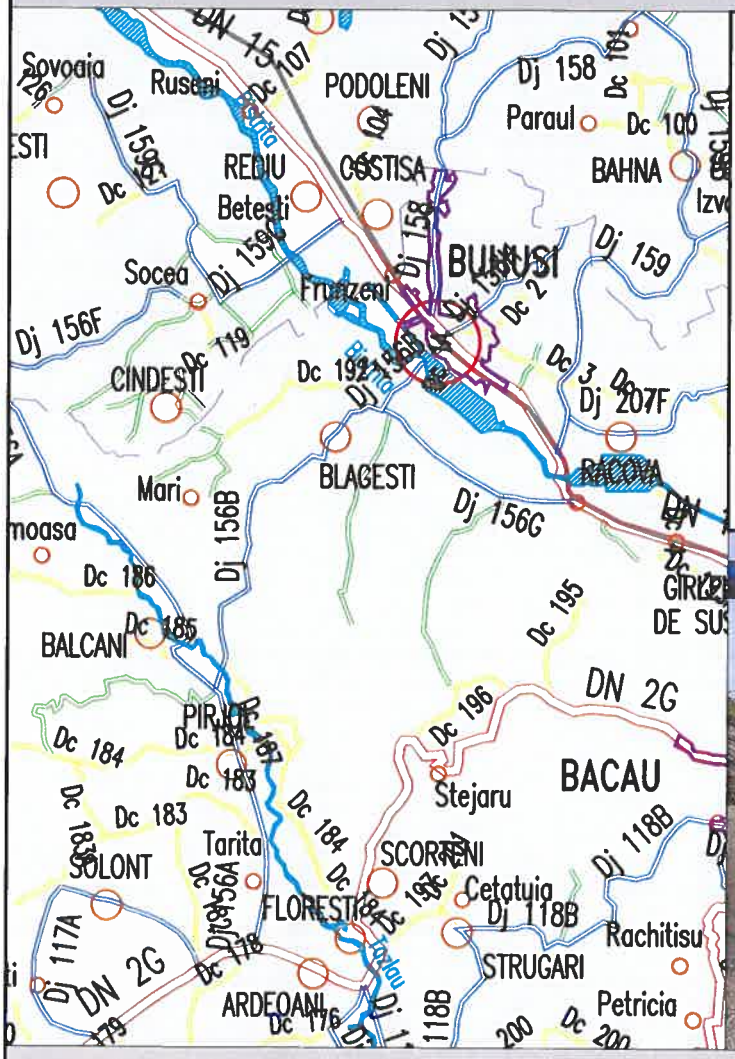
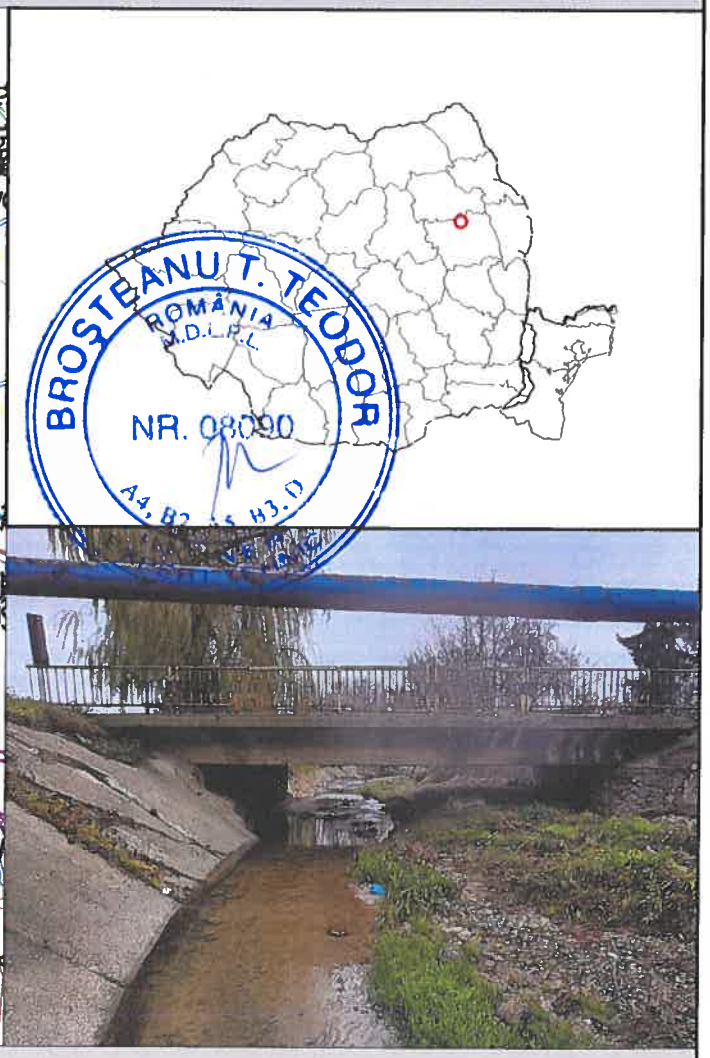
S.C. EVALCONS TECH S.R.L.
Str. I.L.Caragiale, nr.1, mun. Bacău,
Judetul Bacău. Cod 600058;
CUI: RO 27788696,
Nr. Reg. Com.: J04/986/2010

Faza: E.T.
Proiect: 188/2022

SERVICII DE EXPERTIZA TEHNICA PENTRU 5 PODURI DIN CADRUL D.R.D.P. IASI

DN15 LA KM 347+065, LOCALITATEA BUHUSI, JUDETUL BACAU





BENEFICIAR: C.N.A.I.R. S.A. prin D.R.D.P. Iasi

Exemplarul nr.: 2

2022

LISTĂ DE SEMNĂTURI

Colectiv de proiectare:

Expert tehnic Atestat: Dr.ing.BROŞTEANU T. TEODOR

Atestat 08090 în domeniile A4,B2,D

BROŞTEANU T. TEODOR ROMÂNIA M.D.L.P.L. 08090 A4, B2, A5, B3, D INGINER EXPERT TEHNIC

Şef proiect : ing. IULIAN MÂŢĂ

SOCIETATE COMERCIALĂ EVALCON TECH SRL BACAU ROMANIA

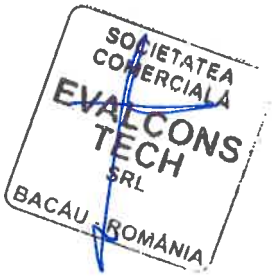
BORDEROU

A-PIESE SCRISE

LISTĂ DE SEMNĂTURI 1
BORDEROU 2
I. RAPORT DE EXPERTIZĂ TEHNICĂ 4
1.DATE GENERALE 4
2. OBIECTUL ŞI SCOPUL EXPERTIZEI 4
3. DATE ŞI INFORMAŢII UTILIZATE LA ELABORAREA EXPERTIZEI 5
4.STANDARDE ŞI NORMATIVE APLICABILE 5
5. DESCRIEREA LUCRĂRII 7
6. STAREA ACTUALĂ A LUCRĂRII 8
8. PARAMETRII CARE CARACTERIZEAZĂ GRADUL DE FUNCŢIONALITATE AL LUCRĂRII 10
9. STAREA TEHNICA A PODULUI 11
10. VARIANTE DE INTERVENTI - LUCRARI NECESARE 12
11. CONCLUZII 13
II. FIŞA DE CONSTATARE A STĂRII TEHNICE A UNUI POD 15
1. DATE DE IDENTIFICARE A LUCRĂRII 15
2. NOTAREA DEFECTELOR CONSTATATE ÎN TEREN 16
3. NOTAREA CARACTERISTICILOR DE FUNCŢIONALITATE 25
4. DETERMINAREA INDICELUI DE STARE TEHNICA 30
ANEXA 1 - FOTOGRAFII RELEVANTE 31
ANEXA 2 – DEVIZ GENERAL 36

B-PIESE DESENATE

D0	- PLAN DE AMPLASARE ÎN ZONĂ	sc.1:200000
PS-01	- PLAN DE SITUATIE	sc. 1:500
P-01	- RELEVEU POD EXISTENT	sc.1:100



I. RAPORT DE EXPERTIZĂ TEHNICĂ

1.DATE GENERALE

C.N.A.I.R. S.A. prin Direcţia Regională de Drumuri şi Poduri Iasi, are în administrare drumul naţional DN15, dupa cum urmeaza:

15	Bradu - Poiana Teiului - Piatra	223+411	308+860
	Neamt - Costisa	318+300	345+100
	Buhusi - Lespezi - Bacau	345+100	368+600

Din punct de vedere functional, DN 15 se incadreaza in categoria drumurilor naţionale principale.

Din punct de vedere tehnic, în conformitate cu Ordinul 1295/2017 pentru aprobarea "Normelor tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice", drumul naţional DN15 este clasificat ca drum de clasă tehnică III.

Drumul naţional DN15 pe acest sector, traversează zona de relief *ses*, în conformitate cu prevederile AND 583-2002 - "*Normativ privind condiţiile de relief pentru proiectarea drumurilor şi stabilirea capacităţii de circulaţie a acestora*".

DN15 prezintă în secţiune transversală o platformă de 9,00 m, având o parte carosabilă de 7,0 m cu două benzi de 3,50 m lăţime fiecare şi acostamente de câte 1,0 m lăţime.

Conform stării de viabilitate a drumurilor naţionale aflate în administrarea DRDP Iasi, pe traseul drumului DN15 la km 347+065 există un pod din beton armat, în lungime totala de 14,00m, peste raul Orbic, în apropierea localitatatii Buhusi, construit în anul 1964.

