- Zone cu beton dislocat;

DIACONU N. ION DUMITRU ROMÂNIA M.I.C.T. NR. 06535 A: B2, D EXPERT TEHNIC INGINER





3.B. Parametrii ce caracterizează gradul de funcţionalitate (F_i):

F_1 Condiţiile de desfăşurare a traficului pe pod

Lăţimea părţii carosabile este de 8,90 m fara trotuare pietonale.

Podul este amplasat pe un drum national european incadrat in clasa tehnică III, iar lăţimea podului corespunde cu lăţimea părţii carosabile a drumului, cu spatiu de siguranta.

F_2 Clasa de încărcare a podului

La executie podul a fost dimensionat sa suporte incarcarile clasei I de încărcare (A13; S60), iar in prezent se estimeaza ca acesta suporta incarcarile clasei II de încărcare (A10; S40).

F_3 Vechimea podului

Podul a fost executat în anul 1965 şi are o durată de exploatare de 56 ani.

F_4 Respectarea la executie a proiectului, neasigurarea condiţiilor de efectuarea a lucrărilor de întreţinere şi reparaţii, condiţii de exploatare necorespunzătoare

Se constata neasigurarea scurgerii apei de pe pod.

F_5 Calitatea care reflecta starea lucrarilor de intretinere curenta

Se apreciază ca nesatisfacătoare calitatea lucrărilor de întreţinere întrucât peste 50 % din lucrări nu au fost realizate.

Starea tehnică s-a stabilit conform „Instructiunilor tehnice pentru stabilirea starii tehnice a unui pod" – indicativ AND 522 – 2002.

In aceste conditii:

- indicele de calitate al starii tehnice a podului este alcatuit din:

$$C = \Sigma C_i = C_1 + C_2 + C_3 + C_4 + C_5 = 9$$

Indicele de calitate al principalelor caracteristici funcţionale ale podului este alcatuit din:

$$F = \Sigma F_i = F_1 + F_2 + F_3 + F_4 + F_5 = 16$$

Starea tehnică generală este exprimat prin indicele de stare tehnică I_{St} :

$$I_{ST} = \Sigma C_i + \Sigma F_i = 9 + 16 = 25$$

Conform art. 21 din *"Instrucţiunile tehnice pentru stabilirea stării tehnice a unui pod"* indicativ AND 522-2002 podul se află într-o stare **NESATISFĂCĂTOARE**, cu elemente constructive intr-o stare avansata de degradare, fiind necesare lucrari de reabilitare a podului si inlocuirea unor elemente ale acestuia.

Etapa 4:

Urmare observatiilor vizuale de la lucrare, precum şi măsurătorile elementelor construcţiei privind defectele şi degradările care au apărut de la darea în folosinţă a lucrării, in conformitate cu "Normativul privind criteriile de determinare a starii de viabilitate a podurilor de sosea din beton, beton armat, beton precomprimat, metal si compozite" – indicativ CD 138/2010, se poate aprecia faptul ca reducerea capacitatii de rezistenta este > 5%.

Conform prevederilor Normativului mai sus mentionat, Anexa 3, – "Metode de apreciere a capacitatii portante pentru podurile aflate in exploatare", prin Metoda "A" de aprecierea reducerii capacitatii de rezistenta in functie de gravitatea degradarilor, se apreciaza reducerea capacitatii portante a podului la incarcarile produse de convoaiele incadrate in clasa II de încărcare (A10;S40).

In urma calculului de debuseu intocmit in Anexa 2 la prezenta Expertiza Tehnica, podul poate prelua, in conditiile actuale de scurgere, un debit de maxim 36 mc/s, asigurand o garda de 1,00 m.

Debitul cu probabilitatea de depasire de 1%, comunicat de catre Administratia Nationala Apele Romane este de 20 mc/s.

Rezulta faptul ca podul poate prelua un debit de maxim 36 mc/s cu o garda de 1,00 m, **mai mare** decat debitul cu probabilitatea de depasire de 1% de 20 mc/s.

4. LUCRĂRI NECESARE

Solutia 1 – Lucrari de consolidare la infrastrutura si inlocuire suprastructura

Pentru aducerea podului la parametrii de exploatare corespunzatori clasei E de incarcare (A30; V80) şi pentru ca circulatia sa se desfasoare in conditii de siguranta si confort, corespunzatoare unui drum de clasa tehnica III cu 2 fire de circulatie conform normelor in vigoare se propun executarea urmatoarelor lucrari:

- desfacerea sistemului rutier si a timpanelor;
- demolarea grinzilor monolite si demontarea fasiilor cu goluri;
- demontarea placilor de racordare pod-rampe;

- consolidarea fundatiilor la culee prin camasuire cu beton armat si injectii sub talpa fundatiilor, pe toata latimea acestora, pentru preluarea incarcarilor clasei E de incarcare (A30, V80);

  Nota:

  Sapatura se va executa pe tronsoane de maxim 1,50 m lungime, pentru a nu fi afectata stabilitatea structurii. Se va arma si se va betona tronsonul sapat, dupa care se va trece la sapatura urmatorului tronson. Camasuiala cu beton armat se va realiza pana la o cota de 0,50 m deasupra talpii fundatiei.
- demolarea zidurilor de garda si coronamentul zidurilor intoarse pana la nivelul banchetelor de rezemare;
- adaptarea zidurilor intoarse si a zidurilor de garda ale culeelor la noile caracteristici (lățime, cotă roşie) rezultate in urma noii suprastructuri;
- realizarea unei suprastructuri noi alcatuita din grinzi prefabricate precomprimate solidarizate la partea superioara prin intermediul unei placi de suprabetonare din beton armat, astfel incat sa permita realizarea unei parti carosabile pentru 2 fire de circulatie, doua trotuare denivelate/la nivel, cu latimea utila conform normelor in vigoare, montarea de parapete directionale tip H4b si 2 lise pentru montarea de parapete pietonale;
- montarea de guri de scurgere cu prelungitoare si gratare, conform normelor in vigoare;
- protectia anticoroziva a suprafetelor de beton ale suprastructurii si a infrastructurilor (fata vazuta) conform normelor in vigoare si/sau cerintelor beneficiarului;
- realizarea unui strat suport hodroizolatie pe toata latimea placii de suprabetonare, conform normelor in vigoare;
- realizarea grinzilor de parapet de siguranta H4B la marginea partii carosabile;
- montarea de parapete de siguranta tip H4B la marginea partii carosabile, conform normelor in vigoare;
- montarea de parapete pietonale pe lisele de parapet, conform normelor in vigoare si/sau cerintelor beneficiarului;
- asternerea peste stratul suport a unei hidroizolatii din materiale performante conform normelor in vigoare si/sau cerintelor beneficiarului;
- asternerea straturilor caii pe pod conform normelor in vigoare;
- executarea de scări, casiuri, santuri la baza taluzurilor pe zona de racordare pod-rampe unde este cazul;
- refacerea taluzurilor si pereerea acestora in zona podului;
- refacerea racordarii de la capetele podului a partii carosabile si a platformei rampelor de acces la pod de la noile caracteristici ale podului (lățime, cotă roşie) la drumul existent;

- completarea umpluturilor si profilarea taluzurilor pe rampe;
- refacerea sistemului rutier pe rampe conform normelor in vigoare si/sau cerintelor beneficiarului;
- montare parapete direcţionale pe rampe, acolo unde este cazul, conform normelor in vigoare si/sau cerintelor beneficiarului;
- montarea de dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatatie pe culee, ce vor fi de tip etans cu caracteristicile de dilatatie (suflu) a grinzilor;
- lucrari de degajare si calibrare a albiei sub pod, in amonte si in aval;
- realizarea marcajelor rutiere şi montarea indicatoarelor rutiere necesare pe pod si rampe;

Pe timpul executiei lucrarilor circulatia se va desfasura pe o varianta provizorie de circulatie cu pod provizoriu sau pe rute ocolitoare, cu semnalizarea corespunzatoare a circulaţiei inclusiv pe timpul nopţii.

***Nota*:**

- *Lucrarile de reabilitare a podului se vor executa pe baza unei documentatii tehnice de executie, intocmita de o firma de specialitate.*

Lucrarile propuse in <u>Solutia 1</u> aduc podul existent la parametrii normali de exploatare corespunzatori clasei E de incarcare (A30; V80) si vor asigura durata de exploatare a podului de minim 30 de ani cu conditia realizarii lucrarilor de intretinere curente si periodice.

Solutia 2- Executarea unui pod nou din beton armat

Pentru ca circulatia sa se desfasoare in conditii de siguranta si confort, corespunzatoare unui drum de clasa tehnica III cu 2 fire de circulatie conform normelor in vigoare se propun urmatoarele lucrari:

- demolarea podului existent;
- realizarea unor infrastructuri din beton si beton armat;
- realizarea unei suprastructuri alcatuita din grinzi prefabricate precomprimate solidarizate la partea superioara prin intermediul unei placi de suprabetonare din beton armat, care sa permita realizarea unei parti carosabile, pentru doua fire de circulatie cu doua trotuare pietonale (denivelate sau la nivel) si lise pentru montarea de parapete directionale la marginea partii exterioare a trotuarelor;
- asternerea peste placa de suprabetonare a unei hidroizolatii (tip membrana) din materiale performante conform normelor in vigoare si/sau cerintelor beneficiarului;
- asternerea straturilor caii pe pod conform normelor in vigoare si/sau cerintelor beneficiarului;
- montarea de parapete pietonale pe lisele podului conform normelor in vigoare si/sau cerintelor beneficiarului;
- pe culei se vor monta dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatatie noi, ce vor fi de tip etans;

- montarea pe ambele rampe de placi de racordare cu terasamentele;
- racordarea pe o lungime de minim 10 m de la capetele podului a partii carosabile si a platformei rampelor de acces la pod de la noile caracteristici ale podului (lăţime, cotă roşie) la drumul existent.
- montarea de parapete de siguranta H4b pe pod conform normelor in vigoare si/sau cerintelor beneficiarului.
- montare parapete direcţionale pe rampe (acolo unde este cazul) conform normelor in vigoare si/sau cerintelor beneficiarului.
- lucrari de degajare si profilare a albiei in zona podului;
- refacerea taluzurilor si pereerea acestora in zona podului;
- realizarea marcajelor rutiere şi montarea indicatoarelor rutiere necesare pe pod si rampe.

Pe timpul executiei lucrarilor circulatia se va desfasura pe o varianta provizorie de circulatie cu pod provizoriu sau pe rute ocolitoare, cu semnalizarea corespunzatoare a circulaţiei inclusiv pe timpul nopţii.

Nota:

La intocmirea documentatiei tehnice pentru podul nou se vor avea in vedere urmatoarele :

- *Executarea podului nou se va face numai pe baza unei documentatii tehnice de executie, intocmita de o firma de specialitate.*
- *Lungimea acestuia va fi stabilita in urma dimensionarii din punct de vedere hidraulic, pentru asigurarea conform normelor in vigoare.*
- *In urma determinarii lungimii din punct de vedere hidraulic, daca aceasta permite, se poate realiza un podet prefabricat nou cu lungimea de 5,00 m, dimensionat la Eurocod ;*
- *Cota de fundare si tipul fundatiilor podului vor respecta recomandarile* ***Studiului Geotehnic****.*

Lucrarile propuse in <u>Solutia 2</u> asigura podul la parametrii de exploatare corespunzatori incarcarilor normelor in vigoare si/sau cerintelor Beneficiarului si o durata de exploatare de 100 de ani, cu conditia realizarii lucrarilor de intretinere conform normelor in vigoare.

<u>Solutia 3 – Lucrari de intretinere periodica</u>

Pentru ca circulatia sa se desfasoare in conditii de siguranta si confort, cu aducerea podului la parametrii de exploatare corespunzatori clasei I de incarcare (A13; S60), se propun executarea urmatoarelor lucrari:

- desfacerea sistemului rutier si a timpanelor;
- demontarea fasiilor cu goluri;
- decaparea sistemului rutier pe rampe;
- demontarea placilor de racordare pod-rampe;
- reparatii cu mortare speciale la zonele cu defecte ale grinzilor monolite;

- inlocuirea fasiilor cu goluri cu grinzi prefabricate precomprimate noi si turnarea unei placi de suprabetonare din beton armat pe toata suprastructura, astfel incat sa permita realizarea unei parti carosabile pentru 2 fire de circulatie, doua trotuare denivelate/la nivel, cu latimea utila conform normelor in vigoare, montarea de parapete directionale tip H4b si 2 lise pentru montarea de parapete pietonale;
- reparatii cu mortare speciale la zonele cu defecte ale elevatiilor culeelor si protejarea fundatiilor afuiate;
- montarea de guri de scurgere cu prelungitoare si gratare, conform normelor in vigoare;
- protectia anticoroziva a suprafetelor de beton ale suprastructurii si a infrastructurilor (fata vazuta) conform normelor in vigoare si/sau cerintelor beneficiarului;
- realizarea unui strat suport hodroizolatie pe toata latimea placii de suprabetonare, conform normelor in vigoare;
- realizarea grinzilor de parapet de siguranta H4B la marginea partii carosabile;
- montarea de parapete de siguranta tip H4B la marginea partii carosabile, conform normelor in vigoare;
- montarea de parapete pietonale pe lisele de parapet, conform normelor in vigoare si/sau cerintelor beneficiarului;
- asternerea peste stratul suport a unei hidroizolatii din materiale performante conform normelor in vigoare si/sau cerintelor beneficiarului;
- asternerea straturilor caii pe pod conform normelor in vigoare;
- montarea de placi de racordare pod-rampe noi;
- executarea de scări, casiuri, santuri la baza taluzurilor pe zona de racordare pod-rampe unde este cazul;
- refacerea taluzurilor si pereerea acestora in zona podului;
- refacerea racordarii de la capetele podului a partii carosabile si a platformei rampelor de acces la pod de la noile caracteristici ale podului (lăţime, cotă roşie) la drumul existent;
- completarea umpluturilor si profilarea taluzurilor pe rampe;
- refacerea sistemului rutier pe rampe conform normelor in vigoare si/sau cerintelor beneficiarului;
- montare parapete direcţionale pe rampe, acolo unde este cazul, conform normelor in vigoare si/sau cerintelor beneficiarului;
- montarea de dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatatie pe culee, ce vor fi de tip etans cu caracteristicile de dilatatie (suflu) a grinzilor;
- lucrari de degajare si calibrare a albiei sub pod, in amonte si in aval;
- realizarea marcajelor rutiere şi montarea indicatoarelor rutiere necesare pe pod si rampe;

Pe timpul executiei lucrarilor circulatia se va desfasura alternativ pe jumatate de cale, cu semnalizarea corespunzatoare a circulaţiei inclusiv pe timpul nopţii.

