EXPERTIZĂ TEHNICĂ

Nr.10.3/2021

privind obiectul

POD PE DN 21 KM 56+670 PESTE CANAL DE IRIGAŢII LA BĂRĂGANUL



BENEFICIAR

C.N.A.I.R. S.A. – D.R.D.P. CONSTANTA

AMPLASAMENT

DRUMUL NATIONAL DN 21, KM 56+670, BĂRĂGANUL, JUD. BRAILA

PROIECTANT GENERAL

PLANEXE DESIGN SRL
Bucuresti, Sectorul 3, Strada Liviu Rebreanu,
Nr. 46-58, Tronsonul III, Sc. E, Et. 7, Ap. 79
CIF: RO35147048, J40/12847/2015
RO76TREZ7035069XXX018302 – Trezorerie S3
RO25RNCB0071147979770001 – BCR Plevnei
Tel: 0721283920 ; 0723134224 ; Fax: 0372250680
Email: office@planexe.ro

QA-D/RO/ 9001/0082
QA-D/RO/14001/0049

PLANEXE DESIGN SRL
Bucuresti, Sectorul 3, Strada Liviu Rebreanu,
Nr. 46-58, Tronsonul III, Sc. E, Et. 7, Ap. 79
CIF: RO35147048, J40/12847/2015
RO76TREZ7035069XXX018302 – Trezorerie Sector 3
RO25RNCB0071147979770001 – BCR Plevnei
Telefon: 0721283920 ; 0723134224 ; Fax: 0372250680
Email: office@planexe.ro

QA-D/RO/ 9001/0082
QA-D/RO/14001/0049

FOAIE DE CĂPAT

DENUMIREA PROIECTULUI:
INTOCMIRE EXPERTIZE TEHNICE PENTRU PODURILE DIN ADMINISTRAREA C.N.A.I.R. S.A. – D.R.D.P. CONSTANTA

DENUMIREA OBIECTULUI DIN CADRUL PROIECTULUI:
POD PE DN 21 KM 56+670 PESTE CANAL DE IRIGATII LA BARAGANUL

BENEFICIAR:
C.N.A.I.R. S.A. – D.R.D.P. CONSTANTA

AMPLASAMENT:
DRUMUL NATIONAL DN 21, KM 56+670, BĂRĂGANUL, JUD. BRAILA

FAZA DE PROIECTARE:
EXPERTIZA TEHNICA

NUMĂR PROIECT:
8/2021

NUMĂR CONTRACT:
139/47355 din 28.09.2021

PROIECTANT GENERAL:
SC PLANEXE DESIGN SRL (Str. Liviu Rebreanu, Nr. 46-58, Bl. III, Sc. E, Ap. 79, Sec.3, Bucuresti, Tel. 0721.283.920 / 0723.134.224, Fax. 0372.250.680)

PROIECTANT DE SPECIALITATE:
EXPERT TEHNIC IONUŢ RADU RĂCĂNEL (S.C. EVI ROADS & BRIDGES S.R.L., Str. Bărbat Voievod nr. 57, sector 2, Bucureşti)

DATA ELABORĂRII:
OCTOMBRIE 2021

PLANEXE DESIGN SRL
Bucuresti, Sectorul 3, Strada Liviu Rebreanu,
Nr. 46-58, Tronsonul III, Sc. E, Et. 7, Ap. 79
CIF: RO35147048, J40/12847/2015
RO76TREZ7035069XXX018302 – Trezorerie Sector 3
RO25RNCB0071147979770001 – BCR Plevnei
Telefon: 0721283920 ; 0723134224 ; Fax: 0372250680
Email: office@planexe.ro

QA-D/RO/ 9001/0082
QA-D/RO/14001/0049

BORDEROU

POD PE DN 21 KM 56+670 PESTE CANAL DE IRIGATII LA BARAGANUL

Piese scrise

- Coperta
- Foaie de capat
- Borderou
- Lista de semnaturi
- Raport de expertiza
- Fotografii caracteristice
- Fise de constatare a starii tehnice

Piese desenate

- Plan de ansamblu
- Plan de incadrare in zona
- Plan de situatie
- Releveu: elevatie, vedere, sectiune

Anexe

- Anexa 1 – Fotografii
- Evaluare financiara a solutiilor propuse

PLANEXE DESIGN SRL
Bucuresti, Sectorul 3, Strada Liviu Rebreanu,
Nr. 46-58, Tronsonul III, Sc. E, Et. 7, Ap. 79
CIF: RO35147048, J40/12847/2015
RO76TREZ7035069XXX018302 – Trezorerie Sector 3
RO25RNCB0071147979770001 – BCR Plevnei
Telefon: 0721283920 ; 0723134224 ; Fax: 0372250680
Email: office@planexe.ro

QA-D/RO/ 9001/0082
QA-D/RO/14001/0049

LISTĂ DE SEMNĂTURI

POD PE DN 21 KM 56+670 PESTE CANAL DE IRIGATII LA BARAGANUL

SEF PROIECT: Ing. ALEXANDRU ANTONESCU

.....

PROIECTANT: Ing. ANDREJ ZVOLENSZKI

.....

EXPERT TEHNIC: Dr.Ing. IONUȚ RADU RĂCĂNEL

.....

Dr.ing. Ionuţ Radu RĂCĂNEL
Expert tehnic, atestat Seria U nr. 08876/15.11.2011

RAPORT DE EXPERTIZĂ TEHNICĂ

POD PE DN 21 KM 56+670 PESTE CANAL DE IRIGATII LA BARAGANUL

Beneficiar: CNAIR SA prin DRDP Constanta

1. DESCRIEREA LUCRARII

1.1. AMPLASAMENTUL PODULUI SI DATE TEHNICE DESPRE ACESTA:

Podul care face obiectul prezentei expertize tehnice este amplasat drumul national DN 21, la kilometrul 56+670, in extravilanul localitatii Baraganul din comuna Bărăganul, judeţul Braila şi traversează un canal de irigatii (Fig.1).



Figura 1 – Amplasamentul podului de pe DN 21, km 56+670 peste canal de irigatii la Baraganul

Podul este de şosea, cu doua benzi de circulaţie şi trei deschideri, realizat în soluţia cu grinzi simplu rezemate, suprastructura constand in grinzi prefabricate tip fasii cu goluri.

Podul a fost construit în anul 1977, are trei deschideri de 9.30m şi lungimea totală L_t=39.50m.

Suprastructura este realizată din 9 grinzi prefabricate tip fasii cu goluri cu lungime de 9.60m si 72cm inaltime. Lăţimea totală a suprastructurii este de 10.30m.

Infrastructura este formată din două culee masive si doua pile lamelare din beton armat cu fundaţii directe. Racordările podului cu terasamentele sunt realizate prin taluzurile pereate ale canalului.

Suprastructura este simplu rezemata pe elementele de infrastructură, prin aparate de reazem de neopren.

Înălţimea liberă sub pod la data efectuarii releveului este de circa 2.29m. Podul traverseaza un canal de irigatii cu debit controlat. Podul este situat în aliniament şi palier, iar traversarea canalului de irigatii se face normal.

Calea pe pod constă in doua benzi de circulaţie cu lăţimea totala de 7.70m, de-o parte şi de alta a acesteia existând două trotuare cu lăţimea de 1.10m fiecare si doua grinzi de parapet de 20cm, rezultând o lăţime totală a suprastructurii de 10.30m.

Nu există panta transversală pentru scurgerea apelor şi nici guri de scurgere.

Podul nu este prevăzut cu parapet direcţional, dar are parapet pietonal metalic aflat într-o avansată stare de degradare, cu elemente deformate.

Podul a fost proiectat pentru acţiunile corespunzătoare clasei E de încărcare (vehicule A_{30}, vehicul special V_{80} şi oameni pe trotuare) având în vedere anul construcţiei, 1977.

1.2. RELIEFUL, GEOMORFOLOGIA ŞI ÎNCADRAREA DIN PUNCT DE VEDERE SEISMIC

Comuna se află în extremitatea de sud a județului, la limita cu județul Ialomița. Este traversată de drumul național DN21, care leagă Brăila de Slobozia. Din acest drum, la Bărăganul se ramifică drumul național DN21A, care duce la Țăndărei. Tot la Bărăganul, cele două drumuri se intersectează și cu DJ221B, care duce către vest spre Dudești și spre est spre Victoria. Prin sat trece și calea ferată Fetești-Făurei.

Conform hărţii de macrozonare seismică a teritoriului României, anexa la SR 11100/1-93, zona analizată se încadrează în macrozona de intensitate 8_1, cu perioada de revenire de 50 de ani (Fig.2).

Conform hărţilor anexe la normativul P100-1/2013, cu aplicare de la 01.01.2014, valoarea de vârf „a_g" acceleraţiei terenului pentru proiectare, pentru cutremure având intervalul mediu de recurenţă IMR=225 ani este: a_g= 0.30g [m/s^2] (Fig.3), iar perioada de control (colţ) a spectrului de răspuns T_C=1.00 [s] (Fig.4).

Adâncimea maximă de îngheţ în amplasamentul podului, conform STAS 6054/77, este cuprinsă între 70-80cm (Fig.5).

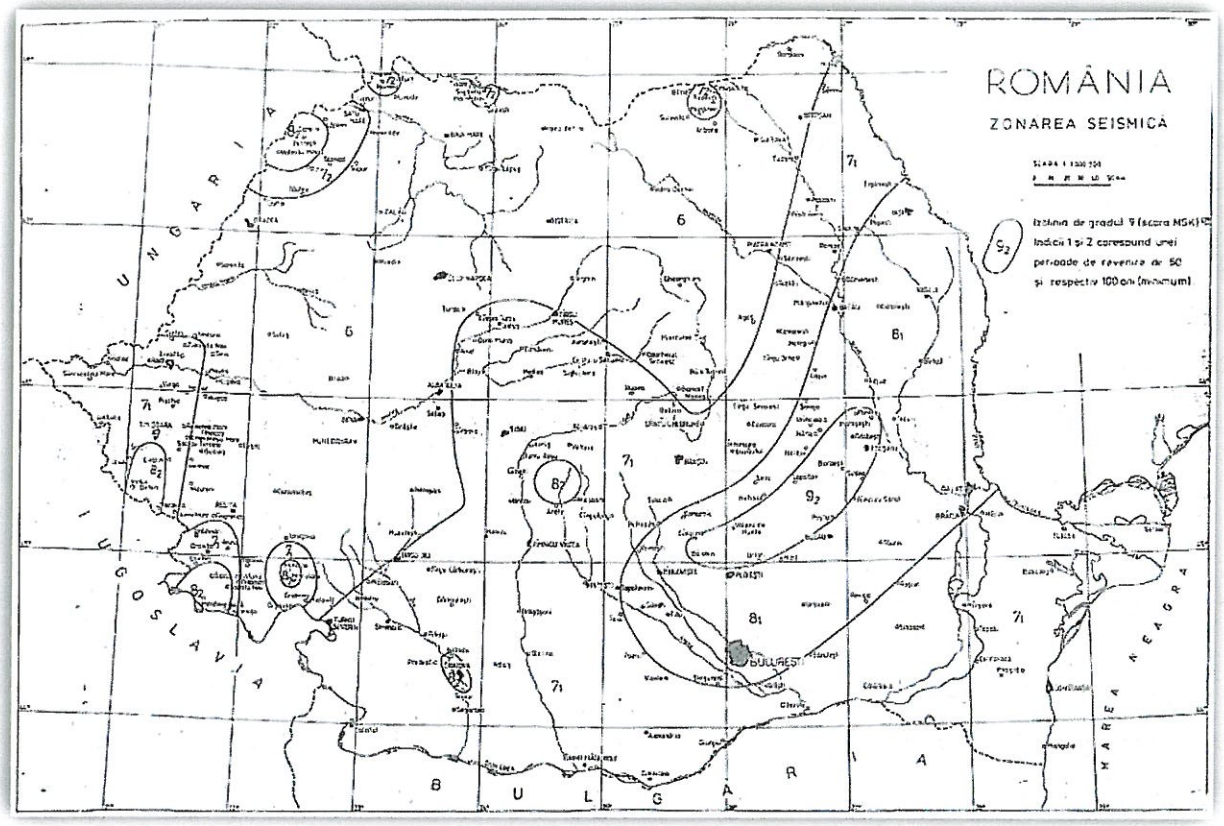


Figura 2 – Zonarea teritoriului Romaniei, dupa intensitatea seismica conform scarii MSK