Conform Ordinului M.L.P.A.T. nr. 31/N din octombrie 1995, această lucrare are categoria de importanta deosebita "B".

Poziţia kilometrică din starea de viabilitate este în concordanţă cu bornele km existente.

Podul este amplasat pe teritoriul UAT Bacau.

2. OBIECTUL ŞI SCOPUL EXPERTIZEI

Lucrarea expertizată este un pod situat pe DN15 la km 347+065, peste un raul Orbic, în apropierea localitatatii Buhusi, in judetul Bacau.

Scopul expertizei este stabilirea stării tehnice a podului, precum şi a măsurilor şi lucrărilor necesare pentru reabilitarea lucrării şi asigurarea condiţiilor de siguranţă a circulaţiei.

3. DATE ŞI INFORMAŢII UTILIZATE LA ELABORAREA EXPERTIZEI

La elaborarea expertizei au fost utilizate datele culese pe teren la cercetarea in situ efectuată în luna Noiembrie 2022.

S-au facut masuratori topografice pentru materializarea amplasamentului, concretizate prin plan de situatie sc. 1:500.

Conform codului de proiectare seismica P100-1-2013, valoarea de varf a accceleratiei terenului pentru proiectare este ag=0.30g, iar perioada de control (de colt) a spectrului de raspuns este Tc=0.7 s.

Pentru stabilirea stării tehnice a podului s-a efectuat o deplasare la amplasamentul acestuia, s-au făcut măsurători la elementele de construcţie şi observaţii privind defectele şi degradările existente utilizând „Instrucţiuni pentru stabilirea stării tehnice a unui pod, indicativ AND 522-2006 .

În conformitate cu aceste instrucţiuni, s-a procedat la identificarea defectelor şi degradărilor aparente la elementele podului şi anume:

- La elementele principale ale structurii de rezistenţă;
- La elementele de rezistenţă ale suprastructurii care susţin calea;
- La elementele infrastructurii (culei, racordări cu terasamentele);
- La albia parâului, apărări de maluri, rampele de acces la pod;
- La calea podului, parapete.

4.STANDARDE ŞI NORMATIVE APLICABILE

1) AND 522-2006 - Instrucţiuni pentru stabilirea stării tehnice a unui pod
2) P 100-1/2013 - Cod de proiectare seismică - Partea I - Prevederi de proiectare pentru clădiri, indicativ P 100-1/2013
3) Legea nr. 10/1995 privind calitatea în constructii,
4) Legea 50/1991 privind autorizarea executarii lucrarilor de constructii,
5) Ordinul M.T. nr. 1296/2017 pentru aprobarea "Normelor tehnice privind proiectarea, construirea şi modernizarea drumurilor",
6) NP 067/2002 Normativ departamental privind proiectarea lucrărilor de apărare a drumurilor şi podurilor,
7) PD 95-2002 Normativ privind proiectarea hidraulică a podurilor şi podeţelor,
8) Legea nr. 177/2015 pentru modificarea şi completarea Legii nr. 10/1995 privind calitatea în construcţii,

9) HG. 907/2016, aprobarea conţinutului cadru al documentaţiei tehnico – economice aferente investiţiilor locale,

10) Legea apelor 107/1996,

11) P 130-1999 - Normativ privind comportarea în timp a construcţiilor

12) Instrucţiuni tehnice privind procedeele de remediere a defectelor pentru elementele de beton şi beton armat

13) MP 031-2003 - Metodologie privind programul de urmărire în timp a comportării construcţiilor din punct de vedere al cerinţelor funcţionale

14) Metodologia de stabilire a categoriei de importanţă a construcţiilor

15) Regulament privind stabilirea categoriei de importanţă a construcţiilor.

16) CD 99-2001 - Normativ privind repararea şi întreţinerea poderilor şi podeţelor de şosea din beton, beton armat, beton precomprimat şi zidărie de piatră

17) CD 63-2000 - Normativ pentru proiectarea şi folosirea aparatelor de reazem din neopren pentru podurile de cale ferată şi şosea

18) PD 165-2012 - Normativ privind alcătuirea şi calculul structurilor de poduri şi de podeţe de şosea cu suprastructuri monolite şi prefabricate

19) NP 115-2004 - Normativ privind proiectarea infrastructurilor de beton şi beton armat pentru poduri

20) AND 534-1998 - Manual pentru identificarea defectelor aparente la podurile rutiere şi indicarea metodelor de remediere.

21) CD 138-2010 - Normativ privind criteriile de determinare a stării de viabilitate a podurilor de şosea din beton, beton armat şi beton precompromat metal şi compoziţie.

22) AND 577-2002 - Normativ privind execuţia şi controlul calităţii hidroizolaţiei la poduri.

23) AND 578-2002 - Normativ pentru execuţia plăcilor de suprabetoane a podurilor sub trafic.

24) Norme metodologice privind condiţiile de închidre a circulaţiei şi de instituire a restricţiilor de circulaţie în vederea executării de lucrări în zona drumului public şi/sau pentru protejarea drumului.

25) AND 593-2014 - Normativ pentru sisteme de protectie pentru siguranţa circulaţiei pe drumuri, poduri şi autostrăzi.

26) P 15-2000 - Normativ pentru proiectarea aparatelor de reazem la podurile de şosea din beton armat.

Standardele şi normativele indicate mai sus nu sunt limitative şi acestea se vor completa în funcţie de valabilitatea acestora.

5. DESCRIEREA LUCRĂRII

Lucrarea este un pod cu suprastructura alcatuita dintr-o retea de grinzi principale si secundare, solidarizate cu antretoaze din beton armat, iar infrastructura este compusa din culee masive din beton.

Podul traverseaza raul Orbic, în apropierea localitatii Buhusi, judetul Bacau, la km 347+065, pe drumul national DN15.

Conform masuratorilor din teren, podul are o lungime de 14,50 m.

Podul este drept, pozitionat în aliniament si este amplasat normal pe cursul de apa.

Lăţimea suprastructurii este de 10.85 m, iar latimea caii este de 10,00 m, trotuarele lipsind.

Podul a fost construit in anul 1964 si a fost supus unor lucrari de reparatii si consolidare, la o data neprecizata, prin sporirea latimii grinzilor principale, concomitent cu executia consolelor, marind astfel gabaritul de circulatie.

Schema statica este de grinda simplu rezemata, iar clasa de incarcare I.

Infrastructura este formată din două culee masive cu elevatii din zidarie de piatra rostuita, fundate direct prin intermediul blocurilor de fundare.

Inaltimea vizibila a elevatiilor culeelor este de 1,30m, iar latimea elevatiilor este de 8,75m. Culeele nu sunt prevazute cu ziduri intoarse, iar racordarile infrastructurilor se fac prin intermediul unor zidarii din piatra, care fac tranzitul cu apararile de mal din pereuri din beton.

Suprastructura este alcătuită din doua grinzi principale cu latimea de 85 cm si cinci grinzi longitudinale secundare cu latimea de 15 cm, solidarizate cu antretoaze cu grosimea de 15 cm. Reteaua de grinzi sustine placa carosabila din beton armat cu grosimea de 30 cm, care se extinde dincolo de grinzile principale prin console cu vute cu latimea de 1,05 inclusiv grinzile de parapet.

Grinzile reazema direct pe bancheta culeei, prin intermediul unui mortar de poza.

Calea pe pod este din imbracaminte asfaltica, prezinta straturi suplimentare si este delimitata de grinzile de parapet.

Nu exista trotuare, nici parapete de siguranta, parapetele pietonale sunt metalice.

Albia este conturata, sunt prezente aparari de mal din pereuri din beton.

Instalatii pozate sau suspendate de pod – este vizibil un cablu sub consola amonte.

6. STAREA ACTUALĂ A LUCRĂRII

Pentru stabilirea stării tehnice a podului au fost efectuate deplasări la lucrare, unde s-au făcut măsurători pentru întocmirea releveului şi s-au făcut observaţii asupra podului şi a zonelor aferente acestuia conform ''Instrucţiuni pentru stabilirea stării tehnice a unui pod'' Indicativ AND 522– 2006 şi după "Manualul privind defectele şi degradările aparente la poduri rutiere şi indicarea metodelor de remediere" elaborat de CESTRIN.

La inspectarea lucrării în situ s-au urmărit şi s-au evaluat parametrii care caracterizează starea tehnică şi cei care caracterizează gradul de funcţionalitate. Cu aceştia s-au stabilit indicii de calitate ai stării tehnice (**Ci**), respectiv cei de funcţionalitate (**Fi**).

Starea tehnică generală a podului s-a exprimat apoi prin **indicele de stare tehnică Ist**, care reprezintă suma tuturor indicilor de calitate (**Ci,Fi**).

În funcţie de valoarea indicelui Ist lucrarea se încadrează în una din cele 5 clase tehnice, corespunzător Instrucţiei AND 522-2006 şi se recomandă măsurile de intervenţie.

7. PARAMETRII CARE CARACTERIZEAZĂ STAREA TEHNICĂ (FIZICĂ) A PODULUI

Principalele defecte constatate pe teren in functie de indicii de calitate ai starii tehnice sunt prezentate mai jos, lista completa fiind detaliata in ***tabelul 2 – notarea defectelor constate in teren.***

C1. Elementele principale de rezistenţă ale suprastructurii.

Pentru stabilirea indicelui de calitate se va verifica starea grinzilor principale.