***Nota*:**

- *Lucrarile de reparatii ale podului se vor executa pe baza unei documentatii tehnice de executie, intocmita de o firma de specialitate.*

Lucrarile propuse in <u>Solutia 3</u> readuc podul existent la parametrii normali de exploatare corespunzatori clasei I de incarcare (A13; S60) si vor asigura durata de exploatare a podului de minim 10 de ani cu conditia realizarii lucrarilor de intretinere.

5. CONCLUZII

Se consideră că lucrările necesare propuse in solutiile 1 si 2 vor asigura cerinţele de rezistenţă, stabilitate, prelungirea duratei de viaţă precum şi îmbunătăţirea siguranţei, confortului şi funcţionalităţii în exploatare a podului amplasat pe un drum incadrat in clasa tehnica III.

Lucrarile prevazute in solutia 3 vor asigura îmbunătăţirea siguranţei si confortului, prelungirea duratei de viaţă pana la inceperea lucrarilor prevazute in solutiile 1 sau 2.

In urma calculului de debuseu intocmit (in Anexa 2 la prezenta Expertiza Tehnica), podul poate prelua, in conditiile actuale de scurgere, debitul maxim cu probabilitate de depasire de 1% comunicat de catre Administratia Nationala Apele Romane, asigurand o garda de 1,00 m.

Pe baza studiului hidrologic, la faza urmatoare de proiectare (D.A.L.I./S.F.), se va intocmi documentatia tehnica pentru obtinerea avizului de gospodariere a apelor, pentru solutia avizata.

Analizand cele 3 solutii, din punct de vedere tehnico-economic se propune **Solutia 2** ca fiind solutia cea mai avantajoasa.

<u>Pe baza solutiilor propuse in prezenta Expertiza Tehnica si in urma analizei scenariilor si a propunerilor din documentatia tehnica in faza D.A.L.I., Beneficiarul poate opta pentru realizarea oricareia dintre cele 3 solutii.</u>

Pana la inceperea lucrarilor de reabilitare este necesara, de asemenea, urmarirea periodica a starii tehnice a podului si evolutia in timp a albiei.

Masurile impuse si concluziile prezentei Expertize Tehnice sunt valabile **5 ani** cu conditia realizarii lucrarilor provizorii de punere in siguranta si daca nu se produce nici unul din urmatoarele evenimente:

- **transporturi exceptionale care pot afecta elementele podului;**
- **aparitia unor degradari accidentale;**
- **accidente rutiere cu lovirea elementelor constructive;**
- **cutremur cu gradul de intensitate mai mare de 6 pe scara MSK;**
- **incendii, explozii, produse pe sau sub pod;**
- **alunecari de teren;**
- **modificari ale albiei raului;**
- **viituri care afecteaza infrastructura podului, rampele si conditiile hidraulice din amplasament;**
- **defecte suplimentare ale elementelor de sustinere fata de cele din prezenta expertiza tehnica datorate lipsei lucrarilor de intretinere.**

EXPERT TEHNIC ATESTAT M.T.C.T.

Ing. Diaconu Ion Dumitru

FIŞĂ DE CONSTATARE A STĂRII TEHNICE

I. DATE DE IDENTIFICARE A LUCRĂRII

1. Tipul lucrării de artă (pod, pasaj, viaduct).....	**Pod**
2. Obstacolul traversat.....	**Paraul Ier**
3. Localitatea cea mai apropiată.....	**Paulis**
4. Categoria, numărul drumului pe care este amplasat (DN, DJ,DC). Poziţia kilometrică	**D.N. 7** **Km 522+893**
5. Anul construcţiei, anii consolidării sau reabilitărilor.....	**Construit in 1965**
6. Tipul podului: după schema statică ..... după structura de rezistenţă ..... după modul de execuţie..... oblicitate.....	 **Grinda simplu rezemata** **Grinzi beton armat si fasii cu goluri** **Gr. monolite si gr. prefabricate** **90°**
7. Materialul din care este alcătuit(beton armat, beton precomprimat, metalic, mixt, lemn): Infrastructura: Culee Fundaţii ..... Elevaţii..... Pile Fundaţii ..... Elevaţii..... Suprastructura: Elementele principale de rezistenta..... Elementele de rezistenta care susţin calea.....	 **Beton** **Beton armat** **Beton armat si precomprimat** **Beton armat si precomprimat**
8. Lungimea totala a podului..... Numărul de deschideri şi lungimea lor	**11,50 m** **1x7,60 m**
9. Lăţimea podului (parte carosabilă + trotuare) ..... Numărul de grinzi în secţiune transversală.....	**9,50 m (8,90 m + 2 timpane de 0,30 m fiecare)** **2 fasii cu goluri si 4 rinzi monolite**
10. Aparate de reazem (tip, materialul din care sunt alcătuite).....	**Lipsa**
11. Tip infrastructuri.....	**Culee masive**
12. Tip fundaţii.....	**Directe**
13. Tipul îmbrăcăminţii pe pod	**Imbracaminte asfaltica**
14. Dispozitive de acoperire a rosturilor de dilataţie..... poziţie	**Lipsa**
15. Parapete pietonale.....	-
16. Parapete de siguranţă a circulaţiei.....	**Metalice**
17. Racordări cu terasamentele.....	**Taluzuri pamant**
18. Apărări de mal	**Lipsa**

II. NOTAREA DEFECTELOR CONSTATATE ÎN TEREN

Nr. crt. / Poz. catalog	Denumirea defectului	Limite de depunctare	Notare defecte					Obs.
			C1 (*)	C2 (*)	C3 (*)	C4 (*)	C5 (*)	
0	1	2	3	4	5	6	7	8
1.	Absenta unor elemente structurale (antretoaze, rigidizari, contravantuiri etc.) din fazele de executie sau exploatare.	7-8 pentru C1 5-6 pentru C2						
2.	Alinierea in plan rampa-pod necorespunzatoare, latime insuficienta a rambleului, acces dificil pe trotuarul podului.	4-5						
3.	Amplasarea incorecta a gratarelor gurilor de scurgere, lipsa acestora si/sau a tuburilor de prelungire, guri de scurgere infundate.	3-5 Poduri din b.a. 6-7 Poduri din b.p. sau metalice					**5**	
4.	Aparate de reazem inglobate in praf si murdarie, nefunctionarea corespunzatoare a acestora.	3-5						
5.	Aripi sau sferturi de con afuiate (cazul aripilor din beton). Aripi deplasate fata de pozitia initiala, pierderea formei sferturilor de con.	4-6			**5**			
6.	Armaturi fara strat de acoperire.	4-6	**6**	**6**	**6**			
7.	Beton cu aspect friabil si/sau zone din beton exfoliat.	6-Beton simplu 8- Beton armat + beton precomprimat.	**8**	**8**	**8**			
8.	**Beton degradat prin carbonatare**, aparitia de stalactite si/sau draperii.	7- Beton simplu 8- Beton armat + b.p.	**8**	**8**	**8**			
9.	Beton degradat prin coroziune cu reducerea sectiunii elementului.	7-8	**8**	**8**	**8**			
10.	Bolti cu degradari avansate (crapaturi pe zone mari, aparitia de striviri).	6-8						
11.	Calea pe pod sau pe trotuare este degradata (suprafata cu ciupituri, poroasa, incretita).	2- Supraf. locale 3- Supraf.>3 mp					**3**	
12.	Coroziunea armaturii, pete de rugina si/sau fisuri sau crapaturi orientate pe directia acesteia.	6- Beton armat 8-Beton prec.	**8**	**8**	**6**			
13.	Coroziunea avansata a stalpului metalic al parapetului in zona de contact cu betonul, fixarea necorespunzatoare a parapetului de siguranta si/sau numar insuficient de suruburi de inadire.	5						
14.	Coroziunea fisuranta sub tensiune.	6-7						
15.	Coroziunea metalului in puncte, de profunzime si/sau intre piese.	6-7						
16.	Cumularea la un element al structurii a mai multor degradari (coroziune, crapaturi, striviri etc.)	8-9						
17.	Defecte de suprafata ale fetei vazute (culoare neuniforma, pete negre, impuritati, pete de rugina, aspect prafuit, imperfectiuni geometrice, aspect macroporos, agregate la suprafata).	4-Pentru C1 si C2 2- Pentru C3	**4**	**4**	**2**			
18.	Deformatii locale ale pieselor datorita coroziunii.	5-6						
19.	Deformatii mari (sageti) ale suprastructurii.	8-9						
20.	Degradarea (betonului si/sau coroziunea armaturii) parapetului, dislocarea stalpului de prindere a parapetului, lipsa rostului in parapet.	3-4					**4**	
21.	Degradarea sau dislocarea bordurilor. Lipsa sau distrugerea placilor de acoperire a golurilor din trotuare.	2-3 4-5						

DIACONU N. ION DUMITRU ROMÂNIA NR. 06535 A4, B2, D EXPERT TEHNIC INGINER

22.	Degradari ale malurilor si modificari de albie: - ruperea malurilor, modificarea in plan a traseului cursului apei: - depuneri de material solid, prezenta unor obstacole.	7-8 4-6				**6**		
23.	Degradarea (subspalarea, deformarea) sau distrugerea partiala sau totala a lucrarilor de: - aparare: - dirijare: - praguri.	 4-6 6-8 7-9						
24.	Denivelari ale caii pe pod: - valuriri, refulari, fagase: - praguri, gropi.	 4-6 7-8					**6**	
25.	Deplasari ale infrastructurii fata de pozitia initiala (tasari, rotiri, deplasari, lunecari etc.) produse in majoritatea cazurilor de afuieri.	7-8 Suprastr. statie det. 9-10 Suprastr. statie nedet.						
26.	Deplasari relative ale elementelor structurale (placile de beton fata de elemente metalice, la structurile mixte).	6-7						
27.	Deplasari sau sageti permanente mari, vizibile, ale tablierului.	8-9						
28.	Detasarea timpanului de bolta pe anumite zone.	7-8						
29.	Deteriorarea aparatelor de reazem din neopren fretat Ruperea tachetilor, distrugerea placilor de plumb sau metalice	5-6 7-8						
30.	Dezaxari ale coloanelor fata de elevatiile realizate din stalpi in continuarea coloanelor Masca chesonului nedemolata.	6-7 4-5						
31.	Distrugerea consolei trotuarului.	8-9						
32.	Distrugerea suprastructurii (elemente rupte).	9-10 Pentru C1 8-9 Pentru C2						
33.	Dislocarea unei margini din bancheta cuzinetilor Amenajarea necorespunzatoare a acesteia.	7-8 6						
34.	Elemente gresit pozitionate in structura, deplasari ale imbinarilor sau strangeri insuficiente ale mijloacelor de prindere.	6-8						
35.	Eroziunea betonului, prezenta unor zone pe suprafata elementului in care agregatele nu sunt inglobate in pasta de ciment.	3-4 pentru C1 si C2 cu supraf. < de 1 m^2 si pentru C3 5-6 pentru supraf. > 1 m^2 la C1 si C2						
36.	Fisuri din contractie (neorientate, scurte, superficiale), faiantarea betonului. Fisurile se refera numai la beton nu si la mortar sau tencuiala.	Pentru suprafete: < 1 m^2 3-4 >1 m^2 5-6	**6**	**6**	**6**			
37.	Fisuri si/sau crapaturi ale betonului: >1 mm	10						
	- longitudinale: > 0.2 mm	8-9	**9**	**9**				
	< 0.2 mm	6-7						
	- transversale: > 0.2 mm	8-9						
	< 0.2 mm	6-7						
	- inclinate : > 0.2 mm	8-9						
	< 0.2 mm	6-7						
	- fisuri transversale sau longitudinale precum si intre timpane si zidul intors la podurile boltite	4-6 fara deplasari 7-8 cu deplasari						
38.	Fisuri sau crapaturi in imbracaminte (asfaltica sau din beton de ciment), faiantarea sau exfolierea acesteia.	Pentru suprafete: < 1 m^2 3 >1 m^2 4-5					**5***	
39.	Fisuri si/sau crapaturi la intradosul podurilor boltite din zidarie.	4-6 fara deplasari 7-8 cu deplasari						
40.	Fisuri, ruperi ale elementelor structurale si/sau ale elementelor de prindere (nituri, suruburi, conectori, sudura).	< 20% 5-6 20% - 50% 7-8 > 50% si sudura 9-10						