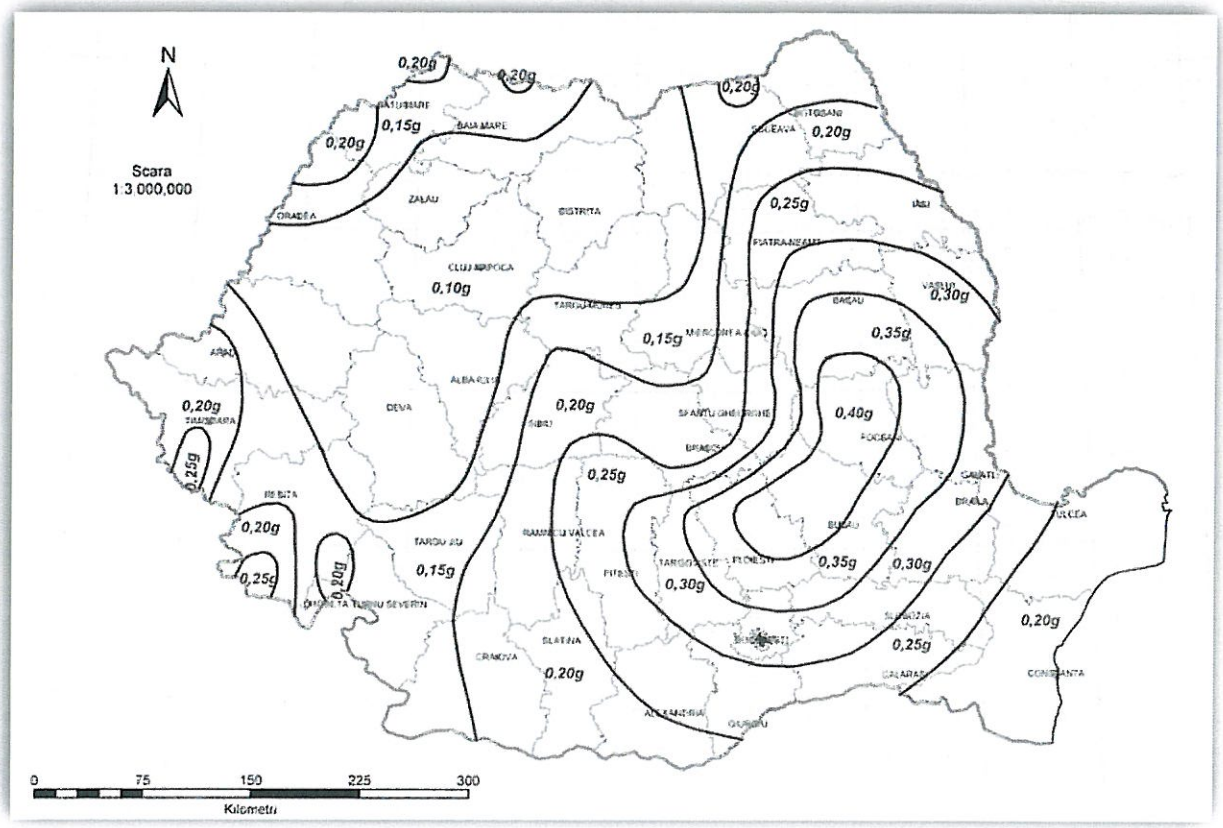


Figura 3 – Zonarea teritoriului Romaniei, dupa valoarea de varf a acceleratiei terenului

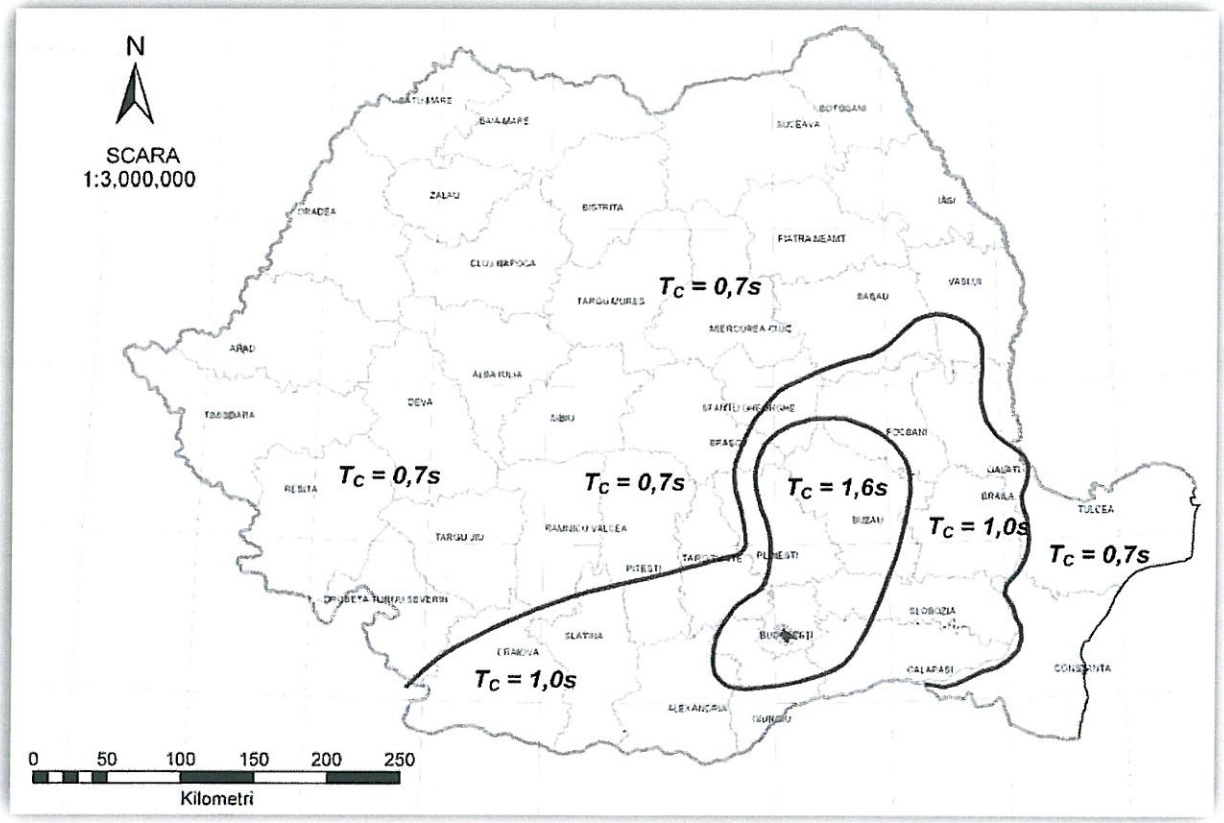


Figura 4 – Zonarea teritoriului Romaniei, dupa perioada de colt a spectrului de raspuns

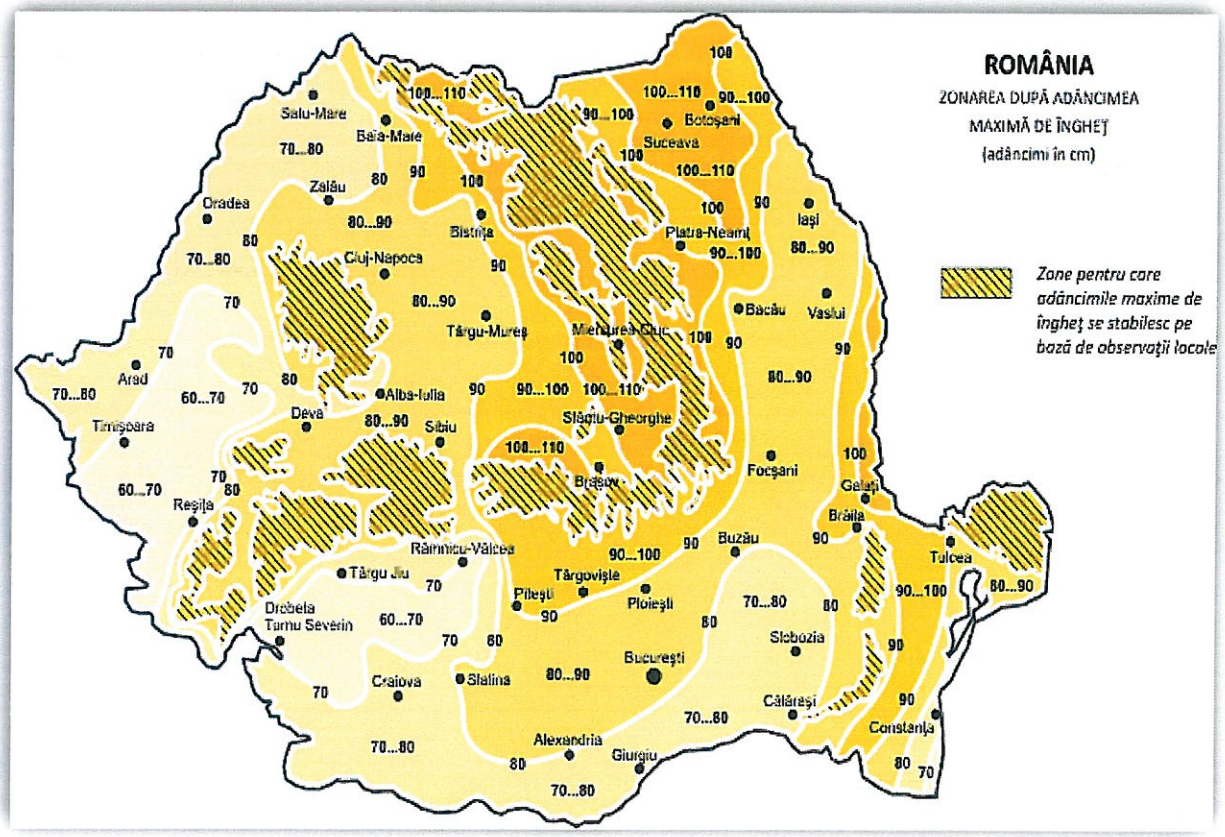


Figura 5 – Zonarea teritoriului României după adâncimea maximă de îngheţ

1.3. CLIMA

Judetul Braila se afla in zona climatica continentala, in tinutul climei de campie la contact cu clima specifica Luncii Dunarii. Clima este influentata de Muntii Macinului care reprezinta un baraj natural in calea vanturilor din est, determinand fenomenul de föhnizare a aerului care trece peste Braila cu mase mari de aer cald si uscat. De asemenea terenurile saraturoase din jurul orasului, mai ales de la Lacu Sarat, constituie alt factor de incalzire mai accentuata a atmosferei.

Verile sunt secetoase, calduroase si uscate, iar iernile sunt reci si au zapada putina. Temperatura are o medie anuala de 11,1° C, in timpul verii variind intre 22° si 35° (in ultimii ani mai ridicate) astfel incat 122 zile pe an au o medie de peste 25° iar in mijlocul verii se ating valori tropicale. In timpul iernii temperatura medie este ridicata osciland in jurul a 2° C.