- Grinzile principale prezinta infiltratii si carbonatari la rostul dintre grinda veche si extindere;
- Grinzile cumuleaza mai multor degradări (exfolierea betonului, coroziunea armăturii, carbonatari) care se manifestă prin modificarea proprietăţilor fizico-mecanice ale materialelor;
- Zone cu defecte de suprafaţă ale feţei văzute, culoare neuniformă, pete negre şi impurităţi;
- Eroziunea betonului, prezenţa unor zone pe suprafaţa elementului în care agregatele nu sunt înglobate în pasta de ciment;

C2. Elemente de rezistență care susțin calea

Pentru stabilirea indicelui de calitate se va verifica starea grinzilor longitudinale secundare, antretoazelor, a placii carosabile si a consolelor:

- Console de trotuar puternic afectate de infiltratii, cu fisuri longitudinale la intrados, in dreptul grinzii de parapet;
- Cumularea mai multor degradări la placa si console(coroziunea betonului şi a armăturii, exfoliere, fisuri, stalactite) care se manifestă prin modificarea formei elementului şi a proprietăţilor fizico-mecanice ale materialelor;
- Zone cu defecte de suprafaţă ale feţei văzute, culoare neuniformă, pete negre şi impurităţi;
- Segregari ale betonului, prezenţa unor zone pe suprafaţa elementului în care agregatele nu sunt înglobate în pasta de ciment.

C3. Elemente ale infrastructurii (pile şi culei), aparate de reazem, dispozitive de protecție la acțiuni seismice, sferturi de con sau aripi

Pentru stabilirea indicelui de calitate se va verifica starea:

- culeelor;
- racordarilor cu terasamentele.

Infrastructurile prezintă urmatoarele degradări:

- culeele prezinta degradari ale zidariei, rosturi decolmatate, dislocări şi crăpături de moloane, moloane lipsa la bancheta;
- uzura zidăriei;
- zidărie degradată la suprafaţă, cu aspect prăfos, friabilă si exfoliată;
- infiltratii puternice pe la rosturi pe suprafatele culeelor si a zidurilor intors, culoare neuniforma, eroziunea betonului;
- rosturile de dilatatie sunt blocate, bancheta este inglobata in murdarie;
- racordarile din zidarii din piatra, sunt puternic degradate.

C4. Albia, apărări de maluri, rampe de acces, instalații pozate/suspendate de pod

Pentru stabilirea indicelui de calitate se va verifica starea:

- albiei;
- lucrarilor de aparare;
- rampelor de acces;
- instalatiilor pozate sau suspendate de pod.

Sunt constatate urmatoarele defecte si degradari:

- pereurile din beton prezinta fisuri si crapaturi, rosturi decolmatate prin care a crescut vegetatie;
- sedimentare material aluvionar, cu reducerea sectiunii de scurgere a albiei;

C5. Calea pe pod, guri de scurgere, trotuare, parapete, rosturi

Pentru stabilirea indicelui de calitate se va verifica starea:

- îmbracamintii pe partea carosabila;
- hidroizolatiei.

Sunt constatate urmatoarele defecte si degradari:

- Parapetele metalic este in cea mai mare parte deformat si ruginit;
- Nu exista trotuare;
- Rosturile de dilatatie sunt blocate cu mizerie, iar dispozitivele de acoperire lipsesc, fiind acoperite cu asfalt;
- Calea pe pod prezinta straturi asfaltice suplimentare;
- Nu exista parapete de siguranta si nici guri de scurgere;
- Infiltraţii puternice si eflorescenţe cauzate de deteriorarea hidroizoiaţiei, etc.

8. PARAMETRII CARE CARACTERIZEAZĂ GRADUL DE FUNCŢIONALITATE AL LUCRĂRII

Din punct de vedere **funcţional** s-au constatat următoarele, referitor la:

F1. Indicele de calitate determinat în funcţie de condiţiile de desfăşurare a traficului pe pod

Lungimea podului este de 14,50 m, lăţimea este de 10,85 m, iar a carosabilului este de 10,00 m, pentru două benzi de circulaţie şi corespunde cu lăţimea părţii carosabile a drumului (clasa tehnica III).

F2. Indicele de calitate în funcţie de clasa de încărcare a podului

Drumul naţional are clasa tehnica III, iar podul este considerat ca fiind dimensionat la clasa 1 de incarcare.

F3. Indicele de calitate determinat în funcţie de durata de exploatare a podului, care a trecut de la construcţia, sau de la ultima reparaţie capitală şi tipul podului

Podul are o durata de exploatare de peste 58 ani.

F4. Indicele de calitate determinat în funcție de modul de respectare la execuție a proiectului, neasigurarea condițiilor de efectuare a lucrărilor de întreținere și reparații, condiții de exploatare necorespunzătoare.

Neasigurarea scurgerii apei, stagnarea apei pe pod, existenţa unor straturi suplimentare a îmbrăcăminţii pe pod, lipsa indicatoarelor de restrictie viteza si tonaj, lipsa de estetica a incadrarii in mediul inconjurator.

F5. Indicele de calitate care reflectă calitatea lucrărilor de întreținere curentă

Lipsa totală a lucrărilor de întreţinere (Peste 50% din lucrările de întreţinere nerealizate).

9. STAREA TEHNICA A PODULUI

Starea tehnică s-a stabilit conform '"Instrucțiunilor tehnice pentru stabilirea stării tehnice a unui pod" - indicative AND 522 – 2006.

Indicele de calitate al stării tehnice a podului este alcătuită din:

C = ΣCj = Cl + C2 + C3 + C4 + C5 = 11 puncte

Indicele de calitate al principalelor caracteristici funcționale ale podului este alcătuit din:

F = ΣFj = Fl + F2 + F3 + F4 + F5 = 18 puncte

Starea tehnică generală este exprimat prin indicele de stare tehnică 1st:

1st = ΣCj + ΣFj = 11 + 18 = 29 puncte

Urmare a investigării lucrării pe teren, în conformitate cu **"Instrucțiuni tehnice pentru stabilirea stării tehnice a unui pod " Indicativ AND 522– 2006**, podul a cumulat un punctaj total de **29 de puncte** şi se încadrează în **Clasa stării tehnice IV - STARE TEHNICĂ NESATISFĂCĂTOARE** (elementele constructive prezintă degradări vizibile pe zone întinse cu tendinţa de afectare a capacităţii portante) se recomandă măsuri ce constau în reparatii, reabilitari sau înlocuirea unor elemente.

10. VARIANTE DE INTERVENTI - LUCRARI NECESARE

Avand in vedere ca podul are cca 58 de ani de cand a fost construit, durabilitatea materialelor utilizate este pusa sub semnul intrebarii, starea de degradare constatata este foarte avansata, ca urmare, varianta de interventie indicata de expertul tehnic este:

Executia unui pod nou

Aceasta solutie presupune devierea circulatiei pe rute ocolitoare, daca este posibil, sau executia unui pod provizoriu.

Podul nou va trebui sa corespunda normelor europene conform SR-EN 1990:2004, SR EN 1991-1:2004, SR EN 1992-2:2006, SR EN 1993-1:2007, SR EN 1994-2:2006, SR EN 1997-1:2004, SR EN 1998:2:2006.

Gabaritul podului va respecta prevederile STAS 2924-91, pentru drumuri de clasa tehnica III, prevazandu-se o latime a partii carosabile in concordanta cu latimea platformei drumului si a supralargii care se va introduce, avand in vedere amplasarea podului in curba.

Latimea totala a podului inclusiv trotuarele, va tine cont si de asigurarea latimii de lucru a parapetului, care se va dispune pe ambele parti ale drumului.

Deschiderea podului si elevatia vor fi dimensionate in urma unui calcul hidraulic, podul nou va asigura scurgerea debitului de calcul cu asigurarea de 1 % (conform HG 846/2001), cu un spaţiu de garda de min. 1.00 m.

Se va avea in vedere eventualitatea modificarii profilului longitudinal al drumului pe acest sector, in scopul asigurarii unui debuseu adecvat al podului, pentru evacuarea debitelor luate in calcul.

Sistemul de fundare va fi adecvat, determinat in functie de studiul geotehnic pe care va trebui sa il elaboreze obligatoriu un geolog si verificat la cerinta Af.

Calea pe pod va respecta prevederile normativului AND 546/2003

Proiectantul de la faza de proiectare SF, va tine cont de recomandarea expertului si va concretiza *minim doua optiuni tehnice* pentru realizarea acestui pod, cu respectarea conceptelor de asigurare a cerinţelor de calitate prevăzute de Legea nr 10/1995 referitoare la:

- rezistenţa şi stabilitatea la acţiuni statice, dinamice şi seismice,
- siguranţa în exploatare,
- igiena, sănătatea oamenilor, protecţia şi refacerea mediului.

11. CONCLUZII

Structura expertizata este un pod din beton armat, construit sa suporte clasa de incarcare 1 si amplasat pe un drum national de clasa tehnica III.

Nu s-au facut determinari ale betonului prin incercari nedistructive, acestea fiind irelevante, tinand cont de starea de degradare a constructiei.

Podul are o vechime de peste 58 de ani, calitatea si durabilitatea materialelor este compromisa si nu a fost supus unor lucrari de interventie de tip reparatii capitale sau consolidari.

Avand in vedere solutia constructiva, clasa de incarcare inadecvata si gabaritul insuficient al podului existent, se considera ca lucrarile de modernizare sau reabilitare prin extinderea infrastructurilor si ranforsarea/inlocuirea suprastructurii, pentru ridicarea clasei de incarcare, este foarte costisitoare atat din punct de vedere tehnic, cat si economic.

Urmare a investigării lucrării pe teren, în conformitate cu **" Instrucţiuni tehnice pentru stabilirea stării tehnice a unui pod " Indicativ AND 522– 2006**, podul a cumulat un punctaj total de **29 de puncte** şi se încadrează în **Clasa stării tehnice IV - STARE TEHNICĂ NESATISFĂCĂTOARE**.