DIACONU N. ION DUMITRU ROMANIA M T C T NR. 06535 A4, B2, D INGINER EXPERT TEHNIC

41.	Flambajul barelor sau voalarea tolelor.	8-9						
42.	Parapet cu geometrie generala necorespunzatoare in plan vertical si/sau orizontal, sistem de protectie degradat (matuit, puncte de rugina, exfolieri etc.).	2-3 numai daca nu exista deformatii ale structurii de rezistenta					**3**	
43.	Inclinarea pendulilor, neconcordanta cu temperatura ambianta.	5-7						
44.	Infiltratii, eflorescente.	Pentru suprafete: < 5 m^2 5-6 >5 m^2 7	**7**	**7**	**7**			
45.	Infiltratii vizibile la intrados, pete umede, eflorescente, stalactite la podurile boltite din zidarie.	Pentru suprafete: < 5 m^2 5-6 >5 m^2 7						
46.	Neasigurarea pantei de scurgere a apelor pe pod.	3-5					**5**	
47.	Lipsa lucrarilor de aparare maluri si/sau pentru dirijare a apelor sau necorelarea acestora cu ale unor constructii din apropierea podului (poduri CF, canale etc.)	4-6 (Pentru lipsa) 8 Daca exista tendinta de rupere a malurilor						
48.	Lipsa sau degradarea parapetului de siguranta si/sau a unor elemente din parapetul podului.	4-6 (Pentru degradari) 7 (Pentru lipsa)					**6**	
49.	**Lipsa protectiei anticorozive sau degradarea celei existente** (culoarea neuniforma, matuiri, exfolieri, pete de rugina, scurgeri de oxizi de fier pe suprafata elementului).	3-4	**4**	**4**				
50.	**Lipsa** sau degradarea dispozitivului de acoperire a rostului, a dispozitivelor de colectare si evacuare a apei, a elementelor de etansare, infiltratii in zona rostului.	4-6 (Pentru degradari) 7-8 (Pentru lipsa)					**8**	
51.	**Lipsa** sau degradarea etansarii dintre imbracaminte si celelalte elemente ale caii (borduri, guri de scurgere, parapete, rosturi etc.) prezenta apei sau a altor materiale in golurile de sub trotuar.	4-5 (Pentru degradari) 6 (Pentru lipsa)						
52.	Lipsa sau iesirea din functiune a dispozitivelor de protectie la actiuni seismice.	5-6 Pentru iesire din functiune si lipsa pentru zonele D.E 7 Pentru lipsa zonele A.B.C						**Zonare conf. Norm. P100-1992**
53.	Lipsa sau **degradarea** lucrarilor de protectie a taluzurilor, **scarilor de acces, casiurilor, santurilor pereate de la piciorul taluzurilor,** racordare defectuoasa casiu cu bordura de pe culee.	3-4 Pentru degradari 5 Pentru lipsa sau racordare defectuoasa				**5**		
54.	Modificarea exagerata a formei si proprietatilor fizico-mecanice ale betonului.	8-9						
55.	Modificari ale regimului hidraulic, coborarea etiajului in zona podului, adancirea talvegului. Δh = adâncire talveg	4-5 pentru Δh < 1 m la fundatii directe si $\Delta h \leq 2$ la fundatii indirecte 6-7 pentru Δh = 1÷2 m la fundatii directe si Δh =2÷4 m la fundatii indirecte 8-9 pentru Δh > 2 m la fundatii directe si Δh > 4 la fundatii indirecte				**5**		
56.	**Neetanseitati intre elementele structurii** sau intre piese ale elementelor structurale.	5-6	**6**					
57.	Neprotejarea ancorajelor fascicolelor la elementele precomprimate. Infiltratii de-a lungul armaturii pretensionate.	6-7 8						
58.	Pozitia incorecta a elementelor componente ale aparatelor de reazem.	5-6 Fara deplasari 7-8 Cu deplasari ale suprastructurii						
59.	Prezenta vegetatiei pe elementele infrastructurii.	2-3						
60.	Prezenta vegetatiei pe elementele suprastructurii.	4-5						

DIACONU N. ION DUMITRU ROMANIA M T C T NR. 06535 A4, B2, D EXPERT TEHNIC INGINER

61.	Rampe de acces degradate: - denivelari si degradari ale caii; - tasari mari ale terasamentelor, alunecari laterale.	4-5 6-7				**5** **7**		
62.	Reducerea pronuntata a sectiunii elementelor datorita coroziunii metalului (peste 10%).	8-9 pentru C2 10 pentru C1						
63.	Rosturi decolmatate (in cazul imbracamintilor din pavele sau din beton de ciment) uzura pavelelor (rotunjire, slefuire) sau a imbracamintii din beton de ciment.	3-4						
64.	Rosturi de zidarie spalate de infiltratii.	4-5 pentru C3 6 pentru C1						
65.	Dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatatie grav deteriorate. **blocarea deplasarii din zona rostului.**	7-8					**8**	
66.	Dispozitive de acoperire a rosturilor necorespunzatoare, cu elemente de fixare slabite, denivelate in plan orizontal si/sau vertical.	5-6						
67.	Segregarea betonului, cuiburi de pietris, caverne.	4-5 pentru C3 5-6 pentru C2 6 pentru C1						
68.	Solidarizari necorespunzatoare intre elementele prefabricate (infiltratii, fisuri, rosturi matate necorespunzator).	5-6 Rosturi matate necorespunzator 6-7 Infiltratii						
69.	Spatiul liber sub pod si/sau debuseu insuficient, amplasarea necorespunzatoare a instalatiilor suspendate pe pod, lipsa contrasinelor la pasajele superioare.	4-5 Spatiu liber (inclusiv gabarite) insuficient 6 Debuseu insuficient, lipsa contrasine la pasajele superioare						
70.	Torsionarea elementelor structurale, neplaneitatea acestora sau elemente insuficiente de solidarizare.	7-8						
71.	Uzura zidariei sau betonului.	4-6			**6**			
72.	Zidarie degradata la suprafata, cu aspect prafos, friabila sau exfoliata.	3-4 pentru C3 5 pentru C1						
73.	Zidarie grav avariata (degradari importante cu dislocari de moloane), care trebuie injectata sau camasuita.	8-9						
74.	Zone inaccesibile pentru control si intretinere "cutii de apa" si/sau praf.	5-6						
DEPUNCTARE MAXIMA			**9**	**9**	**8**	**7**	**8**	

C1 (*) = Suprastructura - elemente principale de rezistenta.
C2 (*) = Elemente de rezistenta care sustin calea.
C3 (*) = Infrastructuri, aparate de reazem, dispozitive antiseismice, sferturi de con sau aripi.
C4 (*) = Albia, aparari de maluri, rampe de acces, instalatii pozate sau suspendate pe pod.
C5 (*) = Calea podului, guri de scurgere, trotuare, parapete, rosturi.

DIACONU N. ION DUMITRU ROMÂNIA EXPERT TEHNIC NR. 06535 A4; B2; D

INDICELE DE CALITATE AL STARII TEHNICE :

$$C = \Sigma C_i = C_1 + C_2 + C_3 + C_4 + C_5$$

C1 = 10 – 9 = 1	*C2 = 10 – 9 = 1*	*C3 = 10 – 8 = 2*	*C4 = 10 – 7= 3*	*C5 = 10 – 8 = 2*

$$C_i = C_1 + C_2 + C_3 + C_4 + C_5 = 1 + 1 + 2 + 3 + 2 = 9$$

III. NOTAREA CARACTERISTICILOR DE FUNCTIONALITATE

Indicele de calitate al principalelor caracteristici funcţionale :

$$F = \Sigma F_i = F_1 + F_2 + F_3 + F_4 + F_5$$

F_1 = indicele de calitate determinat în funcţie de condiţiile de desfăşurare a traficului pe pod.

F_2 = indicele de calitate determinat în funcţie de clasa de încărcare a podului şi importanţa drumului pe care este amplasat.

F_3 = indicele de calitate determinat în funcţie de vechimea şi tipul podului.

F_4 = indicele de calitate al execuţiei, al respectării proiectului şi al condiţiilor de exploatare.

F_5 = indicele de calitate care reflecta starea lucrărilor de întreţinere.

INDICELE DE FUNCTIONALITATE F1

Depunctarea se face în funcţie de condiţiile de desfăşurare a traficului pe pod (lăţimea părţii carosabile şi lungimea podului) şi clasa tehnică a drumului pe care este amplasat podul, conform anexa A tabel nr. 1 din Instrucţiunile tehnice AND 522-2002

Tabelul nr. 1

Nr crt	Clasa tehnica drumului (conf. Ord. Min. Transp. Nr. 46/1998)	Lungimea podului (L) (m)								
		L < 25 m			L = 26-100 m			L > 101 m		
		Latimea podurilor (m)								
		care corespunde cu latimea partii carosabile a drumului		care nu corespunde cu latimea partii carosabile a drumului	care corespunde cu latimea partii carosabile a drumului		care nu corespunde cu latimea partii carosabile a drumului	care corespunde cu latimea partii carosabile a drumului		care nu corespunde cu latimea partii carosabile a drumului
		cu spatiu de siguranta	fara * spatiu de siguranta		cu spatiu de siguranta	fara * spatiu de siguranta		cu * spatiu de siguranta	fara spatiu de siguranta	
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	I	0	7	8	0	8	9	0	9	10
2	II	0	6	7	0	7	8	0	8	9
3	**III**	**0**	4	5	0	5	6	0	6	7
4	IV	0	0	1	0	2	3	0	4	5
5	V	0	0	0	0	1	2	0	3	4

Lăţimea părţii carosabile şi a spaţiului de siguranţa, banda de ghidare (bg) plus efectul optic (Eo) sunt conform Ordinului Ministrului Transporturilor Nr. 1296/2017 inclusiv spaţiul necesar pentru amenajarea podurilor amplasate in curba (supralărgire, supraînalţare).

La podurile amplasate in localitati latimea partii carosabile se va corela cu cea a drumului, respectiv a străzilor.

L = 11,50 m ; B = 8,90 m + 2 timpane de 0,30 m; Clasa tehnica drum III.
Depunctare: 0

$$F1 = 10 - 0 = 10$$

INDICELE DE FUNCTIONALITATE F2

Depunctarea se face în funcţie de clasa de încărcare a podului si clasa tehnica a drumului, conform anexa A tabel nr. 2 din Instrucţiunile tehnice AND 522-2002

Tabelul nr. 2

Nr. crt.	Clasa tehnica a drumului	Clasa de încărcare pod		
		E	I	II
1	I	0	10	
2	II	0	9	
3	**III**	0	**6**	
4	IV	0	3	
5	V	-	-	

La executie podul a fost dimensionat sa suporte incarcarile clasei I de încărcare (A13; S60), iar in prezent se estimeaza ca acesta suporta incarcarile clasei II de încărcare (A10; S40).

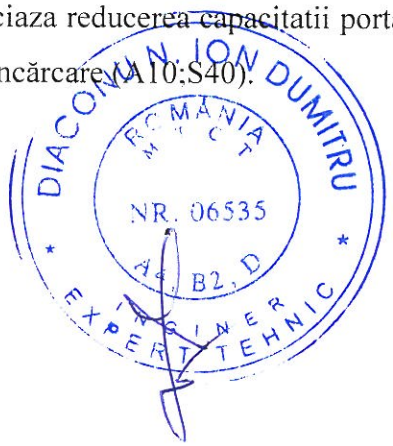
Depunctare: 10 se apreciaza

F2 = 10 – 10 = 0

Nota:

Urmare observatiilor vizuale de la lucrare, precum şi măsurătorile elementelor construcţiei privind defectele şi degradările care au apărut de la darea în folosinţă a lucrării, in conformitate cu "Normativul privind criteriile de determinare a starii de viabilitate a podurilor de sosea din beton, beton armat, beton precomprimat, metal si compozite" – indicativ CD 138/2010, se poate aprecia faptul ca reducerea capacitatii de rezistenta este > 5%.

Conform prevederilor Normativului mai sus mentionat, Anexa 3, – "Metode de apreciere a capacitatii portante pentru podurile aflate in exploatare", prin Metoda "A" de aprecierea reducerii capacitatii de rezistenta in functie de gravitatea degradarilor, se apreciaza reducerea capacitatii portante a podului la incarcarile produse de convoaiele incadrate in clasa II de încărcare (A10;S40).



INDICELE DE FUNCTIONALITATE F3

Depunctarea se face in funcţie de durata de exploatare a podului, care a trecut de la construcţia, sau de la ultima reparaţie capitală si tipul podului, conform anexa A tabel nr.3 din Instrucţiunile tehnice AND 522-2002

Tabelul nr. 3

Nr. crt.	Materialul din care este realizat podul	Tipul suprastructurii	Durata de exploatare a podului, care a trecut de la construcţie sau de la ultima reparaţie capitală					
			0-5	6-15	16-25	26-35	36-45	>45
1	Metal	Grinzi nituite	-	2	5	6	7	8
		Sudate	-	5	6	7	8	9
2	**Beton armat**	Grinzi Matarov	-	2	4	7	8	9
		Grinzi Gerber	2	4	6	7	8	9
		Alte categorii	-	3	5	6	7	**8**
3	**Beton precomprimat**	**Fasii cu goluri***	3	7	8	9	10	**10**
		Grinzi tronsonate (tronsoane mici)	2	4	7	8	9	10
		Grinzi pref. monobloc si grinzi monolit	-	2	5	7	8	9
4	Lemn		5	7	9	10	10	10

La fâşiile cu goluri la care s-a executat o suprabetonare depunctarea se va reduce cu 2 unităţi.