Presiunea atmosferica se caracterizeaza printr-un maxim in sezonul rece de 754,9 mm si printr-un minim in sezonul cald de 734 mm. Radiatia solara vara este mare insumand 123 000 cal/cm^2 , o parte propagandu-se o parte in sol, alta parte consumandu-se prin evaporarea apei, iar restul se pierde in atmosfera.

Precipitatiile nu depasesc 500 mm anual, cele mai reduse precipitatii fiind toamna si iarna, iar cele mai ridicate primavara. Stratul mediu de zapada este de 20 cm, iar durata medie a acestuia este de 45 zile.

Vanturile reprezinta un element climatic de mare importanta pentru aceasta zona. Cele mai frecvente sunt vanturile din N – NV. Viteza medie a vantului este de 3m/sec., dar vantul din directia N poate ajunge la maxime de peste 100 km/ora. Iarna bate Crivatul, un vant uscat si rece provocat de anticiclonul siberian. In oras se inregistreaza o perioada de calm de 12% anual, cu frecventa mai ridicata in lunile septembrie – octombrie, ianuarie si iulie.

1.4. HIDROGRAFIA ZONEI

Teritoriul situat la vest de Dunăre, reprezintă cea mai mare parte din întinderea județului. Pe această întindere, relieful de câmpie este, în general, neted, întrerupt de movile, văi și lacuri. Râurile care delimitează această zonă sunt Siretul, Buzăul și Călmățuiul.

Siretul curge în partea de nord a județului, formând o câmpie joasă ce se lărgește în partea de vest, unde atinge o lățime de aproape 20 de km la confluența cu Buzăul. Această unitate, numită Câmpia Siretului Inferior este cea mai joasă câmpie a țării, având, în partea vestică înălțimi foarte joase.

Buzăul curge în partea de nord-vest a județului, printr-o luncă joasă, numită Câmpia Buzăului. Aceasta se prezintă ca un culoar nisipos, larg de 3–5 km, pe care Buzăul a creat multe grinduri și albii părăsite.

Călmățuiul curge în partea de sud a județului și formează, în lungul său, o câmpie nisipoasă, care face parte din Bărăganul Ialomiței. Aceasta este mai înalta decât luncile formate în lungul Siretului și al Buzăului și cuprinde în sud Câmpul Mohreanu, unde se află cele mai mari înălțimi din județ (60 m) și Câmpia Roșiori, cu nisipuri cultivate.

2. SITUAŢIA EXISTENTĂ, DOCUMENTE CONSULTATE ŞI CONSTATĂRI DIN ANALIZA LOR

În vederea întocmirii prezentului raport de expertiză tehnică am avut la dispoziţie, în vederea consultării şi analizei, următoarele documente:

- Fotografii prezentate în Anexa 1 Foto realizate cu ocazia vizitării obiectivului în data de 28.09.2021;
- Studiul topografic;
- Releveul podului realizat cu ocazia vizitei efectuate în amplasament.

2.1. STABILIREA CATEGORIEI DE IMPORTANŢĂ A CONSTRUCŢIEI

Nr. crt	Factor determ.	Coeficient de unicitate	Criterii asociate			Pi
1	Importanta vitala	1	p(i)	Oameni implicaţi direct în cazul unei disfuncţii a construcţiei	2	2
			p(ii)	Oameni implicaţi indirect în cazul unei disfuncţii a construcţiei	1	
			p(iii)	Caracterul evolutiv al efectelor periculoase, în cazul unor disfuncţii ale construcţiei	1	
2	Importanta socio-economica si culturala	1	p(i)	Mărimea comunităţii care apelează la func. constr. şi/sau valoarea bunurilor materiale adăpostite de construcţie	6	5
			p(ii)	Ponderea în care functiile construcţiei o au în comunitatea respectivă	6	
			p(iii)	Natura şi importanţa funcţiilor respective	2	
3	Implicarea ecologica	1	p(i)	Măsura în care realizarea şi exploatarea construcţiei, intervin în perturbarea mediului natural şi construit	2	2
			p(ii)	Gradul de influenţă nefavorabilă asupra mediului natural şi construit	1	
			p(iii)	Rolul activ în protejarea/refacerea mediului natural şi construit	1	
4	Considera-rea duratei de utilizare	1	p(i)	Durata de utilizare preconizată	6	3
			p(ii)	Măsura în care perfomanţele alcătuirilor constructive, depind de cunoaşterea evoluţiei acţiunilor pe durata de utilizare	2	
			p(iii)	Măsura în care performanţele funcţionale, depind de evoluţia cerinţelor pe durata de utilizare	2	
5	Adaptarea la condiţiile locale de	1	p(i)	Măsura în care asigurarea soluţiilor constructive este dependentă de condiţiile locale de teren şi mediu	2	2
			p(ii)	Măsura în care condiţiile locale de teren şi mediu, evoluează defavorabil în timp	2	

	teren-mediu		p(iii)	Măsura în care condiţiile locale de teren şi mediu, determină activităţi/măsuri deosebite, pentru exploatarea construcţiei, pe durata de existenţă a acesteia	2	
6	Volumul de muncă şi de materiale	1	p(i)	Ponderea volumului de muncă şi de materiale înglobate	3	2
			p(ii)	Volumul şi complexitatea activităţii necesare pentru menţinerea performanţelor construcţiei, pe durata de existenţă	2	
			p(iii)	Activităţi deosebite în expoatarea construcţiei, impuse de funcţiunile acesteia	1	
TOTAL unde unde: Pi = k(n)[∑p(i)/3]						**16**

În conformitate cu „Regulamentul privind stabilirea categoriei de importanţă a construcţiilor", punctajul obţinut fiind cuprins între 6-17 puncte, construcţia se situează în categoria „C", de importanţă – importanţă normala.

2.2. ÎNCADRAREA AMPLASAMENTULUI ÎN CATEGORIA GEOTEHNICĂ

Nu a fost realizat un studiu geotehnic in amplasamentul podului întrucat nu a fost prevazut intre studiile necesare a fi efectuate conform contract 139/47355 din 28.09.2021.

2.3. CONSTATĂRI LA INSPECŢIA PODULUI

Vizitarea podului s-a efectuat în data de 28.09.2021 şi a avut drept scop realizarea releveului pentru validarea datelor referitoare la alcătuirea şi dimensiunile structurii, precum şi identificarea stării tehnice a structurii.

Cu prilejul vizitei au fost constatate următoarele:

La calea de pe pod

- calea se prezintă în general în condiţii acceptabile, dar există zone cu văluriri si fagase la margini, precum si fisuri transversale in zona rosturilor suprastructurii; (FOTO 16, 17, 18 – Anexa 1)
- exista depuneri si zone cu vegetatie la marginea partii carosabile si pe trotuare; (FOTO 16, 17, 18, 19 – Anexa 1)
- trotuarele au bordurile normale intr-o stare generala buna si imbracamintea asfaltica puternic degradata, fisurata, cu gauri; (FOTO 16, 17, 18 – Anexa 1)
- nu există rosturi de dilataţie; (FOTO 16, 17, 18 – Anexa 1)
- nu există guri de scurgere; (FOTO 16, 17, 18 – Anexa 1)
- nu există parapet de siguranta pe pod; (FOTO 16, 17, 18 – Anexa 1)
- parapetul pietonal este intr-o stare generala buna, fara elemente deformate, dar prezinta zone extinse afectate de rugina si vopsea exfoliata; (FOTO 16, 17, 18, 19 – Anexa 1)
- nu există acostamente, platforma drumului are lăţime insuficientă la capetele podului; (FOTO 16, 17, 18 – Anexa 1)

La infrastructura podului

- elementele de infrastructură (culeele si pilele) sunt în stare tehnică necorespunzătoare; betonul este degradat şi prezintă pete de culoare neuniformă, pete de rugina, carbonatari, zone cu segregări, fisuri şi crăpături (FOTO 1 la 13 – Anexa 1)
- elevatiile pilelor sunt realizate din beton simplu; betonul este puternic erodat, cu aspect friabil, in special pe zonele de capat (FOTO 2, 4 la 10, 13 – Anexa 1)
- există armaturi fara strat de acoperire, la vedere, corodate, la banchetele de rezemare, fetele laterale ale culeelor si riglele pilelor; (FOTO 1 la 13 – Anexa 1)
- se observa infiltratii la rosturile suprastructurii, pe banchetele de rezemare si pe fetele laterale ale infrastructurii; (FOTO 1 la 13 – Anexa 1)

La suprastructura podului

- fasiile cu goluri prezintă degradări ale betonului: pete de umezeală, ciobituri, pete de culoare neuniformă, pete de rugina; (FOTO 1 la 9, 11 la 15 – Anexa 1)
- fasiile cu goluri nu au gauri de aerisire; (FOTO 2, 3, 6, 9, 11, 13 – Anexa 1)
- fasia marginala aval din deschiderea 3 este puternic degradata, prezinta infiltratii la interior, exfolieri ale betonului la intrados si coroziune a armaturii (FOTO 12, 13, 14, – Anexa 1)
- fasia marginala amonte din deschiderea 3 prezinta fisuri longitudinale pe fata laterala (FOTO 15 – Anexa 1)
- elementele prefabricate de trotuar au betonul puternic degradat atat la intrados, cat si pe fetele laterale, cu zone exfoliate sau desprinse şi prezintă pete de culoare neuniformă, pete de rugina, carbonatari; (FOTO 1, 5, 7, 8, 15 – Anexa 1)
- se pot observa infiltratii puternice la rosturile dintre prefabricatele de trotuar; (FOTO 1, 5, 7, 8, 15 – Anexa 1)
- există armaturi fara strat de acoperire, la vedere, corodate, la prefabricatele de trotuar si fasiile cu goluri; (FOTO 1, 5, 7, 8, 11, 13, 14, 15 – Anexa 1)
- grinzile de parapet au betonul degradat, erodat, cu armaturi ruginite la vedere; (FOTO 16, 17, 19 – Anexa 1)
- există doua conducte montate pe console metalice prinse de elementele de infrastructura si suspendate in camp pe suprastructura, in amonte; (FOTO 4, 7, 11, 15 – Anexa 1)

La canalul de irigatii

- pereul canalului este in stare generala buna, dar cu zone cu vegetatie la rosturile dintre placile de beton; (FOTO 1, 2, 4, 5, 12, 19 – Anexa 1)

3. CONCLUZII SI RECOMANDARI

Pe baza constatărilor şi observaţiilor făcute în urma analizării documentelor avute la dispoziţie şi a vizitei făcute în amplasament se pot formula următoarele concluzii şi recomandări:

- podul are doua benzi de circulaţie, nu există acostamente şi platforma drumului are lăţime insuficientă pe rampele de acces înainte şi după pod;

- nu sunt respectate prevederile privind siguranţa circulaţiei întrucât pe pod nu există parapet direcţional;
- parapetul pietonal este in stare generala buna, fara elemente deformate dar prezinta zone extinse afectate de rugina si vopsea exfoliata;
- elementele de infrastructură sunt în stare tehnică necorespunzătoare prezentând degradări ale betonului: pete de culoare neuniformă, pete de culoare închisă, pete de rugine, carbonatari, zone cu segregări, fisuri şi crăpături, armaturi la vedere, corodate;
- suprastructura podului prezintă degradări, atât la fasiile cu goluri, cat si la elementele prefabricate de trotuar: infiltratii, pete de umezeală, ciobituri, pete de culoare neuniformă, exfolieri, armaturi la vedere şi corodate.