Expertul tehnic recomanda varianta de interventie – Executia unui pod nou;

Avantaje:

1. Asigura o durata de exploatarea normala de cca. 100 ani.
2. Respecta prevederile normelor de proiectare a podurilor in vigoare, care prevede o lăţime a părţii carosabile de 7,80 m si doua trotuare pietonale cu lăţimea de 1,50 m, echipate cu parapete de siguranţă a circulaţiei rutiere pe pod cu nivel de siguranţă tip H4b.

Nr. crt.	Varianta interventie	Estimare perioada de serviciu	Estimare valorica [fara TVA]
1	***Executia unui pod nou***	100 ani	3 500 000.00 ron

Facem precizarea ca prezenta expertiza este una cu caracter pur tehnic si nu una tehnico-economica, valorile prezentate mai sus sunt orientative, nu au fost determinate pe baza de liste de cantiati, cuantificate valoric intr-un program de calcul profesional, prin introducerea articolelor de deviz, conform indicatoarelor cu normele republicane.

Estimarea este empirica, pe baza unor lucrari similare executate, existand posibilitatea ca proiectantul de la faza SF, pe baza studiilor aprofundate de teren, a dimensionarilor si calculelor de rezistenta, a solutiilor tehnice adaptate la recomandarile expertului tehnic, sa evalueze diferit, in plus sau in minus fata de evaluarile prezentate mai sus.

Avand in vedere ca s-au constata depunctari maxime de 8 pct.(art.17 AND522-2006) la elementele de rezistenta ale suprastructurii si infrastructurii si avand in vedere prevederile articolului 22 din AND522-2006, se vor institui urmatoarele restrictii:

- introducerea restricţiilor de viteză v=30 km/h;

Art. 17. – În cazul existenţei unor defecte sau degradări importante la elementele principale de rezistenţă ale suprastructurii sau la elementele infrastructurii (depunctări mai mari decât 7) care periclitează siguranţa circulaţiei, se vor lua măsuri imediate conform prevederilor din art. 22, indiferent de valoarea indicelui total de calitate.

Art. 22. – În cazul podurilor încadrate în clasa V se vor lua măsuri imediate, care constau din:

- introducerea restricţiilor de tonaj şi viteză;

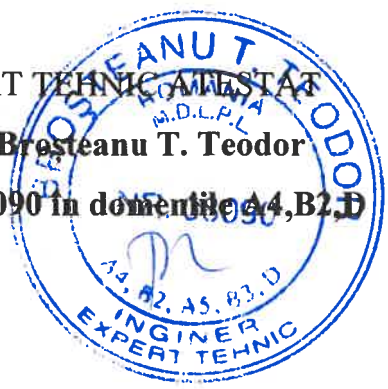
- instalarea unor limitări de gabarit pentru a permite circulaţia numai pentru un şir de vehicule;

Prezenta expertiză tehnică este valabilă cel mult 5 ani de la data întocmirii ei dacă în acest timp nu survin următoarele evenimente:

- accidente de circulaţie care să afecteze structura de rezistenţă a podului;
- cutremure majore, explozii şi alte evenimente care pot afecta semnificativ structura de rezistenţă a podului;
- inundaţii care să provoace coborârea exagerată a talvegului râului.

Noiembrie 2022

EXPERT TEHNIC ATESTAT
Dr.ing.Brosteanu T. Teodor
Atestat 08090 în domeniile A4,B2,D



II. FIŞA DE CONSTATARE A STĂRII TEHNICE A UNUI POD

1. DATE DE IDENTIFICARE A LUCRĂRII

1.Tipul lucrării de artă (pod, pasaj, viaduct) *Pod*

2. Obstacolul traversat *Paraul Orbic*

3. Localitatea cea mai apropriată *Buhusi*

4. Categoria, numărul drumului pe care este amplasat *DN 15*

5. Anul construcţiei / consolidare; *1964*

6. Clasa de încărcare *1*

7. Tipul podului, după schema statică de rezistenţă, a modului de execuţie, oblicitate:

- dupa schema statica *grinda simplu rezemata*
- dupa modul de execuţie *monolit*
- oblicitate *normal*
- după traseu *aliniament*

8. Materialul din care este alcătuit *b. + b.a.*

9. Lungimea totală a podului, numărul de deschideri şi lungimea lor:

Podul are o lumina l=9,70 m, iar lung. totală *L=14.50 m*

10. Lăţimea podului (partea carosabilă + trotuare), numărul de grinzi în secţiune transversală

Partea carosabila = *10,00 m*

Trotuare = -

Grinzi = *grinzi din beton armat*

10. Aparate de reazem (tip, materialul din care sunt construite, scheme de amplasare)

-

11. Tip infrastructuri *culee din b.a..*

12. Tip fundaţii *directe*

13. Tipul îmbrăcăminţii pe pod *mixturi bituminoase*

14. Rosturi tip -

15. Parapeţi pietonali *metal*

16. Racordări cu terasamentele *sferturi de con zidarie de piatra*

17. Apărări de mal *pereuri din beton*

* în cazul podurilor oblice sau cu ziduri întoarse de lungimi diferite, poziţia kilometrică este cea rezultată din poziţia kilometrică a primului parapet pe culee întâlnit.

2. NOTAREA DEFECTELOR CONSTATATE ÎN TEREN:

Nr. Crt. Poz. catalog	Denumirea defectului	Limite de punctare	Notare defecte					Observatii
			C1(*)	C2(*)	C3(*)	C4(*)	C5(*)	
0	1	2	3	4	5	6	7	8
1	Absenţa unor elemente structurale (antretoaze, rigidizări, contravântuiri, etc.) necesare pentru buna comportare a structurii din fazele de execuţie sau exploatare	7 - 8 pentru C1 5 - 6 pentru C2	+	+				Poduri metalice
2	Alinierea în plan rampa-pod necorespunzătoare, lăţime insuficientă a rambleului, acces dificil pe trotuarul podului, poziţia incorectă a sferturilor de con.	4 - 5				+5		
3	Amplasarea incorectă a gurilor de scurgere, lipsa grătarelor şi/sau a tuburilor de prelungire, guri de scurgere înfundate.	3-5 Poduri din b.a. 6-7 Poduri din b.p. sau metalice					+	
4	Aparate de reazem înglobate în praf şi murdărie, nefuncţionarea corespunzătoare a acestora. Blocarea aparatelor de reazem şi/sau împiedicarea deformaţiilor din temperatură şi contracţie ca urmare a deplasării infrastructurilor.	3 – 5 7 - 8			+8			
5	Aripi sau sferturi de con afuiate. Aripi deplasate faţă de poziţia iniţială sau pierderea formei sferturilor de con	4 – 5 6			+6			
6	Armături fără strat de acoperire	4 – 6	+6	+6	+6			
7	Beton cu aspect friabil şi/sau zone din beton exfoliat	6-Beton simplu 8 - b. a. + b. p.	+8	+8	+8			
8	Beton degradat prin carbonatare, apariţia de stalactite şi/sau draperii	7 - Beton simplu 8 - Beton armat +b.p.	+8	+8	+8			
9	Beton degradat cu reducerea secţiunii elementului	7 - 8	+	+	+8			
10	Bolţi cu degradări avansate (crăpături, apariţia de striviri)	6 - 8	+					
11	Calea pe pod sau pe trotuare este degradată (suprafaţă cu ciupituri, poroasă, încreţită)	2 – suprafetele locale 3 – suprafata > 3mp					+3	

12	Coroziunea armăturii, pete de rugină şi/sau fisuri sau crăpături orientate pe direcţia acesteia	6 – Beton armat 8 – Beton precomp.	+6	+6	+6			
13	Coroziunea avansată a stâlpului metalic al parapetului în zona de contact cu betonul, fixarea necorespunzătoare a parapetului de siguranţă şi/sau număr insuficient de şuruburi de înădire	5					+5	
14	Coroziunea activă la elementele întinse sau sub tensiune (şuruburi de înaltă rezistenţă, tirantii, hobane, etc)	6 – 7	+	+				
15	Coroziunea metalului în puncte, de profunzime şi/sau între piese	6 – 7	+	+				Poduri metalice
16	Cumularea la un element al structurii a mai multor degradări (coroziunea betonului şi a armăturii, exfoliere, fisuri, crăpături, striviri) care se manifestă prin modificarea formei elementului şi a proprietăţilor fizico-mecanice ale materialelor	8 – 9	+8	+8	+8			
17	Defecte de suprafaţă ale feţei văzute (culoare neuniformă, pete negre, impurităţi, pete de rugină, aspect prăfuit, imperfecţiuni geometrice, aspect macroporos, agregate la suprafaţă)	4 – pentru C1 şi C2 2 – pentru C3	+4	+4	+2			
18	Deformaţii locale ale pieselor datorită lovirii în circulaţie.	5 – 6	+	+				Poduri metalice
19	Deformaţii mari (săgeţi) ale suprastructurii din beton armat sau beton precomprimat	8 – 9	+					
20	Degradarea (betonului şi/sau coroziunea armăturii) parapetului, dislocarea stâlpului de prindere a parapetului, lipsa rostului în parapet	3 – 4					+4	
21	Degradarea sau dislocarea bordurilor Lipsa sau distrugerea plăcilor de acoperire a golurilor din trotuare	2 – 3 4 – 7					+7	
22	Degradări ale malurilor şi modificări de albie: - ruperea malurilor, modificarea în plan a traseului cursului apei; - depuneri de material solid, prezenţa unor obstacole; vegetaţie în albie	7 – 9 4 – 7				+7		