Podul a fost construit în 1965 si consolidat in 1997.
Vechimea în exploatare 56 ani.
Suprastructură: grinzi beton armat si fasii cu goluri
Depunctare: 10

$$F3 = 10 - 10 = 0$$

INDICELE DE FUNCTIONALITATE F4

Depunctarea se face în funcţie de modul de respectare la execuţie a proiectului, neasigurarea condiţiilor de efectuare a lucrărilor de întreţinere şi reparaţii, condiţii de exploatare necorespunzătoare

Tabelul nr. 4

Nr. crt.	Denumire defect	Depunctare normata	Depunctare acordata
1	Lipsa de estetica a incadrarii podului in mediul inconjurator	3 - 4	
2	Lipsa marcajelor si/sau a indicatoarelor de semnalizare, lipsa panourilor de protectie la pasajele superioare peste cai ferate electrificate.	2 - 3	
3	Lipsa indicatoarelor de restrictie viteza, tonaj si gabarit.	7 - 8	
4	Lipsa sau nefunctionarea dispozitivelor de intretinere (carucioare, platforme acces etc.), imposibilitatea accesului la elementele podului pentru inspectii, intretinere si reparatii.	5 - 6	
5	**Neasigurarea scurgerii apei**, stagnarea apei pe pod, existenta unor straturi suplimentare a imbracamintii pe pod.	5 – 6	**6**
6	Necorelarea amplasamentului podului cu drumul si traseul albiei, amplasarea in gabarit a unor elemente de constructie si/sau instalatii; restrictii de viteza.	7 - 8	
7	Nerespectarea dimensiunilor la elementele de rezistenta ale suprastructurii. Rezemare incorecta a grinzilor pe infrastructura.	5 - 6 8 - 9	
	DEPUNCTARE MAXIMA		**6**

Depunctare: 6

$$F4 = 10 - 6 = 4$$

DIACONU N. ION DUMITRU ROMÂNIA EXPERT TEHNIC NR. 06535 A4, B2, D INGINER EXPERT TEHNIC

INDICELE DE FUNCTIONALITATE F5

Depunctarea se face in functie de calitatea lucrarilor de intretinere curenta, conform anexa A tabel nr. 5 din Instructiunile tehnice AND 522-2002

Tabelul nr. 5

Nr. crt.	Calitatea lucrarilor de intretinere	Depunctare normata	Depunctare acordata
1	Buna (Maximum 20% din lucrarile de intretinere nerealizate)	1 - 2	
2	Satisfacatoare (Maximum 50% din lucrarile de intretinere nerealizate)	3 - 6	
3	Lipsa totala a lucrarilor de intretinere (Peste 50% din lucrarile de intretinere nerealizate)	7 - 9	**8**

Depunctare: 8

$F5 = 10 - 8 = 2$

Indicele de calitate al principalelor caracteristici funcţionale :

$$F = \Sigma F_i = F_1 + F_2 + F_3 + F_4 + F_5$$

$F1 = 10 - 0 = 10$	$F2 = 10 - 10 = 0$	$F3 = 10 - 10 = 0$	$F4 = 10 - 6 = 4$	$F5 = 10 - 8 = 2$

$$F_i = F_1 + F_2 + F_3 + F_4 + F_5 = 10 + 0 + 0 + 4 + 2 = 16$$

IV. INDICELE DE STARE TEHNICĂ

Indicele de stare tehnică:

$I_{ST} = C + F$

$$I_{ST} = C + F = 9 + 16 = 25$$

Podul are un indice de stare tehnică I_{ST} = **25**, şi se încadrează în clasa de stare tehnică **IV**.

Conform art. 21 din "Instrucţiunile tehnice pentru stabilirea stării tehnice a unui pod" indicativ AND 522-2002 podul se află într-o stare **NESATISFĂCĂTOARE**, cu elemente constructive intr-o stare avansata de degradare, fiind necesare lucrari de reabilitare a podului.

EXPERT TEHNIC ATESTAT M.T.C.T.

Ing. Diaconu Ion Dumitru



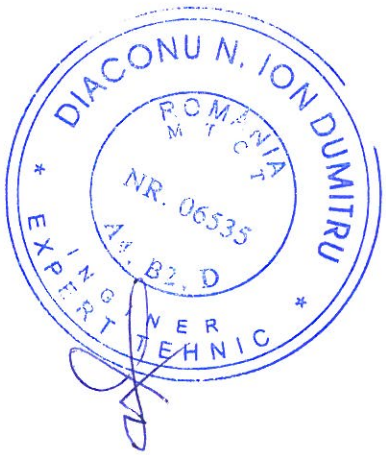
Denumire contract:	INTOCMIRE EXPERTIZE TEHNICE PENTRU PODURILE DIN ADMINISTRAREA C.N.A.I.R. S.A. – D.R.D.P. TIMISOARA
Denumire lucrare:	POD PE DN 7 LA KM 522+893, PESTE PARAUL IER, JUDETUL ARAD

ACHIZITOR: C.N.A.I.R. S.A. prin DRDP Timisoara
BENEFICIAR: C.N.A.I.R. S.A. prin DRDP Timisoara
PRESTATOR: DONPREST COM S.R.L.
EXPERT TEHNIC ATESTAT: Ing. DIACONU ION DUMITRU
FAZA DE PROIECTARE : EXPERTIZĂ TEHNICĂ
DATA : IUNIE 2021

EVALUARE LUCRARI POD

Solutia 1 – Lucrari de consolidare la infrastrutura si inlocuire suprastructura

Lungime pod=	11,50	m
Latime pod=	9,50	m
Latime parte carosabila=	8,90	m
Suprafata pod=	109,25	mp
Lungime rampe=	24,00	m
Latime rampe=	8,00	m
Suprafata rampe=	192,00	mp
Suprafata albie=	1100,00	mp



Indici de cost:

Lucrari pod=	1000,00	Euro/mp
Lucrari rampe=	70,00	Euro/mp
Lucrari albie=	30,00	Euro/mp

Categorie lucrari	Cantitate	UM	Pret unitar	Euro/mp	Pret total	Euro
Lucrari pod	109,25	mp	1.000,00	Euro/mp	109.250,00	Euro
Lucrari rampe	192,00	mp	70,00	Euro/mp	13.440,00	Euro
Lucrari albie	1.100,00	mp	30,00	Euro/mp	33.000,00	Euro
TOTAL LUCRARI C+M (SOLUTIA 1)					**155.690,00**	**Euro**
Curs EURO/LEU din 28.06.2021 =		4,926				
VALOARE INVESTITIE:						
C+M (fara TVA)	1,1	155.690,00	4,926	843.621,83	lei	
INV (Se adauga 15% alte costuri la DG)		1,15	843.621,83	970.165,11	lei	
TVA		19%	970.165,11	184.331,37	lei	
TOTAL INVESTITIE (inclusiv TVA)				**1.154.496,48**	**lei**	

Durata de realizare 8 luni

Solutia 2- Executarea unui pod nou din beton armat

Lungime pod=	11,50	m
Latime pod=	9,50	m
Latime parte carosabila=	8,90	m
Suprafata pod=	109,25	mp
Lungime rampe=	24,00	m
Latime rampe=	8,00	m
Suprafata rampe=	192,00	mp
Suprafata albie=	1100,00	mp

Indici de cost:

Lucrari pod=	1400,00	Euro/mp
Lucrari rampe=	70,00	Euro/mp
Lucrari albie=	30,00	Euro/mp

Categorie lucrari	Cantitate	UM	Pret unitar	Euro/mp	Pret total	Euro
Lucrari pod	109,25	mp	1.400,00	Euro/mp	152.950,00	Euro
Lucrari rampe	192,00	mp	70,00	Euro/mp	13.440,00	Euro
Lucrari albie	1.100,00	mp	30,00	Euro/mp	33.000,00	Euro
TOTAL LUCRARI C+M (SOLUTIA 2)					**199.390,00**	**Euro**

Curs EURO/LEU din 28.06.2021 =	4,926

VALOARE INVESTITIE:

C+M (fara TVA)	1,1	199.390,00	4,926	1.080.414,65	lei
INV (Se adauga 15% alte costuri la DG)		1,15	1.080.414,65	1.242.476,85	lei
TVA		19%	1.242.476,85	236.070,60	lei
TOTAL INVESTITIE (inclusiv TVA)				**1.478.547,45**	**lei**

Durata de realizare 12 luni

Solutia 3- Lucrari de intretinere periodica

Lungime pod=	11,50	m
Latime pod=	9,50	m
Latime parte carosabila=	8,90	m
Suprafata pod=	109,25	mp
Lungime rampe=	24,00	m
Latime rampe=	8,00	m
Suprafata rampe=	192,00	mp
Suprafata albie=	1100,00	mp

Indici de cost:

Lucrari pod=	700,00	Euro/mp
Lucrari rampe=	70,00	Euro/mp
Lucrari albie=	20,00	Euro/mp

Categorie lucrari	Cantitate	UM	Pret unitar	Euro/mp	Pret total	Euro
Lucrari pod	109,25	mp	700,00	Euro/mp	76.475,00	Euro
Lucrari rampe	192,00	mp	70,00	Euro/mp	13.440,00	Euro
Lucrari albie	1.100,00	mp	20,00	Euro/mp	22.000,00	Euro
TOTAL LUCRARI C+M (SOLUTIA 3)					**111.915,00**	**Euro**
Curs EURO/LEU din 28.06.2021 =		4,926				
VALOARE INVESTITIE:						
C+M (fara TVA)	1,1	111.915,00	4,926	606.422,62	lei	
INV (Se adauga 15% alte costuri la DG)		1,15	606.422,62	697.386,01	lei	
TVA		19%	697.386,01	132.503,34	lei	
TOTAL INVESTITIE (inclusiv TVA)				**829.889,35**	**lei**	

Durata de realizare 4 luni

***Nota** : Evaluarile lucrarilor prezentate au un caracter orientativ, valoarea reala va fi stabilita in cadrul proiectului de executie pe baza listelor de cantitati de lucrari.*

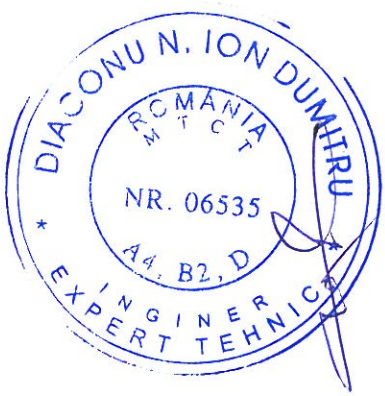
Expert Tehnic Atestat
ing. DIACONU Ion Dumitru



Denumire contract:	INTOCMIRE EXPERTIZE TEHNICE PENTRU PODURILE DIN ADMINISTRAREA C.N.A.I.R. S.A. – D.R.D.P. TIMISOARA
Denumire lucrare:	POD PE DN 7 LA KM 522+893, PESTE PARAUL IER, JUDETUL ARAD

ACHIZITOR: C.N.A.I.R. S.A. prin DRDP Timisoara
BENEFICIAR: C.N.A.I.R. S.A. prin DRDP Timisoara
PRESTATOR: DONPREST COM S.R.L.
EXPERT TEHNIC ATESTAT: Ing. DIACONU ION DUMITRU
FAZA DE PROIECTARE : EXPERTIZĂ TEHNICĂ
DATA : IUNIE 2021

FOTO-RELEVANTE





























CERTIFICAT DE ATESTARE

TEHNICO-PROFESIONALĂ

MINISTERUL TRANSPORTURILOR, CONSTRUCȚIILOR ȘI TURISMULUI

În baza legii nr. 10/1995 privind calitatea în construcții, în urma cererii nr. 1070 din 01.06.2004 și a verificării efectuate de comisia de atestare nr. 2 din 07.06.2004 se eliberează prezentul certificat.

Semnătura titularului

SERIA M NR. 06535

NR. 06535 DIN 07.06.2004

SE ATESTĂ DL. DIACONU N. ION DUMITRU

Născut(ă) în anul 1953 luna 10 ziua 26 în localitatea Com. TIGVENI Jud. ARGEȘ

profesiunea INGINER

domiciliul în localitatea BUCUREȘTI

Str. Bd. IULIU MANIU NR. 18A BL. G2 SC. A ET. 3 AP. 24 Județul SECTOR 6

PENTRU CALITATEA DE EXPERT TEHNIC

ÎN DOMENIILE CONSTRUCȚII ȘOSELE

ÎN SPECIALITATEA —

PENTRU URMĂTOARELE CERINȚE REZISTENȚA ȘI STABILITATE, A4), SIGURANȚA ÎN EXPLOATARE (B2), IGIENA, SĂNĂTATEA OAMENILOR, ÎNCĂLZIREA ȘI PROTECȚIA MEDIULUI (D).

MINISTRU MIRON TUDOR MITREA

DIRECTOR

Prezentul certificat va fi vizat de emitent din 5 în 5 ani de la data eliberării

13.12.2014	13.12.2019		13.12.2024

DIACONU N. ION DUMITRU
ROMÂNIA
NR. 06535
A4, B2, D
INGINER EXPERT TEHNIC

CONFORM CU ORIGINALUL

LEGITIMATIE

MINISTERUL TRANSPORTURILOR, CONSTRUCȚIILOR ȘI TURISMULUI

SE ATESTĂ DOMNUL / ~~DOAMNA~~

DIACONU N. ION DUMITRU

născut/ă în anul 1953 luna 10 ziua 26

în ~~oraș~~ul (comuna) TIGVENI Jud. ARGEȘ

de profesie INGINER



DIRECTOR

Semnătura titularului

Comisia Nr. 2

SECRETAR COMISIE Ion BRĂTILĂ BASARAB

Data eliberării 13.12.2004

în baza certificatului nr. 06535 din 07.06.2004

1) Pentru calitatea de EXPERT TEHNIC

2) În domeniile: CONSTRUCȚII, PODURI

3) În specialitatea: —

4) Pentru următoarele cerințe: REZISTENȚĂ ȘI STABILITATE (A4), SIGURANȚĂ ÎN EXPLOATARE (B2), IGIENA, SĂNĂTATEA OAMENILOR, REFACEREA ȘI PROTECȚIA MEDIULUI (D.)