Având în vedere cele prezentate mai sus şi faptul că în momentul de faţă, ca urmare a degradărilor semnalate, podul nu mai corespunde din punct de vedere al siguranţei circulaţiei şi criteriilor de confort exigenţelor existente în norme, pentru remedierea acestor probleme şi aducerea podului la parametrii de siguranţă ceruţi de normele de proiectare actuale sunt prezentate în continuare două soluţii:

- Solutia 1 – Reparatii la infrastructura si inlocuirea suprastructurii;
- Solutia 2 – Demolarea podului existent si executia unui pod nou.

Pe perioada desfasurarii lucrarilor de interventie la pod circulatia rutiera se va desfasura alternativ pe jumatate de cale cu dirijare semaforizata, respectiv pe o varianta provizorie in solutia podului nou.

3.1. Solutia 1 – Lucrari de reparatii capitale – AND 544-2002, Ind. 122. Reparatii la infrastructura si inlocuirea suprastructurii

Pe perioada desfasurarii lucrarilor de reparatii curente circulatia rutiera se va desfasura alternativ, pe jumatate de cale, cu dirijare semaforizata.

Lucrari la cale si trotuare

- Montarea unui parapet de siguranta in axul podului si devierea circulatiei pe jumatate de cale;
- Semnalizarea corespunzatoare a masurilor de deviere a traficului;
- Frezarea straturilor de asfalt pe pe toata lungimea podului, inclusiv pe pampe, pe o lungime de 25.00m;
- Desfacerea straturilor caii;
- Demontarea bordurilor normale
- Demontarea parapetului pietonal;
- Demontarea elementelor prefabricate de trotuar;

Urmatoarele lucrari la cale se vor executa numai dupa incheierea interventiilor la suprastructura si infrastructura.

- Aplicarea hidroizolatiei si a protectiei acesteia, pe toata suprafata podului (inclusiv trotuare in variantele cu trotuare);
- Executarea trotuarelor, in varianta aleasa de beneficiar:

  - Trotuar cu borduri prefabricate normale, beton de umplutura, inclusiv grinda longitudinala din beton armat (inglobata in umplutura) pentru sustinerea parapetului de siguranta greu de tip H4b.
  - Trotuar la nivel, fara umplutura si ancorarea parapetului de siguranta greu de tip H4b in placa de suprabetonare.
  - Fara trotuare
- Montarea parapetului pietonal realizat din profile metalice deschise in variantele cu trotuar;
- Montarea parapetului de siguranta de tip H4b;
- Realizarea imbracamintii asfaltice pe partea carosabila;
- Realizarea imbracamintii asfaltice pe trotuare daca se opteaza pentru aceasta solutie;
- Montarea dispozitivelor etanse a rosturilor de la culee; dispozitivele etanse vor fi continue si vor urmarii nivelul caii si al trotuarelor, in variantele cu trotuar;
- Aplicarea de marcaje si semnalizarea definitiva a podului.

Lucrari la suprastructura

- Demolarea betonului antretoazelor de la capetele fasiilor cu goluri, fara afectarea armaturilor grinzilor;
- Demontarea grinzilor de pe infrastructură;
- Montarea grinzilor prefabricate;
- Cofrarea, armarea si betonarea unei placi de suprabetonare:
  - In varianta cu trotuare – sa se asigure o latime minima a partii carosabile de 7.80m, doua trotuare de cate 1.50m (1.00m util) si doua grinzi de parapet de cate 25cm fiecare.
  - In varianta fara trotuare – in functie de latimea culeelor plus 30 cm in consola, de-o parte si de alta a zidurilor intoarse;
- Aplicarea unui strat de protectie, realizat din vopsele speciale, la intradosul suprastructurii, inclusiv la consolele de trotuar.

Lucrari la infrastructura

- Demolarea zidului de garda si a partii superioare a zidurilor intoarse fara afectarea armaturilor existente in acestea, pana la nivelul banchetei de rezemare;
- Demolarea pereului din zona podului;
- Realizarea unei sapaturi pana la nivelul rostului elevatie-fundatie in vederea determinarii starii elevatiilor si fundatiilor;
- Curatarea cu peria mecanica a tuturor betoanelor si indepartarea zonelor exfoliate, degradate, fisurate, de la infrastructura (elevatiile culeelor si pilelor);
- Curatarea prin sablare a tuturor armaturilor la vedere;
- Demolarea partiala a zonei superioare a betonului de la banchetele de rezemare, fara afectarea armaturilor existente in acestea, curatarea prin sablare a armaturilor, completarea cu armaturi si rebetonarea banchetelor, inclusiv prevederea de dispozitive antiseismice;

- Injectarea eventualelor fisuri conform tehnologiilor din "Instructiuni tehnice privind procedee de remediere a defectelor elementelor de beton si beton armat" indicativ C149-87;
- Aplicarea unui strat de torcret armat pe toate suprafetele de beton de la culee (elevatii si ziduri intoarse), cu asigurarea conlucrarii intre torcret si betonul existent prin ancore;
- Cofrarea, armarea si betonarea zidurilor de garda in conformitate cu noua inaltime a suprastructurii; se va avea in vedere respectarea rostului de dilatatie si a spatului necesar montarii dispozitivelor de etansare a acestuia precum si a reazemului pentru placile de racordare;
- Cofrarea, armarea si betonarea zidurilor intoarse si a consolelor de trotuar de la zidurile intoarse;
- Cofrarea, armarea si betonatea unor camasuieli la elevatiile si riglele pilelor cu asigurarea conlucrarii cu betonul existent din elevatii si fundatii prin ancore;
- Montarea aparatelor de reazem;
- Aplicarea unui strat de protectie, realizat din vopsele speciale, pe suprafetele de beton expuse de la infrastructură;

Lucrari la racordările cu terasamentele si rampe

- Degajarea betoanelor din spatele culeelor
- Refacerea drenului din spatele culeelor:
  - desfacerea drenului vechi daca acesta exista;
  - curatarea betoanelor elevatiei, injectarea eventualelor fisuri,
  - amenajarea stratului suport, rigola, barbacane;
  - aplicarea hidroizolatiei;
  - realizarea umpluturii de piatra imbracata in geotextil
- Montarea placilor de racordare;
- Demontarea parapetului de siguranta
- Indepartarea vegetatiei si refacerea taluzurilor pe rampe;
- Racordarea platformei drumului la ambele capete ale podului cu profilul curent al drumului pe lungimi de cate 25.00m;
- Refacerea straturilor caii pe rampe;
- Amenajarea acostamentelor rampelor;
- Montarea de parapete de siguranta pe rampe;
- Realizarea de scari si casiuri.
- Aplicarea de marcaje pe rampe.

Lucrari la canal

- Refacerea pereului din zona podului;
- Curatarea canalului de vegetatie si gunoaie in zona podului.

Lucrarile propuse in aceasta solutie vor asigura circulatia pe podul la parametrii normali de exploatare pentru o perioada de aproximativ 50 de ani (cu conditia realizarii lucrarilor de intretinere conform normelor in vigoare).

3.2. Solutia 2 – Demolarea podului existent si executia unui pod nou

Pe perioada desfasurarii lucrarilor de realizare a podului nou circulatia rutiera se va desfasura pe o varianta provizorie de circulatie.

Demolarea podului existent

- Frezarea straturilor de asfalt pe pe toata lungimea podului, inclusiv pe pampe, pe o lungime de 25.00m;
- Desfacerea straturilor caii;
- Demontarea bordurilor normale
- Demontarea parapetului pietonal;
- Demolarea prefabricatelor de trotuar;
- Demontarea grinzilor de pe infrastructură;
- Demolarea infrastructurii;
- Demolarea pereului din zona podului;
- Realizara sapaturilor in zona fundatiilor;
- Demolarea fundatiilor;

Lucrari la infrastructura

- Realizarea sapaturilor pentru fundatii;
- Cofrarea, armarea si betonarea fundatiilor;
- Cofrarea, armarea si betonarea elementelor de infrastructura (culeelor si pilelor) cu prevederea de dispozitive antiseismice la banchetele de rezemare;
- Aplicarea hidroizolatiilor la betoanele culeelor
- Realizarea umpluturilor la fundatii;
- Realizarea umpluturilor in spatele culeelor, inclusiv a drenurilor din piatra;
- Montarea aparatelor de reazem;
- Aplicarea unui strat de protectie, realizat din vopsele speciale, pe suprafetele de beton expuse de la infrastructuri;
- Realizarea umpluturilor la fundatii.

Lucrari la suprastructura

- Montarea grinzilor prefabricate;
- Cofrarea, armarea si betonarea unei placi de suprabetonare:
  - In varianta cu trotuare – sa se asigure o latime minima a partii carosabile de 7.80m, doua trotuare de cate 1.50m (1.00m util) si doua grinzi de parapet de cate 25cm fiecare
  - In varianta fara trotuare – sa se asigure o latime minima partii carosabile de 9.00m si doua grinzi de parapet de cate 45cm fiecare
- Aplicarea unui strat de protectie, realizat din vopsele speciale, pe suprafetele de beton expuse de la suprastructura.

Lucrari la cale, trotuar, parapet

- Aplicarea hidroizolatiei si a protectiei acesteia, pe toata suprafata podului (inclusiv trotuare in variantele cu trotuare);

- Executarea trotuarelor in varianta aleasa de beneficiar:
  - Trotuar cu borduri prefabricate normale, beton de umplutura, inclusiv grinda longitudinala din beton armat (inglobata in umplutura) pentru sustinerea parapetului de siguranta greu de tip H4b
  - Fara umplutura si ancorarea parapetului de siguranta greu de tip H4b in placa de suprabetonare
  - Fara trotuare
- Montarea parapetului pietonal realizat din profile metalice deschise in variantele cu trotuar;
- Montarea parapetului de siguranta de tip H4b;
- Realizarea imbracamintii asfaltice pe partea carosabila;
- Realizarea imbracamintii asfaltice pe trotuare daca se opteaza pentru aceasta solutie;
- Montarea dispozitivelor etanse a rosturilor de la culee; dispozitivele etanse vor fi continue si vor urmarii nivelul caii si al trotuarelor, in variantele cu trotuar;
- Aplicarea de marcaje si semnalizarea definitiva a podului.

Lucrari la racordările cu terasamentele si rampe

- Realizarea drenului din spatele culeelor:
  - amenajarea stratului suport, rigola, barbacane;
  - aplicarea hidroizolatiei;
  - realizarea umpluturii de piatra inbracata in geotextil
- Montarea placilor de racordare;
- Racordarea platformei drumului la ambele capete ale podului cu profilul curent al drumului pe lungimi de cate 25.00m;
- Realizarea straturilor caii pe rampe;
- Realizarea racordarii cu teasamentele
- Amenajarea acostamentelor rampelor;
- Montarea de parapete de siguranta pe rampe;
- Realizarea de scari si casiuri.
- Aplicarea de marcaje pe rampe.

Lucrari la canal

- Refacerea pereului din zona podului;
- Curatarea canalului de vegetatie si gunoaie in zona podului.

Lucrarile propuse in aceasta solutie vor asigura circulatia pe podul la parametrii normali de exploatare pentru o perioada de aproximativ 100 de ani (cu conditia realizarii lucrarilor de intretinere conform normelor in vigoare).

Din punct de vedere tehnic se recomanda adoptarea solutiei 2, dar Beneficiarul poate opta sa realizeze oricare din cele 2 solutii propuse.

Proiectul de realizare a podului nou va fi elaborat cu respectarea prevederilor din normele Eurocode și aplicarea exigențelor constructive referitoare la:

- clasele de beton superioare în elementele structurale noi sau consolidate

- grosimea minimă a stratului de acoperire
- clasele de expunere și nivelul de durabilitate al structurii consolidate și echipamentelor.