23	Degradarea (subspălarea, deformarea) sau distrugerea parţială sau totală a lucrărilor de: - apărare; - dirijare; - praguri;	4 – 6 6 – 8 7 – 9				+		
24	Denivelări ale căii pe pod, care favorizează sporirea efectului dinamic. - văluriri, refulări, făgaşe; - praguri, gropi	4 – 6 7 – 8					+4	
25	Deplasări ale infrastructurii faţă de poziţia iniţială (rotiri, deplasări pe verticală, lunecări etc.) produse de afuieri, tasări sau împingerea pământului	8 – 10 Suprastructura static determinata 9 – 10 Suprastructura static nedeterminata			+			
26	Deplasări relative ale elementelor structurale (plăcile de beton faţă de elementele metalice, la structurile mixte), apariţia de fisuri sau infiltraţii în zona de contact cu metalul.	6 – 7		+				
27	Deplasări sau săgeţi permanente mari, vizibile, ale tablierului	8 – 9	+					Poduri metalice
28	Detaşarea timpanului de boltă pe anumite zone	7 – 8	+					
29	Deteriorarea aparatelor de reazem din neopren fretat, corodarea aparatelor de reazem metalice. Ruperea tacheţilor, distrugerea plăcilor de plumb sau metalice, fisuri, armături corodate în penduli	5 – 6 7 – 8			+			
30	Dezaxări între fundaţie şi diferite elemente ale elevaţiei Masca chesonului nedemolata care influenţează defavorabil scurgerea apelor.	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 cuzineţilor Amenajarea necorespunzătoare a acesteia	7 – 8 6			+8			
34	Elemente greşit poziţionate în structură, deplasări ale îmbinărilor sau stângeri insuficiente ale mijloacelor de prindere	6 – 8	+	+				Poduri metalice
35	Eroziunea betonului, prezenţa unor zone pe suprafaţa elementului în care agregatele nu sunt înglobate în pasta de ciment	3-4 pentru C1 şi C2 cu supraf.< de 1m^2 şi pentru C3 5-6 pentru supraf. > 1m^2 la C1 şi C2	+4	+4	+5			

36	Fisuri din contracţie (neorientate, scurte, superficiale), faianţarea betonului. Fisurile se referă numai la betonul nu şi la mortar sau tencuială	Pentru suprafeţe: < 1 m^2 : 3 – 4 > 1 m^2 : 5 – 6	+6	+6	+6			
37	Fisuri şi/sau crăpături ale betonului: > 1mm - longitudinale: > 0.2 mm < 0.2 mm - transversale: > 0.2 mm < 0.2 mm - inclinate: > 0.2 mm < 0.2 mm Fisuri transversale sau longitudinale precum şi între timpane şi zidul întors la podurile boltite	9 7 – 8 5 – 6 7 – 8 5 – 6 7 – 8 5 – 6 4 – 6 fara deplasari 7 – 9 cu deplasari	+ + + + +	+ + + + +	+ + + 			
38	Fisuri sau crăpături în îmbrăcăminte (asfaltică sau din beton de ciment), faianţarea sau exfolierea acesteia	Pentru suprafeţe: < 1m^2 : 3 > 1 m^2 : 4 – 5					+4	
39	Fisuri şi/sau crăpături la intradosul podurilor boltite din zidărie	4 – 6 fără deplasări 7 – 9 cu deplasări	+					
40	Fisuri, ruperi ale elementelor structurale ş/sau ale elementelor de prindere (nituri, şuruburi, conectori, sudură)	6 – 9	+	+				Poduri metalice
41	Flambajul barelor sau voalarea tolelor	8 – 9	+	+				Poduri metalice
42	Parapet cu geometrie generală necores-punzătoare în plan vertical şi/sau orizontal, sistem de protecţie degradat (mătuit, puncte de rugină, exfolieri etc.)	2 – 3					+	
43	Inclinarea pendulilor sau rotirea rulourilor neconcordante cu temperatura ambiantă.	5 – 7			+			
44	Infiltraţii, eflorescenţe la podurile din beton cauzate în majoritatea cazurilor de lipsa sau deteriorarea hidroizoiaţiei.	Pentru suprafeţe: < 5 m^2 : 5 – 6 > 5 m^2 : 7	+7	+7	+7			
45	Infiltraţii vizibile la intrados, pete umede, eflorescente, stalactite la pod. boltite din zidărie	< 5 m^2 : 5 – 6 > 5 m^2 : 7	+	+				
46	Neasigurarea pantei de scurgere a apelor pe pod	3 – 5					+5	
47	Lipsa lucrărilor de apărare maluri şî/sau pentru dirijare a apelor sau necorelarea acestora cu ale unor construcţii din apropierea podului (poduri CF, canale etc.)	4 - 6 (Pentru lipsă) 8 Dacă există tendinţa de rupere a malurilor				+		

48	Lipsa sau degradarea parapetului de siguranţă şi/sau a unor elemente din parapetul podului	4 – 6 Pentru degrad. 7 Pentru lipsă					+7	
49	Lipsa protecţiei anticorozive sau degradarea celei existente (culoarea neuniformă, mătuiri, exfolieri, pete de rugină, scurgeri de oxizi de fier pe suprafaţa elementului)	3 – 4	+	+				Poduri metalice
50	Lipsa sau degradarea dispozitivului de acoperire a rostului, a dispozitivelor de colectare şi evacuare a apei, a elementelor de etanşare, infiltraţii în zona rostului	4 – 6 (Pentru degr.) 7 – 8 (Pentru lipsă)					+8	
51	Lipsa sau degradarea etanşării dintre îmbrăcăminte şi celelalte elemente ale căii (borduri, guri de scurgere, parapete, rosturi etc.) Prezenţa apei sau a altor materiale în golurile ele sub trotuar	4 – 5 (Pentru degr.) 6 (Pentru lipsă) 6 – 7					+6	
52	Lipsa sau ieşirea din funcţiune a dispozitivelor de protecţie la acţiuni seismice	5 – 6 ieşire din funcţ. şi lipsă pt zonele D,E 7 Pt lipsă zonele A,B,C			+7			
53	Lipsa sau degradarea lucrărilor de protecţie a talazurilor, scărilor de acces, casîurilor, şanţurilor pereate de la piciorul taluzurilor, racordare defectuoasă casiu cu bordura de pe culee	3 – 4 Pentru degr. 5 Pentru lipsă sau racordare defectuoasă				+5		
54	Modificarea exagerată a formei şi proprietăţilor fizico-mecanice ale betonului	8 – 9	+8		+			
55	Modificări ale regimului hidraulic, coborârea etiajului în zona podului, adâncirea talvegului şi afuierea infrastructurilor: Δh = coborâre talveg pt C4	4 – 5 pentru Ah < 1 m la fundaţii directe şi Ah < 2 la fundaţii indirecte 6 – 7 pentru Δh = 1÷2 m la fundaţii directe şi Δh =2 ÷ 4 m la fundaţii indirecte			+	+		

	Δh = afuiere locală (inclusiv coborâre de talveg) pt. C3	8 – 9 pentru Δh > 2 m la fundaţii directe şi Δh > 4 la fundaţii indirecte						
56	Neetanşeităţi între elementele structurii sau între piese ale elementelor structurale	5 – 6	+					Poduri metalice
57	Neprotejarea ancorajelor fascicolelor la elementele precomprimate. Infiltraţii de-a lungul armăturii pretensionate	6 – 7 8	+	+				
58	Poziţia incorectă a elementelor componente ale aparatelor de reazem	5 – 6 Fără deplasări 7 - 8 Cu deplasări ale suprastructurii			+			
59	Prezenţa vegetaţiei pe elementele infrastructurii	2 – 3			+3			
60	Prezenţa vegetaţiei pe elementele suprastruc.	4 – 5	+	+				
61	Rampe de acces degradate: - denivelări şi degradări ale căii; - tasări mari ale terasamentelor, alunecări laterale; - tasări mari cauzate de deteriorarea plăcii de racordare	4 – 5 6 – 7 6 – 7					+4	
62	Reducerea pronunţată a secţiunii elementelor datorită coroziunii metalului (peste 10 %)	8 – 9 pentru C2 10 pentru C1	+	+				Poduri metalice
63	Rosturi decolmatate (în cazul îmbrâcăminţilor din pavele sau din beton de ciment) uzura pavelelor (rotunjire, şlefuire) sau a îmbrăcărninţii din beton de ciment	3 – 4					+	
64	Rosturi de zidărie spălate de infiltraţii (mortar din rosturile de zidărie degradat)	4 – 5 pentru C3 6 pentru C1,C2	+	+	+5			
65	Dispozitive de acoperire a rosturilor de dilataţie grav deteriorate, blocarea deplasării din zona rostului	7 – 8					+	
66	Dispozitive de acoperire a rosturilor ne corespunzătoare, cu elemente de fixare slăbite, denivelate în plan orizontal şi/sau vertical	5 – 6					+	
67	Segregarea betonului, cuiburi de pietriş, caverne	4 - 5 pentru C3 5 - 6 pentru C2 6 pentru C1	+6	+6	+5			