Valabil (vezi verso)

Prezentul certificat a fost eliberat în baza legii nr. 10/1995

SERIA M NR. 06535

Denumire contract:	INTOCMIRE EXPERTIZE TEHNICE PENTRU PODURILE DIN ADMINISTRAREA C.N.A.I.R. S.A. – D.R.D.P. TIMISOARA
Denumire lucrare:	POD PE DN 7 LA KM 522+893, PESTE PARAUL IER, JUDETUL ARAD

ACHIZITOR: C.N.A.I.R. S.A. prin DRDP Timisoara
BENEFICIAR: C.N.A.I.R. S.A. prin DRDP Timisoara
PRESTATOR: DONPREST COM S.R.L.
EXPERT TEHNIC ATESTAT: Ing. DIACONU ION DUMITRU
FAZA DE PROIECTARE : EXPERTIZĂ TEHNICĂ
DATA : IUNIE 2021

Raport încercări nedistructive asupra betoanelor din infrastructuri



RAPORT DE INCERCARI NEDISTRUCTIVE ALE BETONULUI

pentru

"Pod pe DN7 km. 522+893, peste Paraul Ier, Judetul Arad"

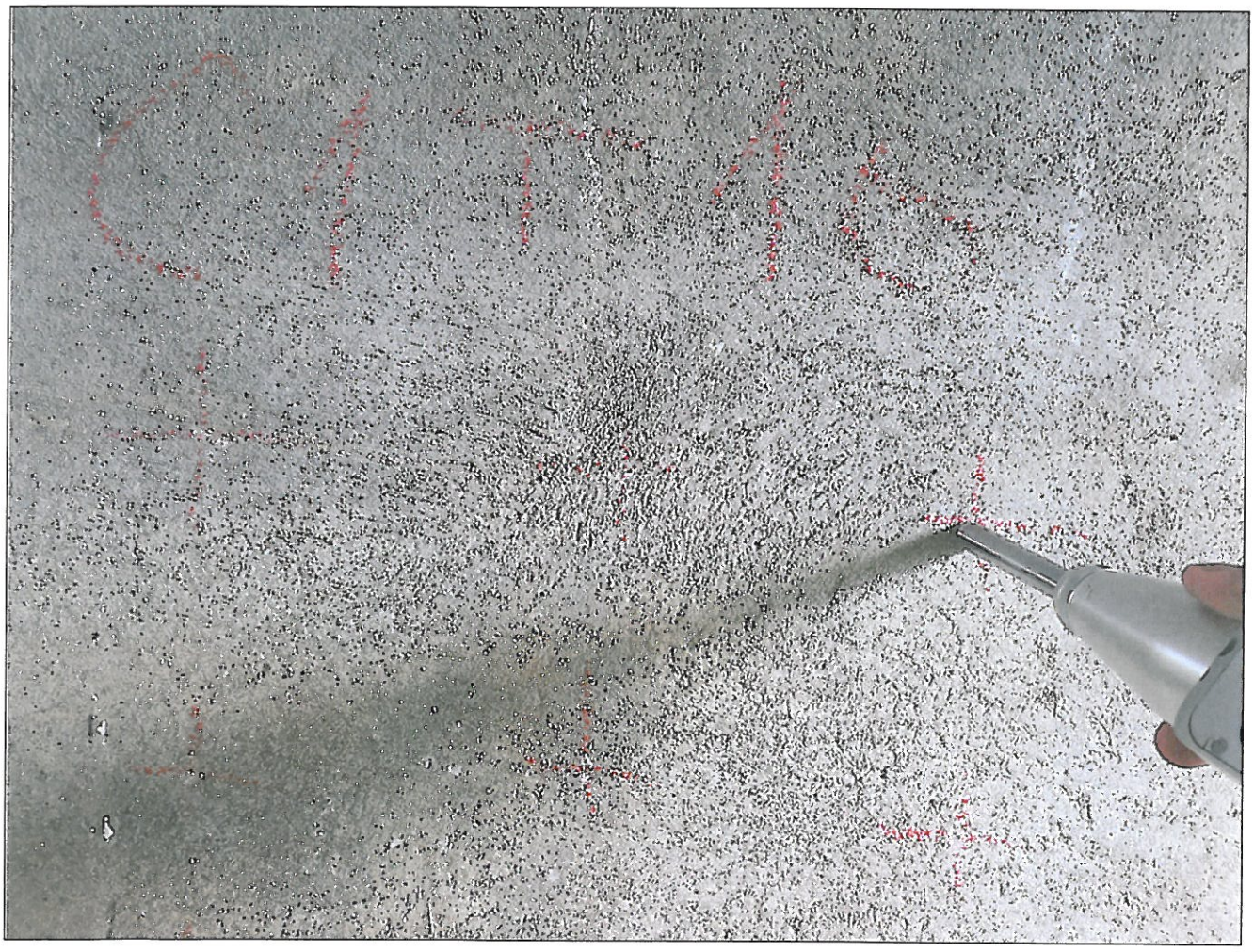
Elementele incercate: Culeea C1

DATE GENERALE

S-a procedat la efectuarea de incercari nedistructive cu sclerometrul digital MATEST C386N pentru elevația culeei C1, in vederea determinarii clasei de beton.



Sclerometrul Digital MATEST C386N



Determinarile rezistentelor caracteristice ale betoanelor testate s-au efectuat conform prevederilor din „Normativul privind evaluarea in-situ a rezistentei betonului din constructiile existente" indicativ NP 137-2014 si al manualului de utilizare al aparatului.

CALCULUL COEFICIENTULUI TOTAL DE INFLUENTA

Intrucat nu se cunosc date concrete despre compozitia betonului, coeficientul total de influenta teoretic s-a calculat pe baza experientei conducatorului incercarilor nedistructive, care a estimat compozitia betonului pe baza datelor culese de la locul incercarii.

Conform normativului NP 137-2014 coeficientul total de influenta teoretic se calculeaza cu relatia:

$C_t = C_t^{calc} \times C_v$

$C_t^{calc} = C_c \times C_d \times C_a \times C_\Phi \times C_g$

În care:

$C_g = 1$ – coeficientul de influență a fracțiunii fine a agregatului;

$C_\Phi = 1$ – coeficientul de influență a dimensiunii maxime a agregatului;

$C_a = 1$ – coeficientul de influență a naturii agregatului;

$C_d = 1$ – coeficientul de influență a dozajului de ciment;

$C_c = 1$ – coeficientul de influență a tipului de ciment;

$C_v = 0.9$ – coeficient de influență al vârstei, care are drept scop diminuarea influenței stratului carbonatat (vârsta > 1an);

$C_t^{calc} = 1$ – coeficient de influență de calcul;

$C_t = 0.9$ – coeficient de influență total.

Pentru identificarea rezistentei caracteristice in-situ in functie de indicii de recul s-a folosit tabelul 1.2

REZISTENȚELE BETONULUI PENTRU DIFERIȚI INDICI DE RECUL (MPa)

Tabelul 1.2

N div.	C_t								
	0,60	0,70	0,80	0,90	1,00	1,10	1,20	1,30	1,40
14	2,2	2,5	2,9	3,2	3,6	4,0	4,3	4,7	5,0
15	2,5	2,9	3,4	3,8	4,2	4,6	5,0	5,5	5,9
16	2,9	3,4	3,8	4,3	4,8	5,3	5,8	6,2	6,7
17	3,3	3,9	4,4	5,0	5,5	6,1	6,6	7,2	7,7
18	3,8	4,4	5,0	5,7	6,3	6,9	7,6	8,2	8,8
19	4,3	5,0	5,7	6,4	7,1	7,8	8,5	9,2	9,9
20	4,8	5,6	6,4	7,2	8,0	8,8	9,6	10,4	11,2
21	5,3	6,2	7,1	8,0	8,9	9,8	10,7	11,6	12,5
22	5,9	6,9	7,9	8,9	9,9	10,9	11,9	12,9	13,9
23	6,5	7,6	8,7	9,8	10,9	12,0	13,1	14,2	15,3
24	7,2	8,4	9,6	10,8	12,0	13,2	14,4	15,6	16,8
25	7,9	9,2	10,5	11,8	13,1	14,4	15,7	17,0	18,3
26	8,6	10,0	11,4	12,9	14,1	15,7	17,2	18,6	20,0
27	9,3	10,9	12,4	14,0	15,5	17,1	18,6	20,2	21,7
28	10,1	11,8	13,5	15,2	16,9	18,6	19,9	22,0	23,7
29	11,0	12,8	14,6	16,5	18,3	20,1	22,0	23,8	25,6
30	11,8	13,8	15,8	17,7	19,7	21,7	23,6	25,4	27,6
31	12,7	14,8	17,0	19,1	21,2	23,3	25,4	27,6	29,7
32	13,6	15,9	18,2	20,4	22,7	25,0	27,2	29,5	31,8
33	14,6	17,0	19,4	21,9	24,3	26,7	29,2	31,6	34,0
34	15,6	18,2	20,8	23,4	26,0	28,6	31,2	33,8	36,4
35	16,7	19,5	22,2	25,0	27,8	30,6	33,4	36,1	38,9
36	17,8	20,7	23,7	26,6	29,6	32,6	35,5	38,5	41,4
37	18,8	22,0	25,1	28,3	31,4	34,5	37,7	40,8	44,0
38	20,0	23,3	26,6	30,0	33,3	36,6	39,9	43,3	46,6
39	21,2	24,7	28,2	31,8	35,3	38,8	42,4	45,9	49,4
40	22,4	26,2	29,9	33,7	37,4	41,1	44,9	48,6	52,
41	23,7	27,7	31,6	35,6	39,5	43,5	47,4	51,4	55,3
42	25,0	29,2	33,4	37,5	41,7	45,9	50,0	54,2	58,4
43	26,5	30,9	35,4	39,4	44,2	48,6	53,0	57,5	61,9
44	28,1	32,8	37,5	42,2	46,9	51,6	56,3	61,0	65,7
45	29,5	34,4	39,3	44,2	49,1	54,0	58,9	63,8	68,7
46	30,8	36,0	41,1	46,3	51,4	56,5	61,7	66,8	72,0
47	32,2	37,6	43,0	48,3	53,7	59,1	64,4	69,8	75,2
48	33,7	39,3	44,9	50,5	56,1	61,7	67,3	72,9	78,5
49	35,2	41,0	46,9	52,7	58,6	64,5	70,3	76,2	82,0
50	36,8	42,9	49,0	55,2	61,3	67,4	73,6	79,7	85,8

BREVIAR DE CALCUL

CULEEA C1

TEST 10

33
33
33
34
34
35
35
35
38
38

$\Delta N = N_{max} - N_{min} = 5 \leq 5$

$N_3 - N_1 = 0 < 3$

$N_2 - N_1 = 0 \leq 2$

$N_r = \frac{\sum N_k}{k} = 34.9$

$\Delta_\alpha = 0$

CCS: 24.8 N/mm^2 → C20/25

Intocmit
Ing. Vicentiu Eftimie

CERTIFICATE

DN7 KM 522+893

C1

n° : 10

IRbm : 34.9

CCS : 24.8 N/mm

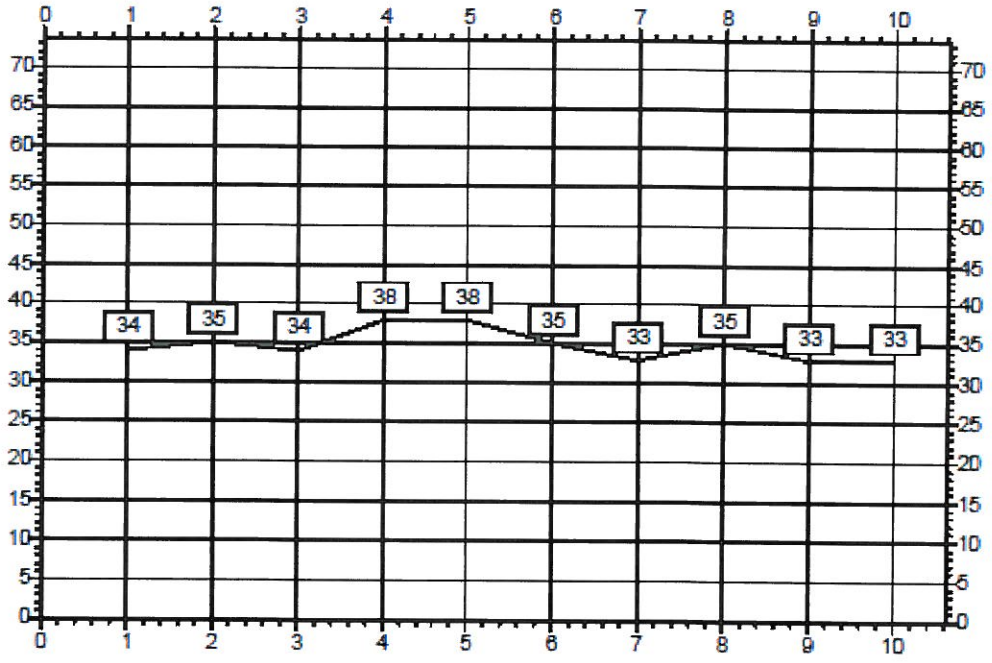
ANGLE : A0

TEST : 10

ALPHA : A0

DATE : 18/5/2021

TIME : 17:39



CALCUL DEBUSEU

Conform PD95-2002 nivelurile corespunzatoare probabilitatilor de calcul si verificare corespund celor calculate in regim natural si se calculeaza utilizand formula lui Chezy:

$$Q = A \cdot C \cdot \sqrt{R \cdot i}$$

$$C = \frac{1}{n} \cdot R^{0.1666}$$

$$R = \frac{A}{P}$$

unde:

A – este aria sectiunii ;

C - coeficentul lui Chézy ;

n – rugozitatea;

R – raza hidraulica;

P - perimetrul udat;

i - panta raului;

Pentru cazul de fata s-a adoptat rugozitatea de n=0,05 rezultat:

Se calculeaza un pod cu 1 deschidere cu lumina de 5.00 m

Date de intrare:

$n := 0.033$ conform tabel 5.1 din PD 95/2002

n = coeficient de rugozitate

$i := 0.0065$

i = panta hidrauluica

$A_{mp} := 12.23$ mp

Amp = aria sectiunii de scurgere in albia minora in sectiunea podului inainte de producerea afuierilor, din care nu s-a scazut suprafata ocupata de pile;

$P := 9.54$ m

P = perimetrul udat

$R := \frac{A_{mp}}{P}$ $R = 1.282$

$y := 2.5\cdot\sqrt{n} - 0.13 - 0.75\sqrt{R}\cdot(\sqrt{n} - 0.1)$ $y = 0.255$

y = exponent pentru calculul coeficientului lui Chezy

$C := \frac{1}{n}\cdot R^{y}$ $C = 32.283$

C = coeficientul lui Chezy

$v_{mp} := C \cdot \sqrt{R \cdot i}$ $\quad v_{mp} = 2.947 \ \frac{m}{s}$

Vmp = viteza medie a apei in albia minora in sectiunea podului inainte de producerea afuierilor;

CALCUL DEBUSEU

Q = debitul maxim preluat de pod in conditiile actuale de scurgere, cu o garda de 1.00 m

$Q := v_{mp} \cdot A_{mp}$ $\quad Q = 36.041 \ \frac{mc}{s}$

Qmax =debitul maxim cu probabilitatea de depasire comunicat de catre INHGA pentru raul Ier in sectiunea podului