Pentru verificarea aparatelor de reazem și a soluției de consolidare a suprastructurii se va proceda la un calcul seismic al structurii, în conformitate cu Eurocode 8 și normativul de proiectare seismica a structurilor P100-2013.

Proiectul va contine un program pentru urmarirea comportarii acestuia;

Executia lucrarilor la pod va fi incredintata unei societati specializata in lucrari de poduri;

Semnalizarea rutiera se va face conform "Normelor metodologice privind conditiile de inchidere a circulatiei si de instituire a restrictiilor de circulatie, in vederea executarii de lucrari in zona drumului public si/sau pentru protejarea drumului", aprobat cu ordinal comun al M.T.T.C si MI nr 1112/411 din anul 2000;

Masurile impuse si concluziile prezentei Expertize Tehnice sunt valabile 2 (doi) ani daca nu se produce nici unul din urmatoarele evenimente:

- transporturi exceptionale care pot afecta elementele podului;
- aparitia unor degradari accidentale;
- alunecari de teren;
- 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;
- viituri care afecteaza infrastructura podului, rampele si conditiile hidraulice din amplasament;
- defecte suplimentare ale elementelor podului fata de cele din prezenta expertiza tehnica datorate neinceperii in extrema urgenta a lucrarilor de punere in siguranta a podului.

După perioada menționată sau în cazul producerii unuia dintre evenimentele menţionate anterior, se poate realiza o prelungire de 6 luni a valabilității prezentei expertize tehnice în urma efectuării unei noi vizite în amplasament și doar cu acordul scris al expertului tehnic atestat.

Intocmit,
.....Ing. Andrej Zvolenszki

Octombrie 2021

PLANEXE DESIGN S.R.L.

Expert tehnic atestat M.L.P.A.T.
Nr. 08876/15.11.2011
Dr. Ing. IONUT RADU RACANEL

ANEXA 1

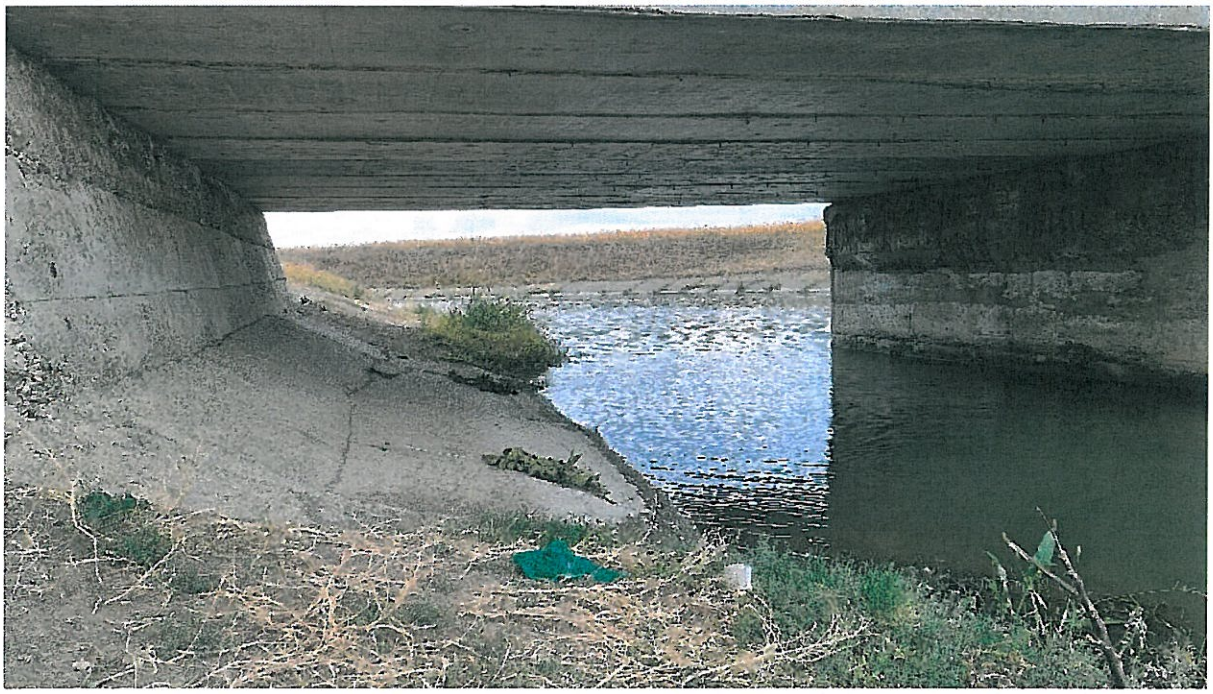
- FOTOGRAFII -

Foto 1. Culee C1 aval



- Beton degradat, pete de umezeală, segregări, ciobituri, pete de culoare neuniformă
- Infiltratii la rostul de la culee
- Armaturi fara strat de acoperire, la vedere, corodate
- Vegetatie pe taluzuri si canal

Foto 2. Deschidere 1 vazuta din aval



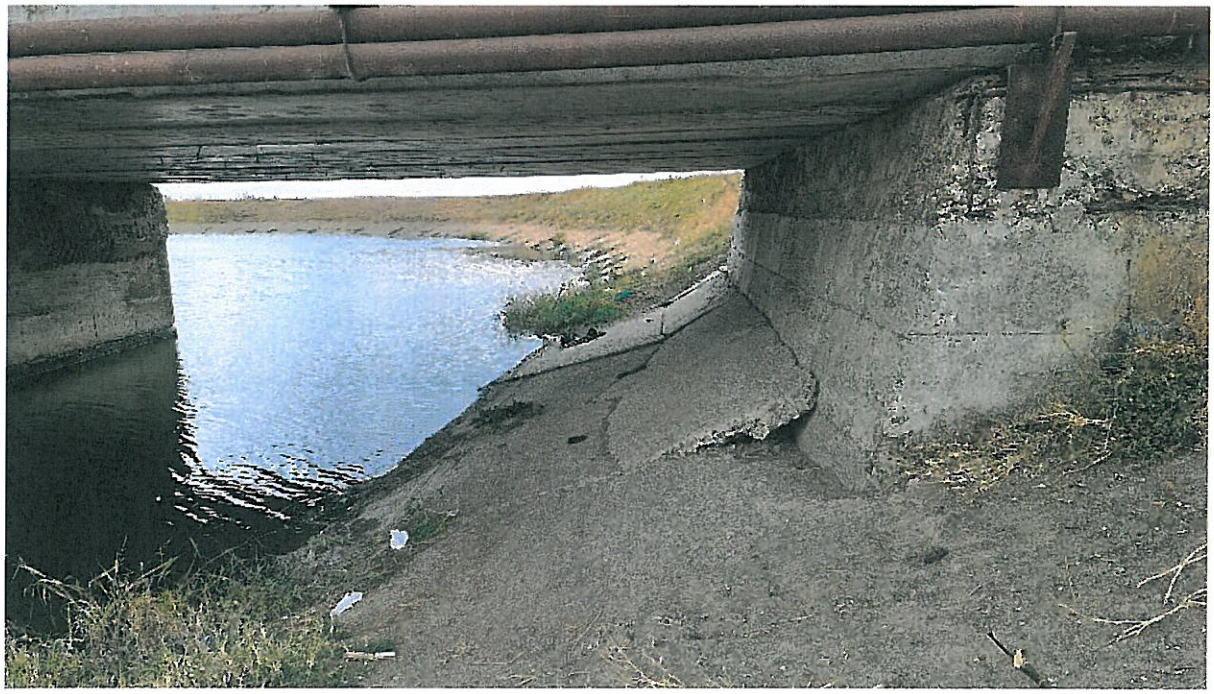
- Beton degradat, pete de umezeală, segregări, ciobituri, pete de culoare neuniformă, carbonatari
- Infiltratii la rosturile de la culee, pila, si dintre fasiile cu goluri
- Fasii fara gauri de aerisire
- Armaturi fara strat de acoperire, la vedere, corodate
- Vegetatie pe taluzuri si canal

Foto 3. Culee C1



- Beton degradat, pete de umezeală, segregări, ciobituri, pete de culoare neuniformă, carbonatari
- Infiltratii la rosturile de la culee si dintre fasiile cu goluri
- Armaturi fara strat de acoperire, la vedere, corodate
- Fasii fara gauri de aerisire

Foto 4. Culee C1 amonte



- Beton degradat, pete de umezeală, segregări, ciobituri, pete de culoare neuniformă, carbonatari
- Infiltratii la rosturile de la culee, pila, si dintre fasiile cu goluri
- Fasii fara gauri de aerisire
- Armaturi fara strat de acoperire, la vedere, corodate
- Pereu degradat
- Vegetatie pe taluzuri si canal
- Conducte pe console metalice prinse de infrastructuri si suspendate in camp pe suprastructura

Foto 5. Vedere longitudinala din aval spre Slobozia



- Beton degradat, pete de umezeală, segregări, ciobituri, pete de culoare neuniformă, carbonatari
- Eroziune a betonului de la pile
- Infiltratii la rosturile de la pila si dintre prefabricatele de trotuar
- Armaturi fara strat de acoperire, la vedere, corodate
- Vegetatie pe taluzuri si canal

Foto 6. Pila P1 vazuta spre Slobozia



- Beton degradat, pete de umezeală, segregări, ciobituri, pete de culoare neuniformă, carbonatari
- Eroziune a betonului de la pile
- Infiltratii la rosturile de la pila si dintre fasiile cu goluri
- Armaturi fara strat de acoperire, la vedere, corodate

Foto 7. Vedere longitudinala din amonte spre Braila



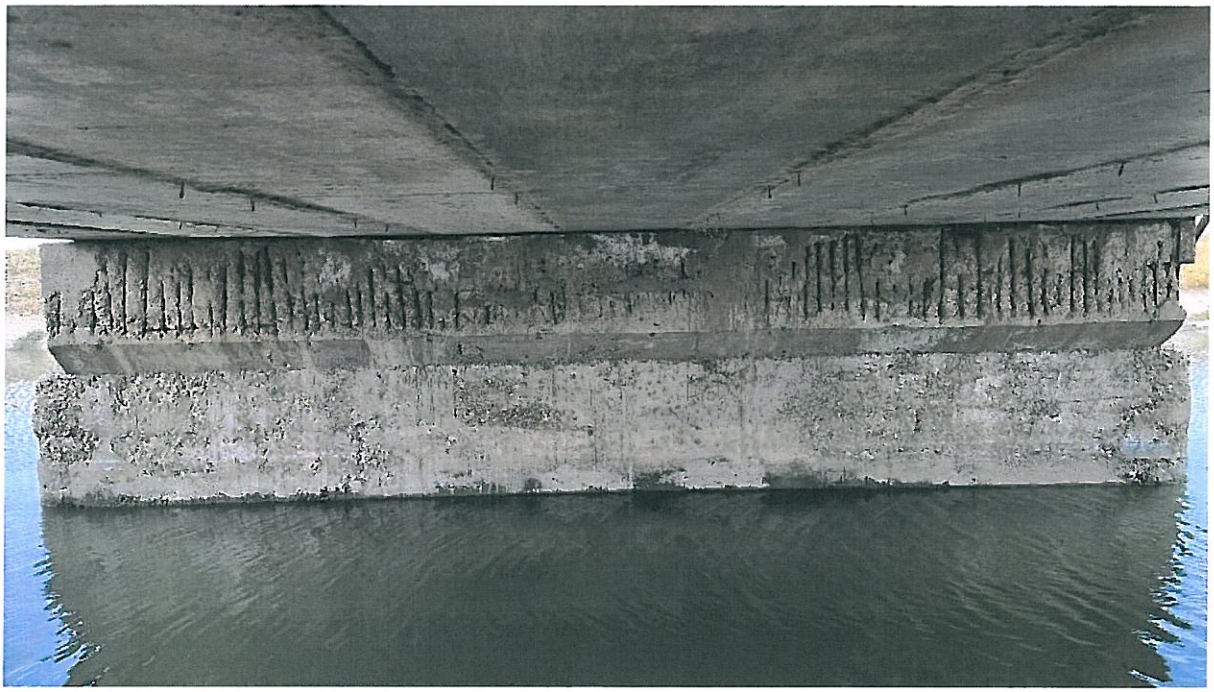
- Beton degradat, pete de umezeală, segregări, ciobituri, pete de culoare neuniformă, carbonatari
- Eroziune a betonului de la pile
- Infiltratii la rosturile de la pila si dintre prefabricatele de trotuar
- Armaturi fara strat de acoperire, la vedere, corodate
- Vegetatie pe taluzuri si canal
- Conducte montate pe console metalice prinse de infrastructuri si suspendate in camp pe suprastructura