68	Solidarizări necorespunzătoare între elementele prefabricate (infiltraţii, fisuri, rosturi matate necorespunzător)	5 - 6 Rosturi matate necorespunzător 6 - 8 Infiltraţii, fisuri	+	+	+			
69	Spaţiul liber sub pod şi/sau debuşeu insuficient, amplasarea necorespunzătoare a instalaţiilor suspendate pe pod, lipsa contraşinelor la pasajele superioare	4 - 5 Spaţiu liber (gabarite) insuficient 6 Debuşeu insuficient, lipsă contraşine la pasajele superioare				+		
70	Torsionarea elementelor structurale, neplaneitatea acestora sau elemente insuficiente de solidarizare	7 - 8	+	+				
71	Uzura zidăriei sau betonului	4 - 6	+		+6			
72	Zidărie degradată la suprafaţă, cu aspect prăfos, friabilă sau exfoliată	3-4 pentru C3 5 pentru C1	+		+4			
73	Zidărie grav avariată (degradări importante cu dislocări şi crăpături de moloane), care trebuie injectată sau cămăşuită	8 - 9	+	+	+8			
74	Zone inaccesibile pentru control şi întreţinere "cutii de apă" şi/sau praf	5 - 6	+	+	+			Poduri metalice
75	Degradarea urşilor; crăpături, atac biologic (putrezire, ciuperci, paraziţi, etc) reducerea secţiunii acestora	Reducere secţiune < 20% : 4 - 6 20-50% : 7 - 8 > 50% : 9 - 10	+					
76	Deformaţia exagerată verticală sau orizontală a urşilor şi/sau pachetelor de urşi sau suburşi	6 - 8	+					
77	Urşi suprapuşi sau cu pene fără rost de aerisire sau cu pene care se mişcă În locaşurile lor	4 - 6	+					
78	Degradarea înjuguirilor pachetelor de urşi, solidarizări necorespunzătoare sau inexistente	4 - 6	+					
79	Coroziunea elementelor metalice de prindere (buloane, tiranţi, scoabe, etc)	4 - 6 Buloane şi scoabe 7-8 Pentru tiranţi	+					
80	Degradare dulapilor, lipsa montanţilor, a diagonalelor sau cedarea îmbinărilor, rugtnirea cuielor de prindere în cazul grinzilor alcătuite din dulapi	6 - 8	+					

81	Degradarea podinei de rezistenţă (mucegai, crăpături, atac insecte, etc)	Pentru suprafeţe: < 30% : 4 - 6 30-60% : 7 - 8 > 60% : 9 - 10		+				
82	Podina de rezistenţă cu tendinţă de ridicare, denivelată datorită uscării lemnului sau prinderii necorespunzătoare	3 - 5		+				
83	Elementele componente ale podinei de rezistenţă lipsă sau fixate necorespunzător	4 - 6		+				
84	Ridicarea piloţilor	4			+			
85	Degradarea biologică a elementelor din lemn (piloţi, babe, dulapii de la culei şi/sau aripi), cedarea ancorajelor	4 - 6			+			
86	Încovoieri mari ale babelor	4 - 6			+			
87	Palee instabilă	6 - 8			+			Poduri lemn
88	Lipsa sau degradarea spargheţurilor (unde sunt necesare)	4 - 6			+			
89	Lipsa sau degradarea contravântuirilor, contrafişelor sau moazelor	5 - 7			+			
90	Degradarea piloţilor în zona de contact cu terenul sau a etiajul	Reducerea secţiunii < 20% : 4 - 6 20-50% : 7 - 8 > 50% : 9 - 10			+			
91	Lipsa sau degradarea podinei de uzura	Suprafaţa afectată < 30% : 3 - 4 > 30% : 5 - 6					+	
92	îmbrăcăminte din asfalt: - fisurată, crăpată - cu denivelări	3 - 4 5 - 6					+	Poduri lemn
93	Desprinderea elementelor ce alcătuiesc podina de uzură (lemnărie ecarisată sau semirotundă)	3 - 4					+	
94	Degradarea sau lipsa longrinei apără-roată sau a longrinelor de trotuar	3 - 4					+	
95	Degradarea sau lipsa podinei de trotuar	4 - 6						

96	Lipsa sau degradarea mâinii curente a parapetului sau umplutura	5 - 6					+	
97	Lipsa sau degradarea stîlpilor parapetului, prinderea necospunzătoare a acestora de elementele de susţinere	3 - 5					+	
Numarul de defecte - N			11	10	20	3	11	
Depunctarea maxima - Di			8	8	8	7	8	
Valoarea indicilor de calitate Ci = 10 - Di			2	2	2	3	2	
Indicele de calitate al starii tehnice C = □Ci			11					

C1 =C1 = Suprastructura - elemente principale de rezistenţă;
C2 = Elemente de rezistenţă care susţin calea;
C3 = Infrastructuri, aparate de reazem, dispozitive antiseismice, sferturi de con sau aripi;
C4 = Albia, apărări de maluri, rampe de acces, instalaţii pozate sau suspendate pe pod.
C5 = Calea podului, guri de scurgere, trotuare, parapete, rosturi.

În coloanele 3 - 7 s-a notat cu „ + „ elementul la care se urmăreşte degradarea sau defectul descris.

3. NOTAREA CARACTERISTICILOR DE FUNCŢIONALITATE

Indicele de funcţionalitate 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 tabelului nr. 1

Tabelul nr. 1

Nr. Crt.	Clasa tehnică a drumului (conf. Ord. Min. Transp. Nr. 48/1998)	Lungimea podului (L) (m)								
		L < 25 m			L = 26 - 100 m			L > 101 m		
		Lăţimea podurilor (m)								
		care corespunde cu lăţimea părţii carosabile a drumului		care nu corespunde cu lăţimea părţii carosabile a drumului	care corespunde cu lăţimea părţii carosabile a drumului		care nu corespunde cu lăţimea părţii carosabile a drumului	care corespunde cu lăţimea părţii carosabile a drumului		care nu corespunde cu lăţimea părţii carosabile a drumului
		cu spaţiu de siguranţa	fără* spaţiu de siguranţă		cu spaţiu de siguranţă	fără* spaţiu de siguranţă		cu* spaţiu de siguranţă	fără spaţiu de siguranţă	
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

1	Latimea partii carosabile	B =	10.00
2	Lungimea podului	L =	14.50
3	Categoria drumului	Cd =	III
F1 (depunctare) = f (Latimea partii carosabile, Lungimea podului, Categoria drumului)		=	0
		F1 =	0

Lăţimea părţii carosabile şi a spaţiului de siguranţă, banda de ghidare (bg) plus efectul optic (Eo) sunt conform Ordinului Ministrului Transporturilor Nr. 45/1998 inclusiv spaţiul necesar pentru amenajarea podurilor amplasate în curbă (supralărgire, supraînalţare).

*La podurile amplasate în localităţi lăţimea părţii carosabile se va corela cu cea a drumului, respectiv a străzilor.

INDICELE DE FUNCŢIONALITATE F2
Depunctarea se face în funcţie de clasa de încărcare a podului şi clasa tehnică a drumului, conform tabelului nr, 2

Tabelul nr. 2

Nr. Crt.	Clasa tehnică a drumului	Clasa de încărcare pod		
		E	I	II
1	I	0	10	10
2	II	0	9	10
3	III	0	6	10
4	IV	0	3	8
5	V	-	-	3

Pentru poduriie dimensionate Ia clasa III de încărcare se consideră depunctarea maximă de 10.

F2 (depunctare) = f (Clasa de incarcare, Categoria drumului)	=	6
	F2 =	6

INDICELE DE FUNCŢIONALITATE F3

Depunctarea se face în funcţie de durata de exploatare a podului, care a trecut de Ia construcţia, sau de la ultima reparaţie capitală (lărgire şi/sau consolidare) şi tipul podului, conform tabelului nr.3

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 (lărgire şi/sau consolidare]					
			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. din tronsoane mari sau monobloc şi grinzi monolite	-	2	5	7	8	9
4	Lemn		5	7	9	10	10	10
5	Zidărie de piatră sau cărămidă	Bolţi	-	3	5	6	7	8

*la fâşiile cu goluri Ia care s-a executat o suprabetonare depunctarea se va reduce, cu 2 unităţi,

NOTĂ: în cazul în care suprastructura este alcătuită din elemente diferite (ex, boltă din zidărie şi fâşii cu goluri) se la în calcul elementul cu depunctare maximă*

F3 (depunctare) = f (Durata de exploatare, tipul podului)	=	8
	F3 =	8

INDICELE DE FUNCŢONALITATE F4

Depunctarea se face în funcţie de modul de respectare la executIe a proiectului, modul de asigurare a condiţiilor de efectuare a lucrărilor de întreţinere şi reparaţii şi a condiţiilor de exploatare, modul de semnalizare

Nr. Crt.	Denumire defect	Depunctare	
		Posibila	Obtinuta
1	Lipsa de estetică a încadrării podului în mediul înconjurător	3 - 4	4
2	Lipsa marcajelor şi/sau a indicatoarelor de semnalizare, lipsa panourilor de protecţie Ia pasajele superioare peste căi ferate electrificate	2 - 3	
3	Lipsa indicatoarelor de restricţie viteză, tonaj şi gabarit	7 - 8	8
4	Lipsa sau nefuncţionarea dispozitivelor de întreţinere (cărucioare, platforme acces etc.), imposibilitatea accesului ia elementele podului pentru inspecţii, întreţinere şi reparaţii	5 - 6	
5	Neasigurarea scurgerii apei, stagnarea apei pe pod, existenţa unor straturi suplimentare a îmbrăcăminţii pe pod	2 - 5	5
6	Necorelarea amplasamentului podului cu CF. şi traseul albiei, amplasarea în gabarit a unor elemente de construcţie şi/sau instalaţii, restricţii de viteză	7 - 8	
7	Nerespectarea dimensiunilor la elementele de rezistenţă ale suprastructurii Rezemare incorectă a grinzilor pe infrastructură sau lipsa aparatelor de reazem	5 - 6 8 -9	9
8	Prezenţa balastierelor active care influenţează coborârea talvegului şi stabilitatea albiei în zona podului.	8 - 9	