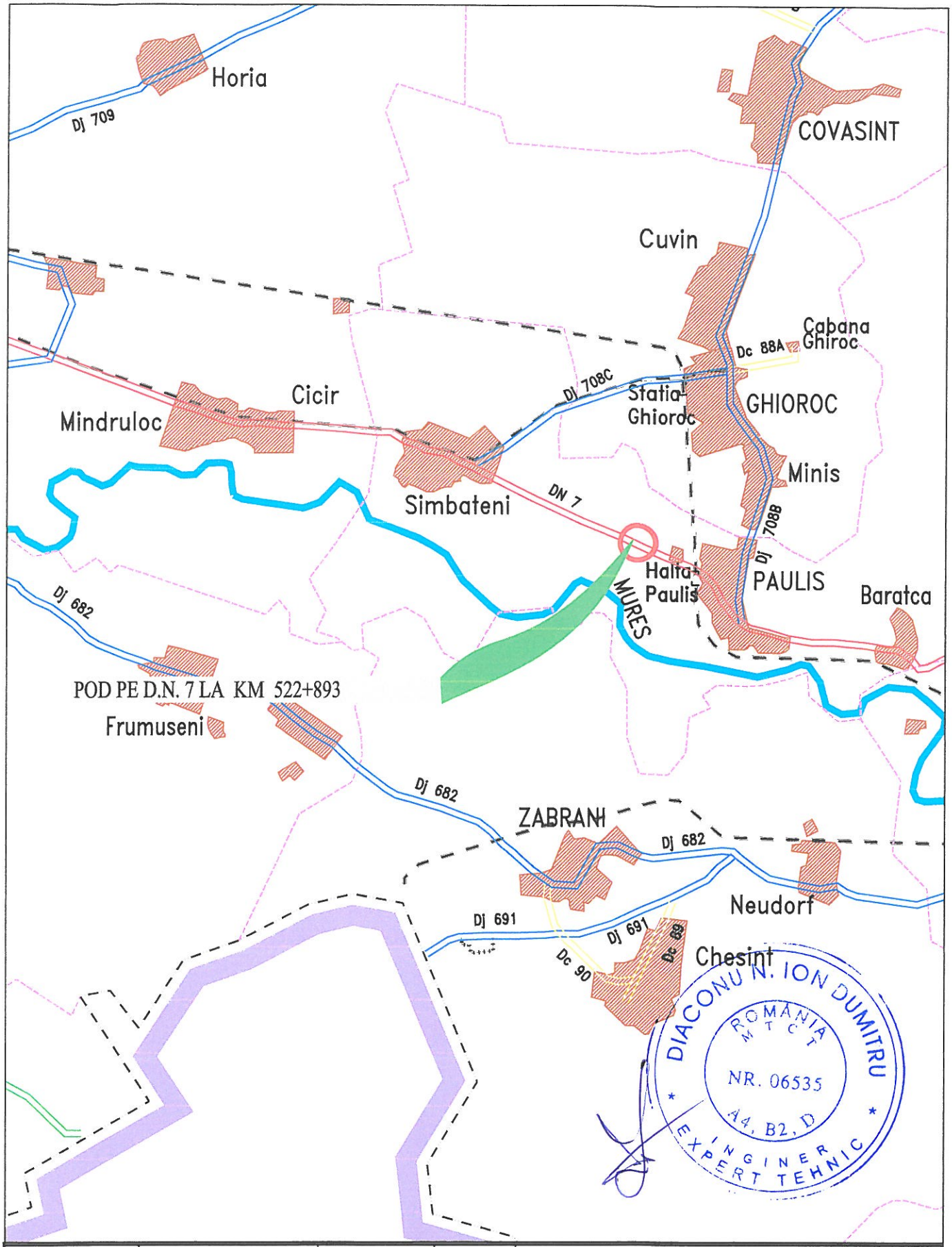
$Q_{max} := 20 \ \frac{mc}{s}$

Q=36 mc/s > Qmax=20 mc/s

Rezulta ca podul poate prelua debitul maxim cu probabilitatea de depasire 1% asigurand doar o garda de 1.00 m

Intocmit,

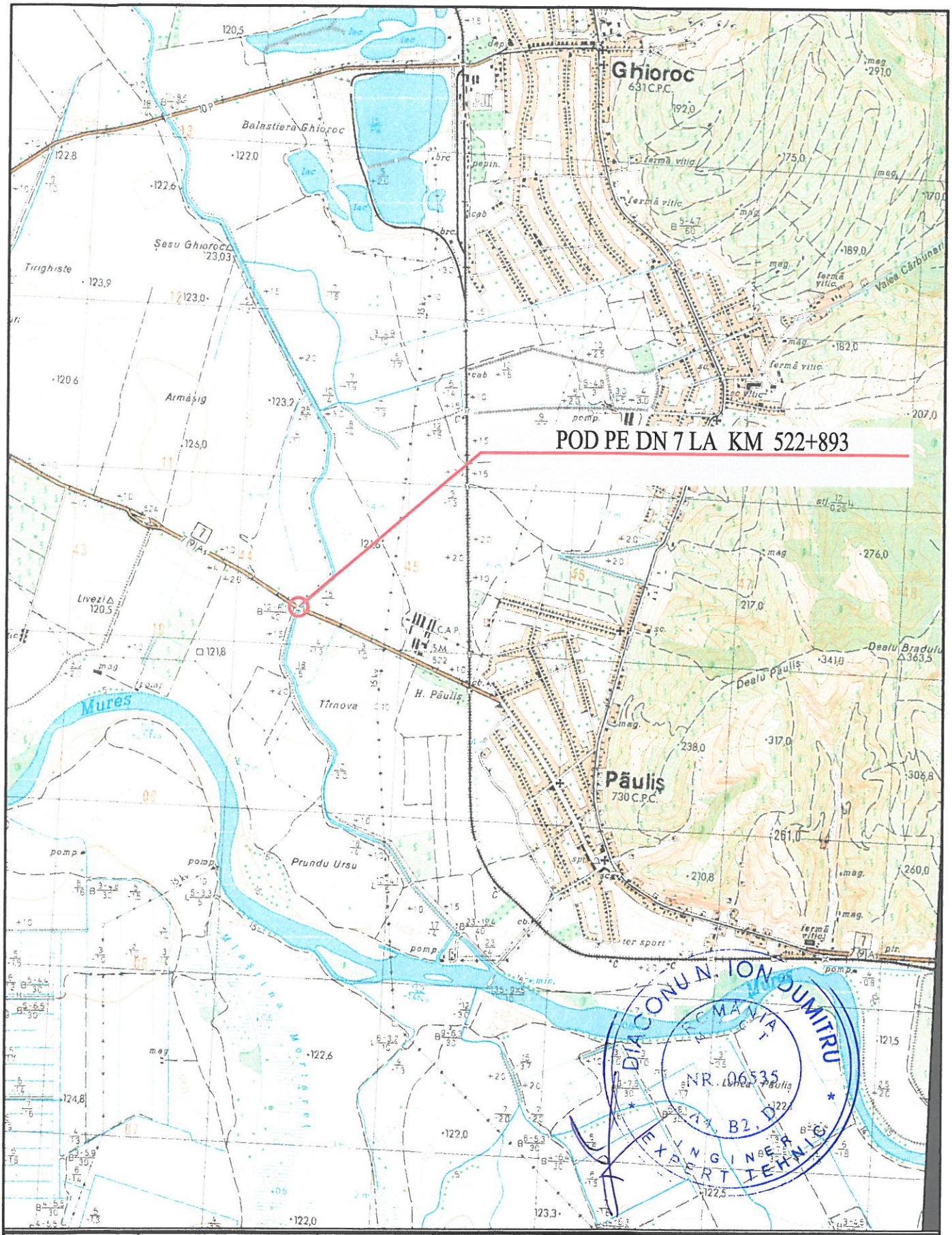
ing. Ilie Bogdan



Expert	Diaconu Ion Dumitru		A4, B2, D	Expertiza nr. 30 / Data: Iunie 2021	
	Nume	Semnatura	Cerinta	Referat/expertiza nr./data	

Achizitor: C.N.A.I.R. S.A. PRIN D.R.D.P. TIMISOARA Timisoara, Str. Coriolan Baran, nr. 18 CUI: 16054368	PRESTATOR: DONPREST COM S.R.L. Bucuresti, str. Artarului nr. 5 sect. 1 ORC J40/10233/1994 CUI: RO 5794140	Beneficiar: C.N.A.I.R. S.A. PRIN D.R.D.P. TIMISOARA	Contract nr. 500/114/14.05.2021
		DENUMIRE CONTRACT: INTOCMIRE EXPERTIZE TEHNICE PENTRU PODURILE DIN ADMINISTRAREA C.N.A.I.R. S.A. – D.R.D.P. TIMISOARA DENUMIRE LUCRARE: POD PE DN 7 LA KM 522+893, PESTE PARAUL IER, JUDETUL ARAD	Faza: EXP. TEH.
		Titlu plansa: PLAN DE INCADRARE IN ZONA	Plansa nr. 01

Specificatie	Nume	Semnatura	Scara 1:100000
Relevat:	teh. Eftimie Vicentiu		Data 06/2021
Desenat:	teh. Eftimie Vicentiu		
Sef proiect:	ing. Ilie Bogdan		



Expert	Diaconu Ion Dumitru		A4, B2, D	Expertiza nr. 30 / Data: Iunie 2021	
	Nume	Semnatura	Cerinta	Referat/expertiza nr./data	

Achizitor: C.N.A.I.R. S.A. PRIN D.R.D.P. TIMISOARA Timisoara, Str. Coriolan Baran, nr. 18 CUI: 16054368	PRESTATOR: DONPREST COM S.R.L. Bucuresti, str. Antarului nr. 5 sect. 1, ORC: J40/10235/1994 CUI: RO 5794140	Beneficiar: C.N.A.I.R. S.A. PRIN D.R.D.P. TIMISOARA DENUMIRE CONTRACT: INTOCMIRE EXPERTIZE TEHNICE PENTRU PODURILE DIN ADMINISTRAREA C.N.A.I.R. S.A. – D.R.D.P. TIMISOARA DENUMIRE LUCRARE: POD PE DN 7 LA KM 522+893 PESTE PARAUL IER, JUDETUL ARAD
		Contract nr. 500/114/14.05.2021 Faza: EXP. TEH.

Specificatie	Nume	Semnatura	Scara 1:25000
Relevat:	teh. Eftimie Vicentiu		
Desenat:	teh. Eftimie Vicentiu		Data 06/2021
Sef proiect:	ing. Ilie Bogdan		

Titlu plansa: PLAN DE AMPLASAMENT

Plansa nr. 02

RAPORT DE EXPERTIZĂ TEHNICĂ

1. GENERALITĂŢI

1.1. Denumire contract: INTOCMIRE EXPERTIZE TEHNICE PENTRU PODURILE DIN ADMINISTRAREA C.N.A.I.R. S.A. – D.R.D.P. TIMISOARA

1.2. Denumire lucrare: POD PE DN 7 LA KM 522+893, PESTE PARAUL IER, JUDETUL ARAD

1.3. Beneficiar: C.N.A.I.R. S.A. PRIN D.R.D.P. TIMISOARA

1.4. Achizitor: C.N.A.I.R. S.A. PRIN D.R.D.P. TIMISOARA

1.5. Prestator: DONPREST COM S.R.L.

1.6. Elaborator: Expert Tehnic Atestat - ing. DIACONU ION DUMITRU

1.7. Amplasament: Judetul Arad, pe D.N.7 la km 522+893 peste Paraul Ier

1.8. Tema de proiectare: Se solicita intocmirea unei Expertize Tehnice pentru podul peste paraul Ier, amplasat pe D.N.7 la km 522+893, in localitatea Paulis, care sa evidentieze starea tehnica a acestuia si care sa propuna solutiile necesare de aducere a podului la cerintele traficului si la parametrii corespunzatori circulatiei in conditii de siguranta si confort in conformitate cu legislatia in vigoare.

1.9. Prescripţiile tehnice şi reglementările legislative de care s-a ţinut seama în cuprinsul prezentei Expertize Tehnice sunt următoarele:

Legea 10/18.01.1995 actualizata	privind calitatea în construcţii.
Legea 204/18.09.2020	pentru modificarea şi completarea Legii nr. 10/1995 privind calitatea în construcţii
AND 522/2002	Instrucţiuni pentru stabilirea stării tehnice a unui pod.
CD 138/2010	Normativ privind criteriile de determinare a starii de viabilitate a podurilor de sosea din beton, beton armat, beton precomprimat, metal si compozite.
H.G. nr. 925/1995 actualizat prin HG 742/2018	pentru aprobarea regimului de verificare şi experimentare tehnică de calitate a proiectelor, a execuţiei lucrărilor şi a construcţiilor
Ordinul nr. 817/23.06.2021	pentru aprobarea Procedurii privind atestarea tehnico-profesională a verificatorilorde proiecte şi a experţilor tehnici
O.G 43/1997,modificată şi completată prin O.G. nr. 7/2010	Privind regimul drumurilor
LEGE nr. 198 din 9 iulie 2015	privind aprobarea Ordonanţei Guvernului nr. 7/2010 pentru modificarea şi completarea Ordonanţei Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor
Ordin al Ministrului Transporturilor nr. 1296/2017	pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea, construirea şi modernizarea drumurilor.
Ordin al Ministrului Transporturilor nr. 1295/2017	pentru aprobarea Normelor tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice
P 130-1999	Normativ privind urmărirea comportării în timp a construcţiilor – Ord. MLPTL nr. 57/N/1999.