Foto 8. Deschidere 2 vazuta din aval



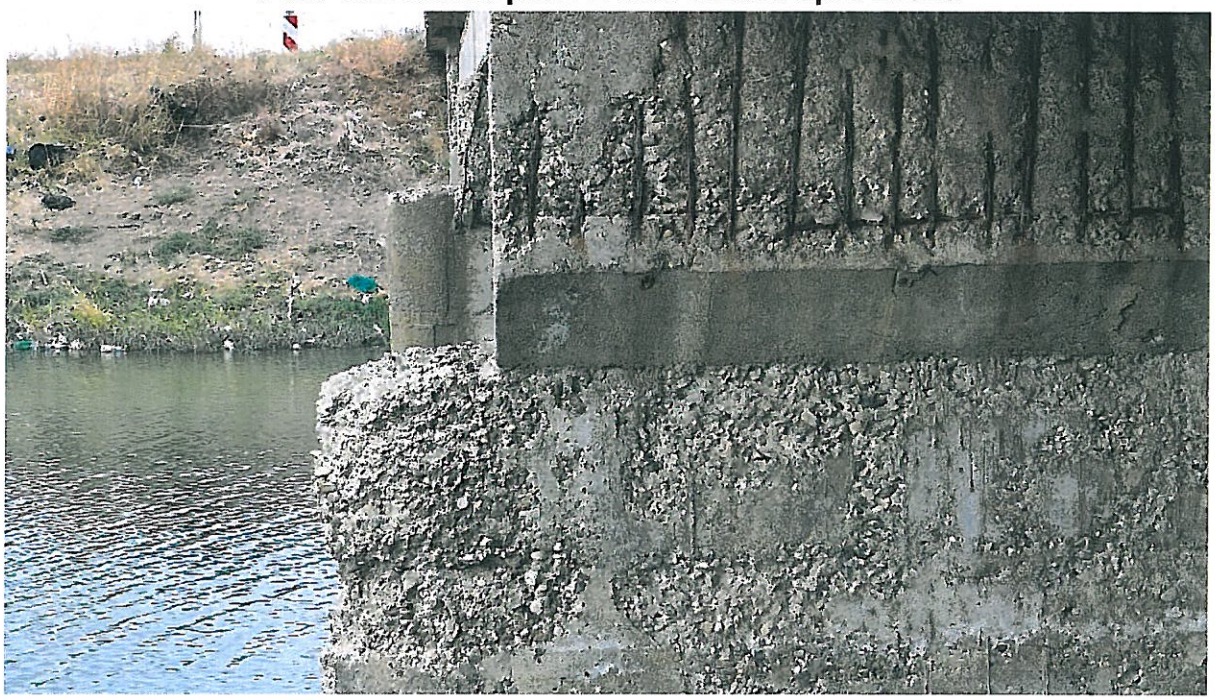
- Beton degradat, pete de umezeală, segregări, ciobituri, pete de culoare neuniformă, carbonatari
- Eroziune a betonului de la pile
- Armaturi fara strat de acoperire, la vedere, corodate

Foto 9. Pila P2 vazuta spre Braila



- Beton degradat, pete de umezeală, segregări, ciobituri, pete de culoare neuniformă, carbonatari
- Eroziune a betonului de la pile
- Infiltratii la rosturile de la pila si dintre fasiile cu goluri
- Armaturi fara strat de acoperire, la vedere, corodate

Foto 10. Detaliu pila P2 aval vazuta spre Braila



- Beton degradat, pete de umezeală, segregări, ciobituri, pete de culoare neuniformă, carbonatari
- Eroziune a betonului de la pile
- Armaturi fara strat de acoperire, la vedere, corodate

Foto 11. Culee C2 amonte



- Beton degradat, pete de umezeală, segregări, ciobituri, pete de culoare neuniformă, carbonatari
- Pete de rugina
- Infiltratii la rosturile de la culee si dintre fasiile cu goluri
- Fasii fara gauri de aerisire
- Armaturi fara strat de acoperire, la vedere, corodate
- Conducte pe console metalice prinse de infrastructuri si suspendate in camp pe suprastructura

Foto 12. Culee C2 aval



- Beton degradat, pete de umezeală, segregări, ciobituri, pete de culoare neuniformă, carbonatari
- Infiltratii la rosturile dintre prefabricatele de trotuar
- Fasie marginala fisurata, cu infiltratii la interior
- Armaturi fara strat de acoperire, la vedere, corodate

Foto 13. Fasie marginala aval in deschiderea 3



- Beton degradat, pete de umezeală, segregări, ciobituri, pete de culoare neuniformă, carbonatari
- Pete de rugina
- Infiltratii la rosturile de la pila si dintre fasiile cu goluri
- Fasii fara gauri de aerisire
- Fasie marginala fisurata, cu infiltratii la interior
- Armaturi fara strat de acoperire, la vedere, corodate

Foto 14. Fasie marginala aval in deschiderea 3



- Beton degradat, pete de umezeală, segregări, ciobituri, pete de culoare neuniformă, carbonatari
- Pete de rugina
- Exfolieri ale betonului
- Fasie marginala fisurata, cu infiltratii la interior
- Armaturi fara strat de acoperire, la vedere, corodate

Foto 15. Fasie marginala amonte in deschiderea 3



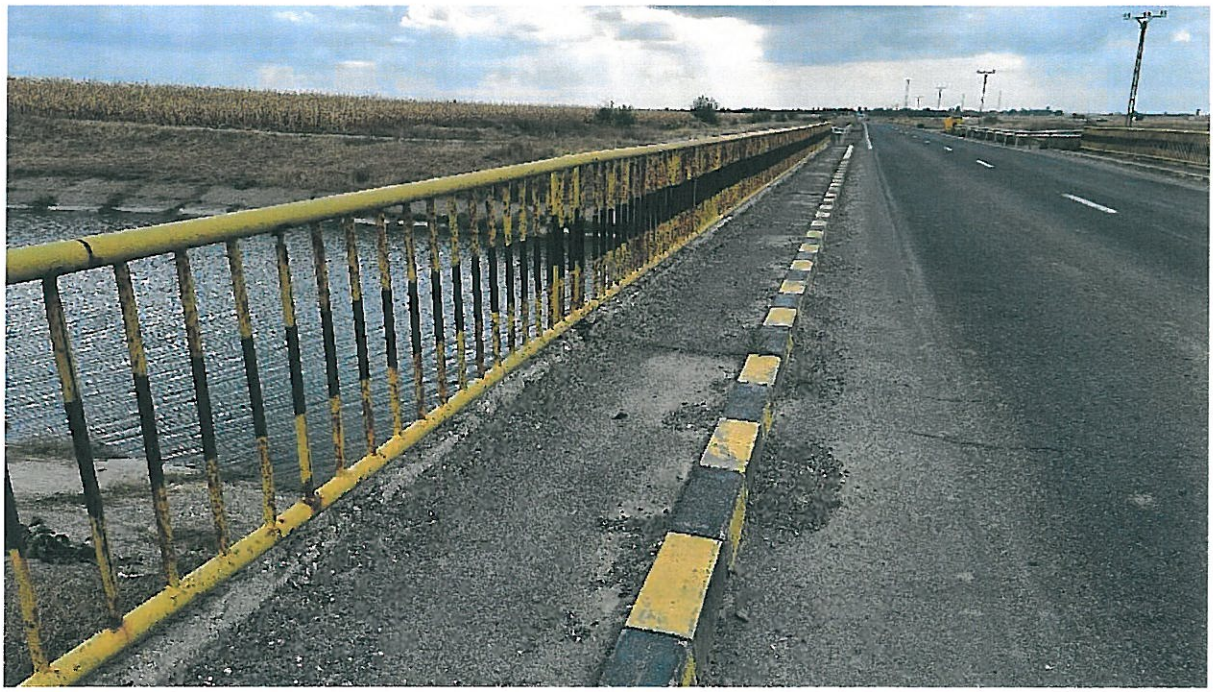
- Beton degradat, pete de umezeală, segregări, ciobituri, pete de culoare neuniformă, carbonatari
- Pete de rugina
- Infiltratii la rosturile dintre prefabricatele de trotuar
- Fasie marginala fisurata
- Conducte suspendate in camp pe suprastructura

Foto 16. Trotuar aval si cale spre Slobozia



- Trotuare fara parapete de siguranta, cu imbracaminte asfaltica fisurata, degradata, cu gauri
- Vegetatie si depuneri la marginea partii carosabile
- Imbracaminte asfaltica pe cale in stare generala buna, cu fisuri la rosturile suprastructurii
- Latime insuficienta a platformei drumului la capatul podului si acostamente neamenajate

Foto 17. Trotuar amonte si cale spre Slobozia



- Trotuare fara parapete de siguranta, cu imbracaminte asfaltica fisurata, degradata, cu gauri
- Grinda de parapet cu beton degradat si armaturi la vedere, corodate
- Vegetatie si depuneri la marginea partii carosabile
- Imbracaminte asfaltica pe cale in stare generala buna, cu fisuri la rosturile suprastructurii
- Latime insuficienta a platformei drumului la capatul podului si acostamente neamenajate

Foto 18. Cale spre Braila



- Trotuare fara parapete de siguranta, cu imbracaminte asfaltica fisurata, degradata, cu gauri
- Depuneri la marginea partii carosabile
- Imbracaminte asfaltica pe cale in stare generala buna, cu fisuri la rosturile suprastructurii
- Latime insuficienta a platformei drumului la capatul podului si acostamente neamenajate

Foto 19. Grinda de parapet amonte spre Slobozia



- Trotuare fara parapete de siguranta, cu imbracaminte asfaltica fisurata, degradata, cu gauri
- Grinda de parapet cu beton degradat si armaturi la vedere, corodate