F4 (depunctare) = f (Tipul defectului)	=	9
	F4 =	9

INDICELE DE FUNCŢIONALITATE F5

Depunctarea se face în funcţie de calitatea lucrărilor de întreţinere curentă, conform prevederilor din tabelul 4

Nr Crt.	Calitatea lucrărilor de întreţinere	Depunctare	
		Posibila	Obtinuta
1	Buna (Maximum 20% din lucrările de întreţinere nerealizate}	1 - 2	
2	Satisfăcătoare (Maximum 50% din lucrările de întreţinere nerealizate)	3 - 6	
3	Lipsa totală a lucrărilor de întreţinere (Peste 50% din lucrările de întreţinere nerealizate)	7 - 9	9

F5 (depunctare) = f (Tipul defectului podului)	=	9
	F5 =	9

4. DETERMINAREA INDICELUI DE STARE TEHNICA

Indici de calitate ai starii ehnice (Ci)	C1	C2	C3	C4	C5	Total
Punctajul maxim	10	10	10	10	10	50
Depunctarea maxima	8	8	8	7	8	39
Ci	**2**	**2**	**2**	**3**	**2**	**11**
Indici de functionalitate	**F1**	**F2**	**F3**	**F4**	**F5**	
Punctajul maxim	10	10	10	10	10	50
Depunctare	0	6	8	9	9	32
Fi	**10**	**4**	**2**	**1**	**1**	**18**

$$Ist = Ci + Fi = 11 + 18 = 29$$

Conform " Instrucţiunilor pentru stabilirea stării tehnice a unui pod" indicativ AND522-2006, pentru o valoare a ***indicelui total Ist = 29***, podul se încadrează în clasa stării tehnice ***IV - NECORESPUNZATOARE.***

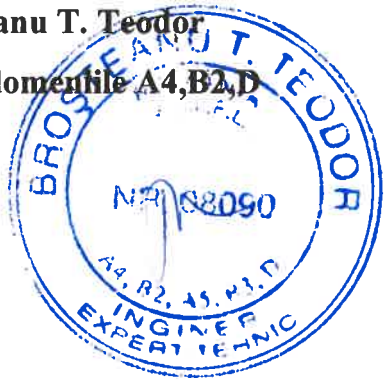
Avand in vedere ca s-au constata depunctari maxime de 8 pct. la elementele de rezistenta ale suprastructurii si infrastructurii si avand in vedere prevederile articolului 22 se vor institui urmatoarele restrictii:

- introducerea restricţiilor de viteză v=30 km/h;

EXPERT TEHNIC ATESTAT

Dr.ing.Broşteanu T. Teodor

Atestat 08090 în domeniile A4,B2,D



ANEXA 1 - FOTOGRAFII RELEVANTE

C1. Degradari la elementele principale de rezistență ale suprastructurii



Foto.1- vedere pod – dinspre aval



Foto.2- Vedere pod dinspre Piatra Neamt



Foto. 3 – Degradari ale grinzilor, infiltratii puternice, carbonatati ale betonului



Foto. 4 – infiltratii puternice la intradosul grinzilor, pete de rugina, exfolieri cu corodarea armaturilor,carbonatarea betonului



Foto.5 –pete de rugina, carbonatari ale betonului, culoare neuniforma



Foto.6 – pete de rugina, carbonatari ale betonului, culoare neuniforma



Foto.7 – Degradari ale grinzilor, infiltratii puternice, carbonatati ale betonului



Foto.8 – Degradari ale grinzilor, infiltratii puternice, carbonatati ale betonului

C2. Degradari la elementele de rezistență care susțin calea



Foto.9 - Consola cu exfolieri, carbonatari ale betonului, pete de rogina datorate coroziunii armaturii



Foto.10- infiltratii la intradosul consolei, pete de rugina, segregari,carbonatari ale betonului, culoare neuniforma



Foto. 11 – infiltratii la intradosul consolei, pete de rugina, segregari,carbonatari ale betonului, culoare neuniforma



Foto. 12 – retea de grinzi si antretoaze cu segregari ale betonolui si infiltratii prin placa, culoare neuniforma

C3. Degradari la elementele infrastructurii (culei), aparate de reazem, dispozitive de protecție la acțiuni seismice, sferturi de con sau aripi



Foto.13- rezemare necorespunzatoare pe culee, zidarie de moloane grav avariata, cu reparatii neconforme



Foto.14- zidarie de moloane avariata, cu elemente lipsa si nerostuite



Foto. 15 – racordare culee cu pereul din beton neconforma



Foto. 16 – racordare culee cu pereul din beton neconforma

C4. Degradari la albie



Foto 17 – vedere dinspre amonte



Foto 18 – vedere spre amonte pereuri cu degradari, crapaturi, vegetatie crescuta printre rosturi



Foto 19- sedimentare material aluvionar, cu reducerea sectiunii de scurgere a albiei



Foto 20 – pereuri cu degradari, crapaturi, vegetatie crescuta printre rosturi

C5. Degradari la calea pe pod, guri de scurgere, trotuare, parapete, rosturi



Foto 21 – vedere dinspre Buhusi, lipsa trotuare, parapete degradat



Foto 22 – vedere dinspre Piatra Nemt,acces necorespunzator pe trotuar,



Foto 23- acces necorespunzator pe trotuar, parpaet metalic ruginit, grinda parapet deteriorate



Foto 24 – parapet metalic deformat si ruginit

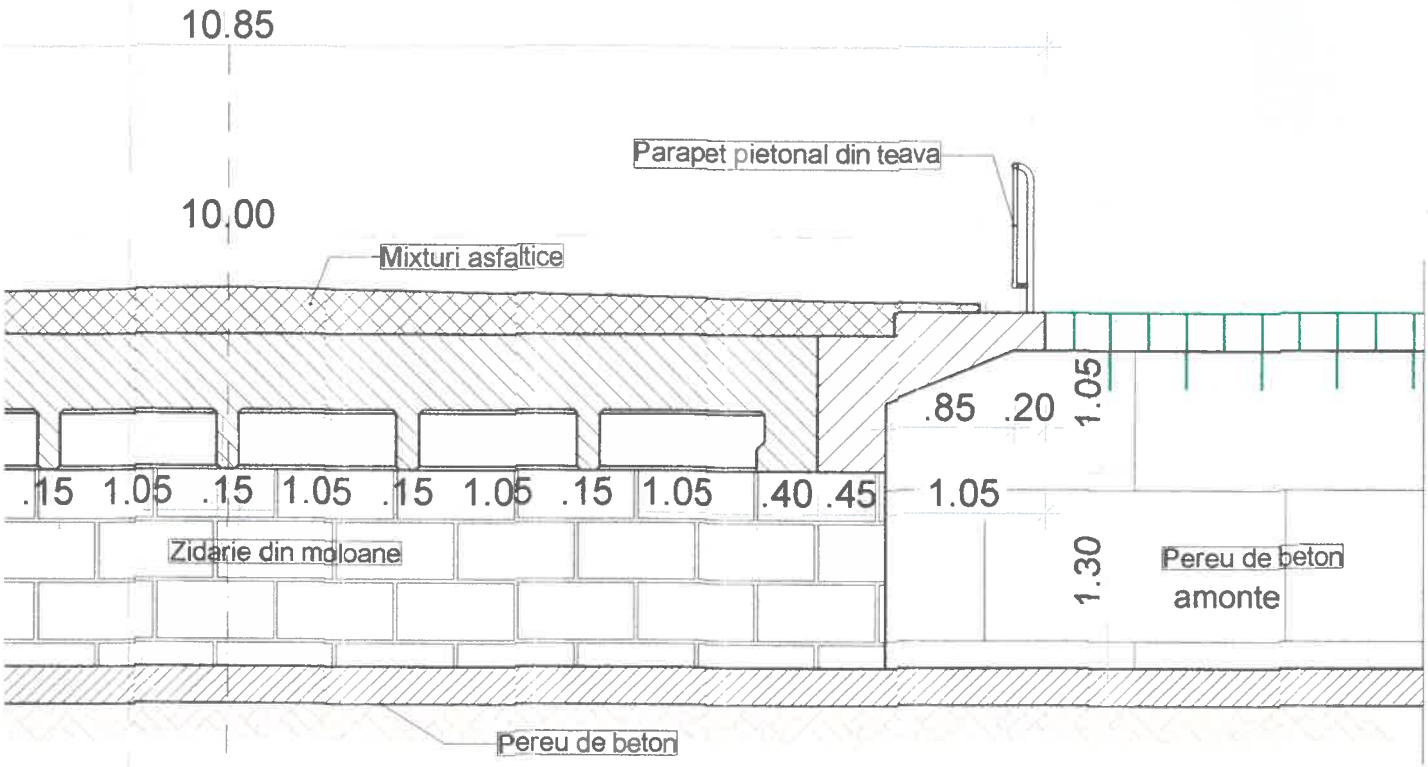


Foto 25- parapet metalic deformat si ruginit



Foto 26 – parapet metalic deformat si ruginit

ctiune transversala pod - sc. 1:50



consolе(coroziunea betonului şi a armăturii, exfoliere, fisuri, stalactite) care se manifestă prin modificarea formei elementului şi a proprietăţilor fizico-mecanice ale materialelor;
- Zone cu defecte de suprafaţă ale feţei văzute, culoare neuniformă, pete negre şi impurităţi;
- Segregari ale betonului, prezenţa unor zone pe suprafaţa elementului în care agregatele nu sunt înglobate în pasta de ciment.