SR EN 1337-6:2004	Aparate de reazem pentru structuri. Partea 6: Aparate de reazem cu balansiere
STAS 4392/84	Căi ferate normale. Gabarite.
STAS 4834/86	Guri de scurgere din fontă pentru poduri.
STAS 5088/75	Lucrări de artă. Hidroizolaţii. Prescripţii de proiectare şi execuţie.
STAS 6054/77	Teren de fundare. Adâncimi maxime de îngheţ. Zonarea teritoriului României.
SR EN 13369/2018 ver.eng.	Reguli comune pentru produsele prefabricate de beton.
SR EN 12794+A1:2007 SR EN 12794+A1:2007/AC:2009	Produse prefabricate de beton. Piloţi de fundatii
STAS 11348/87	Lucrări de drumuri. Îmbrăcăminţi bituminoase pentru calea pe pod. Condiţii tehnice generale de calitate.
SR EN 13670:2010	Execuţia structurilor de beton. Partea 1:Condiţii comune
ANEXE NAŢIONALE LA EUROCODURI (standarde publicate)	
Bazele proiectării	
SR EN 1990:2004/NA:2006	Eurocod: Bazele proiectării structurilor. Anexa naţională
Acţiuni asupra structurilor	
SR EN 1991-1-4:2006/NB:2017	Eurocod 1: Acţiuni asupra structurilor. Partea 1-4: Acţiuni generale – Acţiuni ale vântului. Anexa naţională
SR EN 1991-1-6:2005/NB:2008	Eurocod 1: Acţiuni asupra structurilor. Partea 1-6: Acţiuni generale - Acţiuni pe durata execuţiei. Anexa naţională
SR EN 1991-2:2004/NB:2006	Eurocod 1: Acţiuni asupra structurilor. Partea 2: Acţiuni din trafic la poduri. Anexa naţională
Structuri de beton	
SR EN 1992-1-1:2004/NB:2008 SR EN 1992-1-1:2004/NB:2008/A91:2009	Eurocod 2: Proiectarea structurilor de beton. Partea 1-1: Reguli generale si reguli pentru clădiri. Anexa naţională
SR EN 1992-2:2006/NA:2009	Eurocod 2: Proiectarea structurilor de beton. Partea 2: Poduri de beton. Proiectare si prevederi constructive. Anexa naţională
Fundaţii	
SR EN 1997-1:2004/NB:2016	Eurocod 7: Proiectarea geotehnica. Partea 1: Reguli generale. Anexa naţională
SR EN 1997-2:2007/NB:2009	Eurocod 7: Proiectarea geotehnica. Partea 2: Investigarea si încercarea terenului. Anexa naţională
Rezistenţă la cutremur	
SR EN 1998-1:2004/NA:2008	Eurocod 8: Proiectarea structurilor pentru rezistenţa la cutremur. Partea 1: Reguli generale, acţiuni seismice si reguli pentru clădiri. Anexa naţională
SR EN 1998-2:2006/NA:2010	Eurocod 8: Proiectarea structurilor pentru rezistenţa la cutremur. Partea 2: Poduri. Anexa naţională
SR EN 1998-3:2005/NA:2010	Eurocod 8: Proiectarea structurilor pentru rezistenţa la cutremur. Partea 3: Evaluarea si consolidarea construcţiilor
SR EN 1998-5:2004/NA:2007	Eurocod 8: Proiectarea structurilor pentru rezistenţa la cutremur. Partea 5: Fundaţii, structuri de susţinere si aspecte geotehnice. Anexa naţională

- consolidarea fundatiilor la culee prin camasuire cu beton armat si injectii sub talpa fundatiilor, pe toata latimea acestora, pentru preluarea incarcarilor clasei E de incarcare (A30, V80);

  Nota:

  Sapatura se va executa pe tronsoane de maxim 1,50 m lungime, pentru a nu fi afectata stabilitatea structurii. Se va arma si se va betona tronsonul sapat, dupa care se va trece la sapatura urmatorului tronson. Camasuiala cu beton armat se va realiza pana la o cota de 0,50 m deasupra talpii fundatiei.

- demolarea zidurilor de garda si coronamentul zidurilor intoarse pana la nivelul banchetelor de rezemare;
- adaptarea zidurilor intoarse si a zidurilor de garda ale culeelor la noile caracteristici (lăţime, cotă roşie) rezultate in urma noii suprastructuri;
- realizarea unei suprastructuri noi alcatuita din grinzi prefabricate precomprimate solidarizate la partea superioara prin intermediul unei placi de suprabetonare din beton armat, astfel incat sa permita realizarea unei parti carosabile pentru 2 fire de circulatie, doua trotuare denivelate/la nivel, cu latimea utila conform normelor in vigoare, montarea de parapete directionale tip H4b si 2 lise pentru montarea de parapete pietonale;
- montarea de guri de scurgere cu prelungitoare si gratare, conform normelor in vigoare;
- protectia anticoroziva a suprafetelor de beton ale suprastructurii si a infrastructurilor (fata vazuta) conform normelor in vigoare si/sau cerintelor beneficiarului;
- realizarea unui strat suport hodroizolatie pe toata latimea placii de suprabetonare, conform normelor in vigoare;
- realizarea grinzilor de parapet de siguranta H4B la marginea partii carosabile;
- montarea de parapete de siguranta tip H4B la marginea partii carosabile, conform normelor in vigoare;
- montarea de parapete pietonale pe lisele de parapet, conform normelor in vigoare si/sau cerintelor beneficiarului;
- asternerea peste stratul suport a unei hidroizolatii din materiale performante conform normelor in vigoare si/sau cerintelor beneficiarului;
- asternerea straturilor caii pe pod conform normelor in vigoare;
- executarea de scări, casiuri, santuri la baza taluzurilor pe zona de racordare pod-rampe unde este cazul;
- refacerea taluzurilor si pereerea acestora in zona podului;
- refacerea racordarii de la capetele podului a partii carosabile si a platformei rampelor de acces la pod de la noile caracteristici ale podului (lăţime, cotă roşie) la drumul existent;

- montarea pe ambele rampe de placi de racordare cu terasamentele;
- racordarea pe o lungime de minim 10 m de la capetele podului a partii carosabile si a platformei rampelor de acces la pod de la noile caracteristici ale podului (lăţime, cotă roşie) la drumul existent.
- montarea de parapete de siguranta H4b pe pod conform normelor in vigoare si/sau cerintelor beneficiarului.
- montare parapete direcţionale pe rampe (acolo unde este cazul) conform normelor in vigoare si/sau cerintelor beneficiarului.
- lucrari de degajare si profilare a albiei in zona podului;
- refacerea taluzurilor si pereerea acestora in zona podului;
- realizarea marcajelor rutiere şi montarea indicatoarelor rutiere necesare pe pod şi rampe.

Pe timpul executiei lucrarilor circulatia se va desfasura pe o varianta provizorie de circulatie cu pod provizoriu sau pe rute ocolitoare, cu semnalizarea corespunzatoare a circulaţiei inclusiv pe timpul nopţii.

Nota:

La intocmirea documentatiei tehnice pentru podul nou se vor avea in vedere urmatoarele :

- *Executarea podului nou se va face numai pe baza unei documentatii tehnice de executie, intocmita de o firma de specialitate.*
- *Lungimea acestuia va fi stabilita in urma dimensionarii din punct de vedere hidraulic, pentru asigurarea conform normelor in vigoare.*
- *In urma determinarii lungimii din punct de vedere hidraulic, daca aceasta permite, se poate realiza un podet prefabricat nou cu lungimea de 5,00 m, dimensionat la Eurocod ;*
- *Cota de fundare si tipul fundatiilor podului vor respecta recomandarile* ***Studiului Geotehnic.***

Lucrarile propuse in <u>Solutia 2</u> asigura podul la parametrii de exploatare corespunzatori incarcarilor normelor in vigoare si/sau cerintelor Beneficiarului si o durata de exploatare de 100 de ani, cu conditia realizarii lucrarilor de intretinere conform normelor in vigoare.

<u>Solutia 3 – Lucrari de intretinere periodica</u>

Pentru ca circulatia sa se desfasoare in conditii de siguranta si confort, cu aducerea podului la parametrii de exploatare corespunzatori clasei I de incarcare (A13; S60), se propun executarea urmatoarelor lucrari:

- desfacerea sistemului rutier si a timpanelor;
- demontarea fasiilor cu goluri;
- decaparea sistemului rutier pe rampe;
- demontarea placilor de racordare pod-rampe;
- reparatii cu mortare speciale la zonele cu defecte ale grinzilor monolite;

Pe timpul executiei lucrarilor circulatia se va desfasura alternativ pe jumatate de cale, cu semnalizarea corespunzatoare a circulaţiei inclusiv pe timpul nopţii.

***Nota*:**

- *Lucrarile de reparatii ale podului se vor executa pe baza unei documentatii tehnice de executie, intocmita de o firma de specialitate.*

Lucrarile propuse in <u>Solutia 3</u> readuc podul existent la parametrii normali de exploatare corespunzatori clasei I de incarcare (A13; S60) si vor asigura durata de exploatare a podului de minim 10 de ani cu conditia realizarii lucrarilor de intretinere.

5. CONCLUZII

Se consideră că lucrările necesare propuse in solutiile 1 si 2 vor asigura cerinţele de rezistenţă, stabilitate, prelungirea duratei de viaţă precum şi îmbunătăţirea siguranţei, confortului şi funcţionalităţii în exploatare a podului amplasat pe un drum incadrat in clasa tehnica III.

Lucrarile prevazute in solutia 3 vor asigura îmbunătăţirea siguranţei si confortului, prelungirea duratei de viaţă pana la inceperea lucrarilor prevazute in solutiile 1 sau 2.

In urma calculului de debuseu intocmit (in Anexa 2 la prezenta Expertiza Tehnica), podul poate prelua, in conditiile actuale de scurgere, debitul maxim cu probabilitate de depasire de 1% comunicat de catre Administratia Nationala Apele Romane, asigurand o garda de 1,00 m.

Pe baza studiului hidrologic, la faza urmatoare de proiectare (D.A.L.I./S.F.), se va intocmi documentatia tehnica pentru obtinerea avizului de gospodariere a apelor, pentru solutia avizata.

Analizand cele 3 solutii, din punct de vedere tehnico-economic se propune **Solutia 2** ca fiind solutia cea mai avantajoasa.

<u>Pe baza solutiilor propuse in prezenta Expertiza Tehnica si in urma analizei scenariilor si a propunerilor din documentatia tehnica in faza D.A.L.I., Beneficiarul poate opta pentru realizarea oricareia dintre cele 3 solutii.</u>

Pana la inceperea lucrarilor de reabilitare este necesara, de asemenea, urmarirea periodica a starii tehnice a podului si evolutia in timp a albiei.

Masurile impuse si concluziile prezentei Expertize Tehnice sunt valabile **5 ani** cu conditia realizarii lucrarilor provizorii de punere in siguranta si daca nu se produce nici unul din urmatoarele evenimente:

- **transporturi exceptionale care pot afecta elementele podului;**
- **aparitia unor degradari accidentale;**
- **accidente rutiere cu lovirea elementelor constructive;**
- **cutremur cu gradul de intensitate mai mare de 6 pe scara MSK;**
- **incendii, explozii, produse pe sau sub pod;**
- **alunecari de teren;**
- **modificari ale albiei raului;**
- **viituri care afecteaza infrastructura podului, rampele si conditiile hidraulice din amplasament;**
- **defecte suplimentare ale elementelor de sustinere fata de cele din prezenta expertiza tehnica datorate lipsei lucrarilor de intretinere.**

DIACONU N. ION DUMITRU ROMANIA NR. 06535 A4, B2, D INGINER EXPERT TEHNIC

EXPERT TEHNIC ATESTAT M.T.C.T.

Ing. Diaconu Ion Dumitru

Denumire contract:	INTOCMIRE EXPERTIZE TEHNICE PENTRU PODURILE DIN ADMINISTRAREA C.N.A.I.R. S.A. – D.R.D.P. TIMISOARA
Denumire lucrare:	POD PE DN 7 LA KM 522+893, PESTE PARAUL IER, JUDETUL ARAD

ACHIZITOR: C.N.A.I.R. S.A. prin DRDP Timisoara
BENEFICIAR: C.N.A.I.R. S.A. prin DRDP Timisoara
PRESTATOR: DONPREST COM S.R.L.
EXPERT TEHNIC ATESTAT: Ing. DIACONU ION DUMITRU
FAZA DE PROIECTARE : EXPERTIZĂ TEHNICĂ
DATA : IUNIE 2021

EVALUARE LUCRARI POD

Solutia 1 – Lucrari de consolidare la infrastrutura si inlocuire suprastructura

Lungime pod=	11,50	m
Latime pod=	9,50	m
Latime parte carosabila=	8,90	m
Suprafata pod=	109,25	mp
Lungime rampe=	24,00	m
Latime rampe=	8,00	m
Suprafata rampe=	192,00	mp
Suprafata albie=	1100,00	mp

Indici de cost:

Lucrari pod=	1000,00	Euro/mp
Lucrari rampe=	70,00	Euro/mp
Lucrari albie=	30,00	Euro/mp

Categorie lucrari	Cantitate	UM	Pret unitar	Euro/mp	Pret total	Euro
Lucrari pod	109,25	mp	1.000,00	Euro/mp	109.250,00	Euro
Lucrari rampe	192,00	mp	70,00	Euro/mp	13.440,00	Euro
Lucrari albie	1.100,00	mp	30,00	Euro/mp	33.000,00	Euro
TOTAL LUCRARI C+M (SOLUTIA 1)					**155.690,00**	**Euro**

Curs EURO/LEU din 28.06.2021 =	4,926

VALOARE INVESTITIE:

C+M (fara TVA)	1,1	155.690,00	4,926	843.621,83	lei
INV (Se adauga 15% alte costuri la DG)		1,15	843.621,83	970.165,11	lei
TVA		19%	970.165,11	184.331,37	lei
TOTAL INVESTITIE (inclusiv TVA)				**1.154.496,48**	**lei**

Durata de realizare 8 luni

Categorie lucrari	Cantitate	UM	Pret unitar	Euro/mp	Pret total	Euro
Lucrari pod	109,25	mp	700,00	Euro/mp	76.475,00	Euro
Lucrari rampe	192,00	mp	70,00	Euro/mp	13.440,00	Euro
Lucrari albie	1.100,00	mp	20,00	Euro/mp	22.000,00	Euro
TOTAL LUCRARI C+M (SOLUTIA 3)					**111.915,00**	**Euro**