FISA DE CONSTATARE A STARII TEHNICE

I. DATE DE IDENTIFICARE ALE LUCRĂRII

1. Tipul lucrării de artă (pod, pasaj, viaduct)	Pod
2. Obstacolul traversat	Canal de irigatii
3. Localitatea cea mai apropiată	Baraganul
4. Categoria, numărul drumului pe care este amplasat (DN, DJ, DC). Poziţia kilometrică	DN 21, km 56+670
5. Anul construcţiei, anii consolidării sau reabilitărilor	1977
6. Tipul podului: - după schema statică - după structura de rezistență - după modul de execuție - oblicitate	 Simplu rezemat Grinzi prefabricate Prefabricat Normal
7. Materialul din care este alcătuit (beton armat, beton precomprimat, metalic, mixt, lemn):	Beton precomprimat Beton armat
Infrastructura: - Culee - Fundații - Elevații - Pile - Fundații - Elevații	 Beton Beton armat Beton Beton armat
Suprastructură: - Elementele principale de rezistență - Elementele de rezistență care susțin calea	 Beton precomprimat Beton precomprimat
8. Lungimea totală a podului Numărul de deschideri și lungimea lor	Lpod≅39.50m trei deschideri, L=3×9.30m
9. Lăţimea podului (parte carosabilă + trotuare) Numărul de grinzi în secţiune transversală	7.70+2x1.10+2x0.20=10.30 9
10. Aparate de reazem (tip, materialul din care sunt alcătuite)	Neopren
11. Tip infrastructuri	Culee masive Pile masive, lamelare
12. Tip fundaţii	Directe
13.Tipul îmbrăcăminţi pe pod	Mixtura asfaltica
14. Dispozitive de acoperire a rosturilor de dilataţie Poziție	- -
15. Parapete pietonal	Da - Metalice
16. Parapete de siguranţă a circulaţiei	Nu
17. Racordări cu terasamentele	Talizuri pereate
18. Apărări de mal	Pereu din beton

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	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 rampă-pod necorespunzătoare, lățime insuficientă a rambleului, acces dificil pe trotuarul podului, poziţia incorectă a sferturilor de con.	4-5				5		
3	Amplasarea incorectă a grătarelor gurilor de scurgere, lipsa acestora și/sau a tuburilor de prelungire, guri de scurgere infundate.	3-5 Poduri din b.a. 6-7 Poduri din b.p. sau metalice					7	
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 (cazul aripilor din beton). Aripi deplasate față de poziția inițiala, pierderea formei sferturilor de con.	4-5 6			-			
6	Armaturi fără strat de acoperire.	4-6	-	6	6	-		
7	Beton cu aspect friabil și/sau zone din beton exfoliat.	6-Beton simplu 8- Beton armat + beton precomprimat.	8	8	8	-		
8	Beton degradat prin carbonatare, apariția de stalactite și/sau draperii.	7- Beton simplu 8- Beton armat + b.p.	8	8	8	-		
9	Beton degradat prin coroziune cu reducerea secțiunii elementului.	7-8	-	-	-	-		
10	Bolți cu degradări avansate (crăpături pe zone mari, apariția de striviri).	6-8	-					
11	Calea pe pod sau pe trotuare este degradată (suprafață cu ciupituri, poroasă, încreţită).	2- Supraf. Locale 3- Supraf.>3 mp					3	
12	Coroziunea armăturii, pete de rugină și/sau fisuri sau crăpături orientate pe direcția acesteia.	6- Beton armat 8-Beton prec.	8	8	6			
13	Coroziunea avansată a stâlpului metalic al parapetului în zona de contact cu betonul, fixarea necorespunzătoare a parapetului de siguranţă și/sau număr insuficient de șuruburi de înădire.	5					5	
14	Coroziunea activă la elementele întinse sau sub tensiune (șuruburi de înaltă rezistenţă, tiranţi, hobane, etc)	6-7	-	-	-			
15	Coroziunea metalului în puncte, de profunzime și/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 suprafață ale feței văzute (culoare neuniformă, pete negre, impurități, pete de rugină, aspect prăfuit, imperfecțiuni geometrice, aspect macroporos, agregate la suprafață).	4-Pentru C1 și C2 2- Pentru C3	4	4	2			
18	Deformaţii locale ale pieselor datorită lovirii în circulaţie.	5-6	-	-				Poduri metalice
19	Deformatii mari (săgeți) ale suprastructurii.	8-9	-					
20	Degradarea (betonului și/sau coroziunea armăturii) parapetului, dislocarea stâlpului de prindere a parapetului, lipsa rostului în parapet.	3-4					-	
21	Degradarea sau dislocarea bordurilor. Lipsa sau distrugerea plăcilor de acoperire a golurilor din trotuare.	2-3 4-7					-	
22	Degradari ale malurilor și modificari de albie: - ruperea malurilor, modificarea în plan a traseului cursului apei;	7-9				-		
	- depuneri de material solid, prezența unor obstacole, vegetație în albie	4-7				4		
23	Degradarea (subspălarea, deformarea) sau distrugerea parțială sau totală a lucrărilor de: - apărare;	4-6				4		
	- dirijare;	6-8				-		
	- praguri;	7-9				-		
24	Denivelări ale căii pe pod: - văluriri, refulări, făgașe;	4-6					4	
	- praguri, gropi;	7-8					-	
25	Deplasări ale infrastructurii față de poziția inițială (tasări, rotiri, deplasări, lunecari etc.) produse în majoritatea cazurilor de afuieri, tasări sau împingerea pământului	8-10 Suprastructuri static determinate 9-10 Suprastructuri static nedeterminate			-			
26	Deplasări relative ale elementelor structurale (plăcile de beton față de elemente metalice, la structurile mixte), apariţia de fisuri sau infiltraţii în zona de contact cu metalul.	6-7		-				
27	Deplasări sau săgeți permanente mari, vizibile, ale tablierului.	8-9	-					Poduri metalice
28	Detașarea 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 nedemolată 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 cuzineților Amenajarea necorespunzătoare a acesteia.	7-8 6			-			
34	Elemente greșit poziționate în structură, deplasări ale îmbinărilor sau strângeri insuficiente ale mijloacelor de prindere.	6-8	-	-				Poduri metalice
35	Eroziunea betonului, prezența unor zone pe suprafața elementului în care agregatele nu sunt înglobate în pasta de ciment.	3-4 pentru C1, C2 și C3 cu supraf. < 1 m^2 5-6 pentru supraf. > 1 m^2 la C1 si C2	-	-	4			
36	Fisuri din contracție (neorientate, scurte, superficiale), faianțarea betonului. Fisurile se referă numai la beton nu și la mortar sau tencuială.	Pentru suprafețe: < 1 m2 3-4 > 1 m2 5-6	-	-	-			
37	Fisuri și/sau crăpături ale betonului: >1 mm	9	-	-				
	- longitudinale: > 0.2 mm < 0.2 mm	7-8 5-6	8	8	-			
	- transversale: > 0.2 mm < 0.2 mm	7-8 5-6	-	-	-			
	- înclinate: > 0.2 mm < 0.2 mm	7-8 5-6	-	-	-			
	- fisuri transversale sau longitudinale precum și între timpane și zidul întors la podurile boltite	4-6 fără deplasări 7-9 cu deplasări	-					
38	Fisuri sau crăpături în imbrăcăminte (asfaltică sau din beton de ciment), faianțarea sau exfolierea acesteia.	Pentru suprafețe: < 1 m^2 3 > 1 m^2 4-5					3	
39	Fisuri și/sau crăpături la intradosul podurilor boltite din zidarie.	4-6 fără deplasări 7-8 cu deplasări	-					
40	Fisuri, ruperi ale elementelor structurale și/sau ale elementelor de prindere (nituri, șuruburi, conectori, sudură).	< 20% 5-6 20% - 50% 7-8 > 50% și sudură 9-10	-	-				Poduri metalice
41	Flambajul barelor sau voalarea tolelor.	8-9	-	-				Poduri metalice
42	Parapet cu geometrie generală necorespunzătoare în plan vertical și/sau orizontal, sistem de protecție degradat (mătuit, puncte de rugină, exfolieri etc.).	2-3	3			3		
43	Înclinarea pendulilor sau rotirea rulourilor neconcordante cu temperatura ambiantă.	5-7	-		-			
44	Infiltrații, eflorescențe la podurile din beton cauzate în majoritatea cazurilor de lipsa sau deteriorarea hidroizolației,	Pentru suprafețe: < 5 m2 5-6 > 5 m2 7	6	6	6			

45	Infiltrații vizibile la intrados, pete umede, eflorescențe, stalactite la podurile boltite din zidărie.	Pentru suprafețe: $< 5\ m^2$ 5-6 $> 5\ m^2$ 7	6					
46	Neasigurarea pantei de scurgere a apelor pe pod.	3-5					5	
47	Lipsa lucrărilor de apărare maluri și/sau pentru dirijarea apelor sau necorelarea acestora cu ale unor construcții din apropierea podului (poduri CF, canale etc.)	4-6 (Pentru lipsă) 8 Dacă există tendința de rupere a malurilor				-		
48	Lipsa sau degradarea parapetelui de siguranță și/sau a unor elemente din parapetele podului.	6 (Pentru degradări) 7 (Pentru lipsă)					7	
49	Lipsa protecției anticorozive sau degradarea celei existente (culoarea neuniformă, mătuiri, exfolieri, pete de rugină, scurgeri de oxizi de fier pe suprafața elementului).	3-4	-	-				Poduri metalice
50	Lipsa sau degradarea dispozitivului de acoperire a rostului, a dispozitivelor de colectare și evacuare a apei, a elementelor de etanșare, infiltrații în zona rostului.	4-6 (Pentru degradări) 7-8 (Pentru lipsă)					8	
51	Lipsa sau degradarea etanșării dintre îmbrăcăminte și celelalte elemente ale căii (borduri, guri de scurgere, parapete, rosturi etc.) Prezența apei sau a altor materiale în golurile de sub trotuar.	4-5 (Pentru degradări) 6 (Pentru lipsă) 6-7					6	
52	Lipsa sau ieșirea din funcțiune a dispozitivelor de protecție la acțiuni seismice.	5-6 Pentru ieșire din funcțiune și lipsă pentru zonele D,E 7 Pentru lipsă zonele A,B,C			7			Zonare conform P100/2013
53	Lipsa sau degradarea lucrărilor de protecție a taluzurilor, scărilor de acces, casiurilor, șanțurilor pereate de la piciorul taluzurilor, racordare defectuoasă casiu cu bordura de pe culee.	3-4 Pentru degradări 5 Pentru lipsă sau racordare defectuoasă				5		
54	Modificarea exagerată a formei și proprietăților fizico-mecanice ale betonului.	8-9	-		-			
55	Modificari ale regimului hidraulic, coborârea etiajului în zona podului, adâncirea talvegului. Δh = adâncire talveg	4-5 pentru $\Delta h < 1$ m la fundații directe și $\Delta h < 2$ la fundații indirecte			-	-		
		6-7 pentru Δh = 1÷2 m la fundații directe și Δh =2÷4 m la fundații indirecte			-	-		
		8-9 pentru $\Delta h > 2$ m la fundații directe și $\Delta h > 4$ la fundații indirecte			-	-		
56	Neetanșeități între elementele structurii sau între piese ale elementelor structurale.	5-6	-					Poduri metalice
57	Neprotejarea ancorajelor fascicolelor la elementele precomprimate. Infiltrații de-a lungul armăturii pretensionate.	6-7 8	-	-				

58	Poziția incorectă a elementelor componente ale aparatelor de reazem.	5-6 Fără deplasări 7-8 Cu deplasaăi ale suprastructurii			-			
59	Prezența vegetației pe elementele infrastructurii.	2-3			-			
60	Prezența vegetației pe elementele suprastructurii.	4-5	-	-				
61	Rampe de acces degradate: - denivelari și degradări ale căii;	4-5					-	
	- tasări mari ale terasamentelor, alunecări laterale.	6-7					-	
	- tasări mari cauzate de deteriorarea plăcii de racordare	6-7					-	
62	Reducerea pronunțată a secțiunii elementelor datorită coroziunii metalului (peste 10 %).	8-9 pentru C210 pentru C1	-	-				Poduri metalice
63	Rosturi decolmatate (în cazul îmbrăcăminților din pavele sau din beton de ciment) uzura pavelelor (rotunjire, șlefuire) sau a îmbrăcămînții 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	-	-	-			
65	Dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatație grav deteriorate, blocarea deplasării din zona rostului.	7-8					-	
66	Dispozitive de acoperire a rosturilor necorespunzătoare, cu elemente de fixare slăbite, denivelate în plan orizontal și/sau vertical.	5-6					-	
67	Segregarea betonului, cuiburi de pietriș, caverne.	4-5 pentru C3 5-6 pentru C2 6 pentru C1	-	5	4			
68	Solidarizări necorespunzatoare între elementele prefabricate (infiltrații, fisuri, rosturi tratate necorespunzător).	5-6 Rosturi tratate necorespunzător 6-8 Infiltrații, fisuri	-	-	-			
69	Spațiul liber sub pod și/sau debușeu insuficient, amplasarea necorespunzătoare a instalațiilor suspendate pe pod, lipsa contrașinelor la pasajele superioare.	4-5 Spațiu liber (inclusiv gabarite) insuficient 6 Debușeu insuficient, lipsă contrașine la pasajele superioare				-		
70	Torsionarea elementelor structurale, neplaneitatea acestora sau elemente insuficiente de solidarizare.	7-8	-	-	-			
71	Uzura zidăriei sau betonului.	4-6	-		-			
72	Zidărie degradată la suprafață, cu aspect prăfos, friabilă sau exfoliată.	3-4 pentru C3 5 pentru C1	-		-			
73	Zidărie grav avariată (degradări importante cu dislocări şi crăpături de moloane), care trebuie injectată sau cămăşuită	8-9	-		-			
74	Zone inaccesibile pentru control și întreținere "cutii de apă" și/sau praf.	5-6	-	-	-			Poduri metalice
DEPUNCTARE MAXIMA			8	8	8	5	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.