C3. Elemente ale infrastructurii (pile şi culei), aparate de reazem, dispozitive de protecţie la acţiuni seismice, sferturi de con sau aripi

Infrastructurile prezintă urmatoarele degradări:
- culeele prezinta degradari ale zidariei, rosturi decolmatate, dislocări şi crăpături de moloane, moloane lipsa la bancheta;
uzura zidăriei;
- zidărie degradată la suprafaţă, cu aspect prăfos, friabilă şi exfoliată;
- infiltratii puternice pe la rosturi pe suprafatele culeelor si a zidurilor intors, culoare neuniforma, eroziunea betonului;
- rosturile de dilatatie sunt blocate, bancheta este inglobata in murdarie;
- racordarile din zidarii din piatra, sunt puternic degradate.

C4. Albia, apărări de maluri, rampe de acces, instalaţii pozate/suspendate de pod

- pereurile din beton prezinta fisuri si crapaturi, rosturi decolmatate prin care a crescut vegetatie;
- sedimentare material aluvionar, cu reducerea sectiunii de scurgere a albiei;

C5. Calea pe pod, guri de scurgere, trotuare, parapete, rosturi

- Parapetele metalic este in cea mai mare parte deformat si ruginit;
- Nu exista trotuare;
- Rosturile de dilatatie sunt blocate cu mizerie, iar dispozitivele de acoperire lipsesc, fiind acoperite cu asfalt;
- Calea pe pod prezinta straturi asfaltice suplimentare;
- Nu exista parapete de siguranta si nici guri de scurgere;
- Infiltraţii puternice si eflorescenţe cauzate de deteriorarea hidroizoiaţiei, etc.

BROSTEANU T. TEODOR ROMÂNIA NR. 08090 A1, A2, A5, B3, D INGINER EXPERT TEHNIC

14.00

RF RF

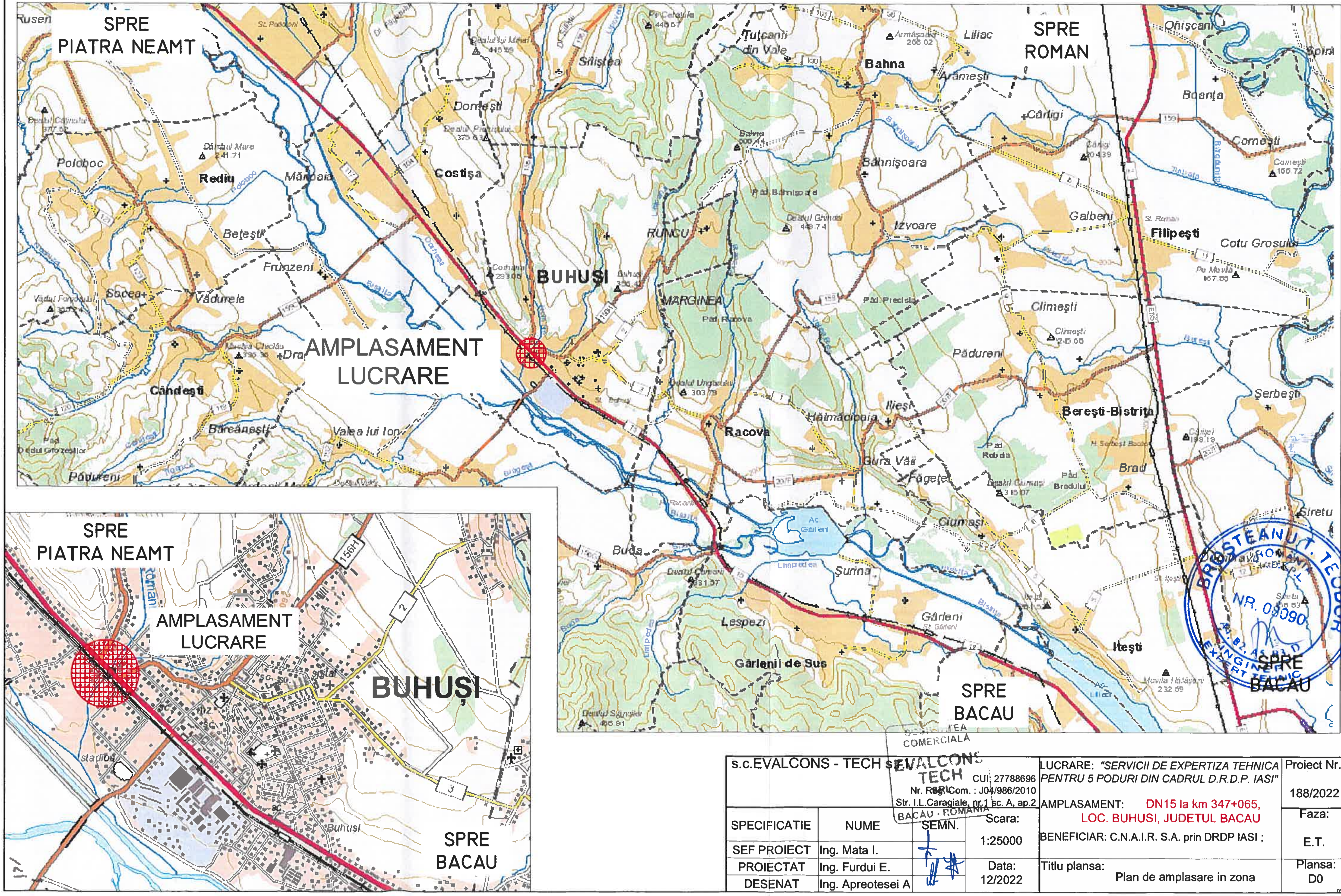
Convoi de calcul
Clasa "I" de incarcare, Convoi A13, S60
CATEGORIA DE IMPORTANTA "C" - conf. SR 11100/1-99
ZONA SEISMICA:
ag=0,30g; Tc=0.70s
zona de amplasament - Z1 - conf. SR EN 1998-1:2004/NA-2008

EVALCONS TECH SRL COMERCIALA
CUI: 27788696
Nr. Reg. Com. : J04/986/2010
Str. I.L.Caragiale, nr.1 sc. A, ap.2
BACAU - ROMANIA

s.c.EVALCONS - TECH s.r.l.			LUCRARE: *"SERVICII DE EXPERTIZA TEHNICA PENTRU 5 PODURI DIN CADRUL D.R.D.P. IASI"*	Proiect Nr.: 188/2022
SPECIFICATIE	NUME	SEMN.	Scara: 1:50, 1:100	AMPLASAMENT: DN15 la km 347+065, LOC. BUHUSI, JUDETUL BACAU BENEFICIAR: C.N.A.I.R. S.A. prin DRDP IASI ;	Faza: E.T.
SEF PROIECT	Ing. Mata I.				
PROIECTAT	Ing. Furdui E.		Data: 12/2022	Titlu plansa: Releveu pod existent pe DN15 la km 347+065	Plansa: P01
DESENAT	Ing. Apreotesei A				

rev. 0

PLAN DE AMPLASARE IN ZONA POD PE DN15 KM 347+065
sc. 1:25000



s.c.EVALCONS - TECH s.r.l. CUI: 27788696 Nr. Reg. Com. : J04/986/2010 Str. I.L.Caragiale, nr.1 sc. A, ap.2				LUCRARE: *"SERVICII DE EXPERTIZA TEHNICA PENTRU 5 PODURI DIN CADRUL D.R.D.P. IASI"*	Proiect Nr.: 188/2022
SPECIFICATIE	NUME	SEMN.	Scara: 1:25000	AMPLASAMENT: DN15 la km 347+065, LOC. BUHUSI, JUDETUL BACAU	Faza: E.T.
				BENEFICIAR: C.N.A.I.R. S.A. prin DRDP IASI ;	
SEF PROIECT	Ing. Mata I.		Data: 12/2022	Titlu plansa: Plan de amplasare in zona	Plansa: D0
PROIECTAT	Ing. Furdui E.				
DESENAT	Ing. Apreotesei A				

SOCIETATEA COMERCIALA EVALCONS TECH SRL BACAU - ROMANIA

BROSTEANU T. TEODOR NR. 03090 INGINER EXPERT TEHNIC

rev. 0

PLAN DE SITUATIE
POD DN15 KM 347+065
SC. 1:500

Legenda

- -Margine drum
- -Axa
- -Zid
- -Acostament drum
- -Margine drum balast
- -Margine gard
- -Taluz sus
- -Taluz jos
- - Sant periat
- -Cap pod
- -Acces proprietate
- -Trotuar
- -Timpan

Spre Costisa

Spre Buhusi

Sistem de proiectie: STEREO 70
Sistem de referinta altimetric: Marea Neagra

BROSTEANU T. TEODOR
ROMÂNIA
M.D.L.P.L.
NR. 08090
44.82.11.83.D
INGINER
EXPERT TEHNIC

s.c.EVALCONS - TECH s.r.l.	CUI: 27788696 Nr. Reg. Com. : J04/986/2010 Str. I.L.Caragiale, nr.1 sc. A, ap.2			LUCRARE: *"SERVICII DE EXPERTIZA TEHNICA PENTRU 5 PODURI DIN CADRUL D.R.D.P. IASI"*	Proiect Nr.: 188/2022
SPECIFICATIE	NUME	SEMN.	Scara: 1:500	AMPLASAMENT: DN15 la km 347+065, LOC. BUHUSI, JUDETUL BACAU	Faza: E.T.
SEF PROIECT	Ing. Mata I.			BENEFICIAR: C.N.A.I.R. S.A. prin DRDP IASI ;	
PROIECTAT	Ing. Furdui E.		Data: 12/2022	Titlu plansa: PLAN DE SITUATIE DN15 la km 347+065	Plansa: PS - 01
DESENAT	Ing. Apreotesei A				

SOCIETATEA COMERCIALA EVALCONS TECH SRL BACAU ROMANIA