Curs EURO/LEU din 28.06.2021 =	4,926

VALOARE INVESTITIE:

C+M (fara TVA)	1,1	111.915,00	4,926	606.422,62	lei
INV (Se adauga 15% alte costuri la DG)		1,15	606.422,62	697.386,01	lei
TVA		19%	697.386,01	132.503,34	lei
TOTAL INVESTITIE (inclusiv TVA)				**829.889,35**	**lei**

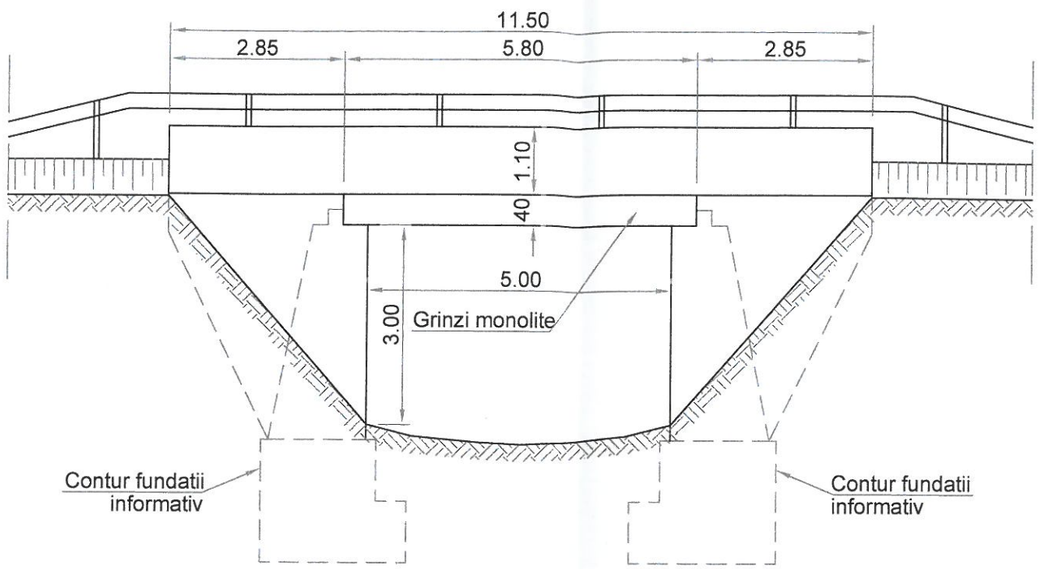
Durata de realizare 4 luni

<u>Nota</u> : Evaluarile lucrarilor prezentate au un caracter orientativ, valoarea reala va fi stabilita in cadrul proiectului de executie pe baza listelor de cantitati de lucrari.

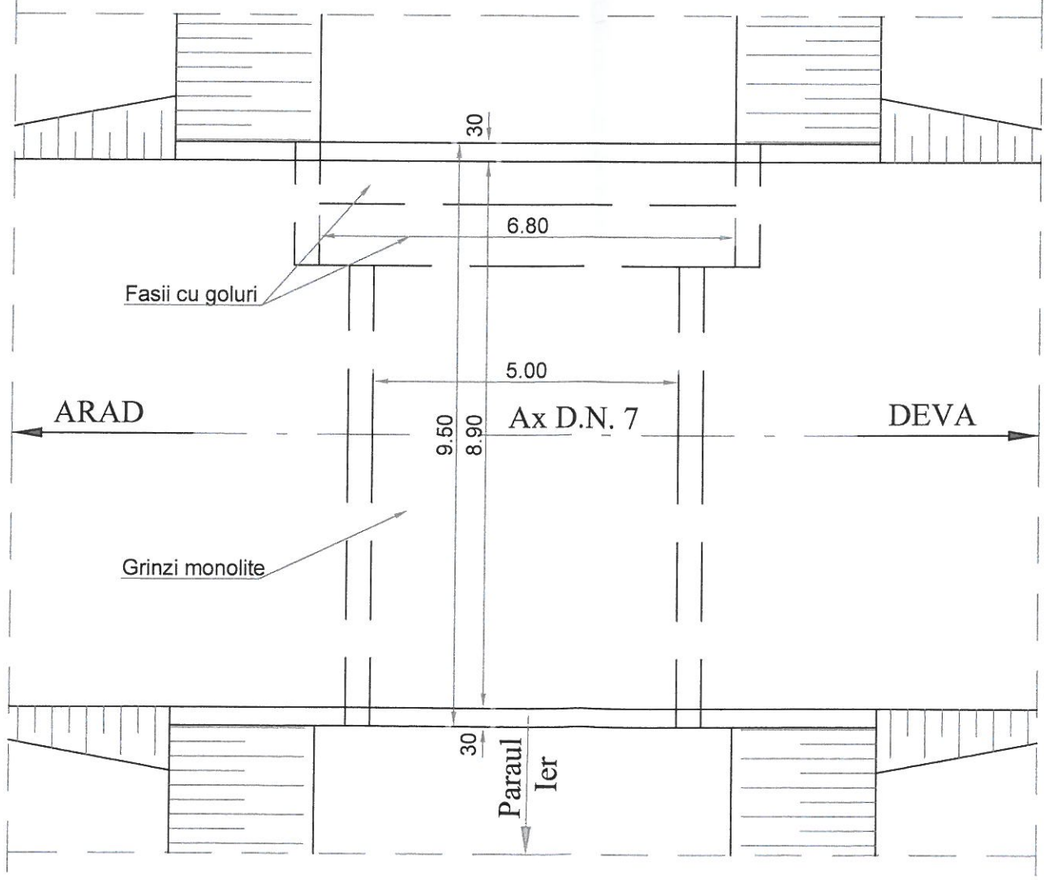
Expert Tehnic Atestat
ing. DIACONU Ion Dumitru



ELEVATIE Sc.1:100



VEDERE PLANA Sc.1:100







DIACONU N. ION DUMITRU ROMÂNIA M.T.C.T. NR. 06535 A4, B2, D INGINER EXPERT TEHNIC

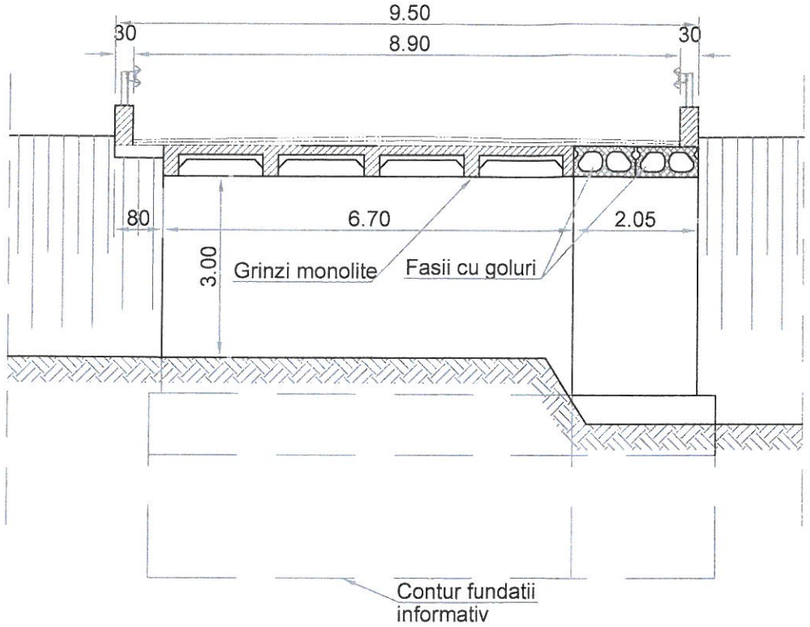
CLASA DE INCARCARE LA EXECUTIE: clasa E (A30, V80)
CLASA DE INCARCARE IN PREZENT: clasa I (A13, S60)
Zona seismica de calcul: a_g=0,15g, T_c=0,7 sec)
conform P100-1/2013
Anul constructiei: 1965 Anul consolidarii 1997

Expert	Diaconu Ion Dumitru		A4, B2, D	Expertiza nr. 30 / Data: Iunie 2021	
	Nume	Semnatura	Cerinta	Referat/expertiza nr./data	
Achizitor: C.N.A.I.R. S.A. PRIN D.R.D.P. TIMISOARA Timisoara, Str. Coriolan Baran, nr. 18 CUI: 16054368	PRESTATOR: DONPREST.COM S.R.L. Bucuresti, str. Aferului nr. 5 sect. 1, ORC:J40/10235/1994 CUI: RO 5794140		Beneficiar: C.N.A.I.R. S.A. PRIN D.R.D.P. TIMISOARA		Contract nr. 500/114/14.05.2021
			DENUMIRE CONTRACT: INTOCMIRE EXPERTIZE TEHNICE PENTRU PODURILE DIN ADMINISTRAREA C.N.A.I.R. S.A. – D.R.D.P. TIMISOARA DENUMIRE LUCRARE: POD PE DN 7 LA KM 522+893, PESTE PARAUL IER, JUDETUL ARAD		Faza: EXP. TEH.
Specificatie	Nume	Semnatura	Scara 1:100	Titlu plansa: RELEVEU	Plansa nr. 03
Relevat:	teh. Eftimie Vicentiu		Data 06/2021		
Desenat:	teh. Eftimie Vicentiu				
Sef proiect:	ing. Ilie Bogdan				

SECTIUNE TRANSVERSALA

Sc. 1:100







DIACONU N. ION DUMITRU
ROMÂNIA M T C T
NR. 06535
A4, B2, D
EXPERT TEHNIC INGINER

CLASA DE INCARCARE LA EXECUTIE: clasa E (A30, V80)
CLASA DE INCARCARE IN PREZENT: clasa I (A13, S60)
Zona seismica de calcul: a_g=0,15g, T_c=0,7 sec)
conform P100-1/2013
Anul constructiei: 1965 Anul consolidarii 1997

Expert	Diaconu Ion Dumitru		A4, B2, D	Expertiza nr. 30 / Data: Iunie 2021	
	Nume	Semnatura	Cerinta	Referat/expertiza nr./data	
Achizitor: C.N.A.I.R. S.A. PRIN D.R.D.P. TIMISOARA Timisoara, Str. Coriolan Baran, nr. 18 CUI: 16054368	PRESTATOR: DONPREST COM S.R.L. Bucuresti, str. Arcului nr. 5 sect. 1, ORC: J40/10235/1994 CUI: RO 5794140		Beneficiar: C.N.A.I.R. S.A. PRIN D.R.D.P. TIMISOARA		Contract nr. 500/114/14.05.2021
			DENUMIRE CONTRACT: INTOCMIRE EXPERTIZE TEHNICE PENTRU PODURILE DIN ADMINISTRAREA C.N.A.I.R. S.A. – D.R.D.P. TIMISOARA		Faza: EXP. TEH.
Specificatie	Nume	Semnatura	DENUMIRE LUCRARE: POD PE DN 7 LA KM 522+893, PESTE PARAUL IER, JUDETUL ARAD		
Relevat:	teh. Eftimie Vicentiu		Scara 1:100		
Desenat:	teh. Eftimie Vicentiu		Titlu plansa: SECTIUNE TRANSVERSALA		Plansa nr. 04
Sef proiect:	ing. Ilie Bogdan		Data 06/2021		

POD PE DN 7 LA KM 522+893, PESTE PARAUL IER

Nr. cadastral 304610
Nr. cadastral 304610
Nr. cadastral 304794
Nr. cadastral 304795
Nr. cadastral 304796
Nr. cadastral 304797
Nr. cadastral 304798
Nr. cadastral 304799
Nr. cadastral 304800
Nr. cadastral 305385
Nr. cadastral 305386
Nr. cadastral 305387
Nr. cadastral 305388
Nr. cadastral 305590
Nr. cadastral 305593
Nr. cadastral 305595
Nr. cadastral 305597

Vladimirescu
D.N.7
Drum
Ier
Paulis

519600 235250
519600 235300
519600 235350
519600 235400
519550 235250
519550 235300
519550 235350
519550 235400

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 23 24 25 26 27 28 29 30 31

34.56m 60.64m 61.74m 27.77m 18.10m 2.64m 17.31m 9.53m 7.78m 7.50m 63.84m 56.91m 31.50m 4.47m 5.00m 3.43m 3.47m 12.33m 12.47m 12.52m 40.82m 20.24m 26.13m 16.64m 15.26m 14.61m 9.85m 7.78m 3.68m 11.14m

DIACONU N. ION DUMITRU ROMÂNIA EXPERT TEHNIC NR. 06535 A1, B2, C

Expert	Diaconu Ion Dumitru			A4, B2, D	Expertiza nr. 30 / Data: Iunie 2021
	Nume	Semnatura		Cerinta	Referat/expertiza nr./data
Achizitor: C.N.A.I.R. S.A. PRIN D.R.D.P. TIMISOARA Timisoara, Str. Coriolan Baran, nr. 18 CUI: 16054368	PRESTATOR: DONPREST COM S.R.L. Bucuresti, str. Artarului nr. 5 sect. 1, ORC:J40/10235/1994 CUI: RO 5794140			Beneficiar: C.N.A.I.R. S.A. PRIN D.R.D.P. TIMISOARA	Contract nr. 500/114/14.05.2021
				DENUMIRE CONTRACT: INTOCMIRE EXPERTIZE TEHNICE PENTRU PODURILE DIN ADMINISTRAREA C.N.A.I.R. S.A. – D.R.D.P. TIMISOARA	Faza: EXP. TEH.
				DENUMIRE LUCRARE: POD PE DN 7 LA KM 522+893, PESTE PARAUL IER, JUDETUL ARAD	
Specificatie	Nume	Semnatura	Scara 1:500	Titlu plansa: PLAN DE SITUATIE	Plansa nr. 05
Relevat:	teh. Eftimie Vicentiu				
Desenat:	teh. Eftimie Vicentiu		Data 06/2021		
Sef proiect:	ing. Ilie Bogdan				