INDICELE DE CALITATE AL STARII TEHNICE

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

C1=	***10 - 8 = 2***
C2=	***10 - 8 = 2***
C3=	***10 - 8 = 2***
C4=	***10 - 5 = 5***
C5=	***10 - 8 = 2***
ΣC_i=	**2 + 2 + 2 + 5 + 2 = 13**

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 522-2006

Nr crt	Clasa tehnica a 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. 45/1998 inclusiv spaţiul necesar pentru amenajarea podurilor amplasate în curba (supralărgire, supraînalţare).

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

Lungimea podului: L = 39.50 m
Parte carosabilă: C = 7.70 m
Clasă tehnică drum: III
Depunctare: 5
F1 = 10 - 5 = 5

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 522-2006

Nr. crt.	Clasa tehnica a drumului	Clasa de incarcare 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	0	0	3

Clasă tehnică drum: **III**
Clasă de încărcare pod: **E**
Depunctare: **0**
F2 = 10 - 0 = 10

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 522-2006

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	Grini nituite	0	2	5	6	7	8
2		Grinzi sudate	0	5	6	7	8	9
3	Beton armat	Grinzi Matarov	0	2	4	7	8	9
4		Grinzi Gerber	2	4	6	7	8	9
5		Alte categorii	0	3	5	6	7	8
6	Beton precomprimat	Fasii cu goluri *	3	7	8	9	10	10
7		Grinzi tronsonate (tronsoane mici)	2	4	7	8	9	10
8		Grinzi pref. monobloc si grinzi monolite	0	2	5	7	8	9
9	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.

Vechime 44 ani
Suprastructura – 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

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
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.	2-5	2
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 sau lipsa aparatelor de reazem	5-6 8-9	8
8	Prezenta balastierelor care influenteaza coborarea talvegului si stabilitatea albiei in zona podului	8-9	-

Depunctare: **8**

F4 = 10 - 8 = 2

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 522-2006

Nr.crt.	Denumire defect	Depunctare normata	Depunctare acordata
1	Buna (Maximum 20% din lucrarile de intretinere nerealizate)	1-2	0
2	Satisfacatoare (Maximum 50% din lucrarile de intretinere nerealizate)	3-6	0
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 - 5 = 5
F2 = 10 - 0 = 10
F3 = 10 - 10 = 0
F4 = 10 - 8 = 2
F5 = 10 - 8 = 2
ΣF_i= 5 + 10 + 0 + 2 + 2 = 19

IV INDICELE DE STARE TEHNICĂ

INDICELE DE STARE TEHNICĂ: $I_{ST} = C_i + F_i$

$I_{ST} = C_i + F_i$= 13 + 19 = 32

Podul are un indice de stare tehnică I_{ST} = 32 şi se încadrează în clasa de stare tehnică IV.

Conform art. 18 din "Instrucţiunile tehnice pentru stabilirea stării tehnice a unui pod" indicativ AND 522-2006, podul avand depunctare maxima de 10 la elementele principale de rezistenta se încadrează în CLASA V – stare critica.

INCERCARI NEDISTRUCTIVE

privind obiectul de investiţii

POD PE DN 21 KM 56+670 PESTE CANAL DE IRIGAŢII LA BARAGANUL



BENEFICIARUL INVESTITIEI

C.N.A.I.R. S.A. – D.R.D.P. CONSTANTA

AMPLASAMENT

DRUMUL NATIONAL DN 21, KM 56+670, BĂRĂGANUL, JUD. BRAILA

PROIECTANT GENERAL

PLANEXE DESIGN SRL
Bucuresti, Sectorul 3, Strada Liviu Rebreanu,
Nr. 46-58, Tronsonul III, Sc. E, Et. 7, Ap. 79
CIF: RO35147048, J40/12847/2015
RO76TREZ7035069XXX018302 – Trezorerie S3
RO25RNCB0071147979770001 – BCR Plevnei
Tel: 0721283920 ; 0723134224 ; Fax: 0372250680
Email: office@planexe.ro

QA-D/RO/ 9001/0082
QA-D/RO/14001/0049

Incercarile nedistructive s-au realizat cu sclerometru digital Ectha PRO, echipament aflat in proprietatea PLANEXE DESIGN SRL

Sclerometrul digital permite estimarea calitatii betonului pe santier, cu scopul de a determina caracteristicile mecanice ale materialelor.

Sclerometrul digital cuprinde toate performantele si calitatile unui sclerometru mecanic cu sprijin electronic performant, permitand utilizatorilor sa obtina o mai buna "eficienta" in timpul fazei de investigare. Asigura continuitate si repetabilitate a masurarii in timp, Valorile inregistrate in timpul testelor sunt afisate si memorate in cardul de memorie Mini SD care este incorporat.



Domeniul de aplicare pentru sclerometru este orientat in principiu spre evaluarea urmatorilor proprietati:

- Verificarea uniformitatii betonului in diferite parti ale structurii;
- Estimarea caracteristicilor mecanice ale betonului prin utilizarea curbelor de corelaţie;
- Evaluarea schimbarilor care se produc in beton odata cu trecerea timpului;
- Verificarea caracteristicilor betonului la fata locului in timpul fazei de testare.

Incercari nedistructive – Culee C1

Pillar	Measure	IRb	Angle	IRbm	ProjectName	RcK	RcKm
C1	1	47	0	47	DN 21 km 56+670	36	36
C1	2	42	0	45	DN 21 km 56+670	32	30
C1	3	45	0	45	DN 21 km 56+670	30	30
C1	4	30	0	41	DN 21 km 56+670	18	30
C1	5	47	0	42	DN 21 km 56+670	36	32
C1	6	43	0	42	DN 21 km 56+670	35	32
C1	7	47	0	43	DN 21 km 56+670	36	35
C1	8	45	0	43	DN 21 km 56+670	40	35
C1	9	47	0	44	DN 21 km 56+670	36	37
C1	10	38	0	43	DN 21 km 56+670	33	35
C1	11	46	0	43	DN 21 km 56+670	33	35
C1	12	38	0	43	DN 21 km 56+670	33	35
C1	13	43	0	43	DN 21 km 56+670	35	35
C1	14	50	0	43	DN 21 km 56+670	36	35
C1	15	49	0	44	DN 21 km 56+670	32	37
Betonul corespunde clasei C 25/30						33.40	33.93

Incercari nedistructive – Culee C2

Pillar	Measure	IRb	Angle	IRbm	ProjectName	RcK	RcKm
C2	1	37	0	37	DN 21 km 56+670	30	30
C2	2	39	0	38	DN 21 km 56+670	35	33
C2	3	33	0	36	DN 21 km 56+670	23	28
C2	4	31	0	35	DN 21 km 56+670	19	26
C2	5	39	0	36	DN 21 km 56+670	35	28
C2	6	35	0	36	DN 21 km 56+670	26	28
C2	7	36	0	36	DN 21 km 56+670	28	28
C2	8	39	0	36	DN 21 km 56+670	35	28
C2	9	28	0	35	DN 21 km 56+670	15	26
C2	10	34	0	35	DN 21 km 56+670	24	26
C2	11	39	0	35	DN 21 km 56+670	35	26
C2	12	36	0	36	DN 21 km 56+670	28	28
C2	13	38	0	36	DN 21 km 56+670	33	28
C2	14	39	0	36	DN 21 km 56+670	35	28
C2	15	38	0	36	DN 21 km 56+670	33	28
Betonul corespunde clasei C 25/30						28.93	27.93

Intocmit,
Ing. Alexandru ANTONESCU

SOCIETATEA COMERCIALA PLANEXE DESIGN SRL BUCURESTI - ROMANIA



ROMANIA

MINISTERUL DEZVOLTĂRII REGIONALE ŞI TURISMULUI

CERTIFICAT DE ATESTARE

TEHNICO-PROFESIONALĂ

În conformitate cu prevederile Legii nr. 10/1995 privind calitatea în construcţii, cu modificările ulterioare şi ale Hotărârii Guvernului nr. 1631/2009 privind organizarea şi funcţionarea Ministerul Dezvoltării Regionale şi Turismului, referitoare la atestarea tehnico-profesională a specialiştilor cu activitate în construcţii,

urmare cererii nr. 66944/08.09.2011 şi a documentelor din dosarul nr. 1361,

în baza concluziilor Comisiei de examinare nr. 2 consemnate în Procesul verbal nr. 4 / D.G.T.C. / 26.09.2011 se emite prezentul certificat.

Semnătura titularului

Data eliberării: 15.11.2011

Seria U Nr. 08876

~~D-na~~/Dl. RĂCĂHEL I. IOHUŢ-RADU

Cod numeric personal: 1 6 8 1 2 0 4 4 1 4 5 4 2

de profesie INGINER, cu domiciliul în localitatea BUCUR
str. SOS. COLENTINA, nr. 16, bl. B
et. 8, ap. 67, ~~judeţul~~/ sectorul 2

SE ATESTĂ

PENTRU COMPETENŢA: EXPERT TEHNIC

ÎN DOMENIILE: CONSTRUCŢII PODURI ŞI TODATE DOMENIILE(D.)

ÎN SPECIALITATEA: —

PRIVIND CERINŢELE ESENŢIALE: REZISTENŢA MECANICĂ ŞI STABILITATE (A.) SIGURANŢA ÎN EXPLOATARE (B.) IGIENĂ, SĂNĂTATE ŞI MEDIU (C.)

MINISTRU

MINISTERUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILOR PUBLICE ŞI ADMINISTRAŢIEI

Dl. **RĂCĂNEL I. IONUŢ-RADU**

Cod numeric personal: **1681204414542**

Profesia: **INGINER**



ATESTAT
EXPERT TEHNIC

În domeniile: **Construcţii poduri (A4,B2)**
Toate domeniile(D).

Pentru cerinţele esenţiale: **Rezistenţă mecanică şi stabilitate (A4); Siguranţă în exploatare (B2); Igienă, sănătate şi mediu (D)**

Data emiterii : **15.11.2011**

Director,
Anca GINAVAR

(LS)

Şef birou,
Andreea UNCROP

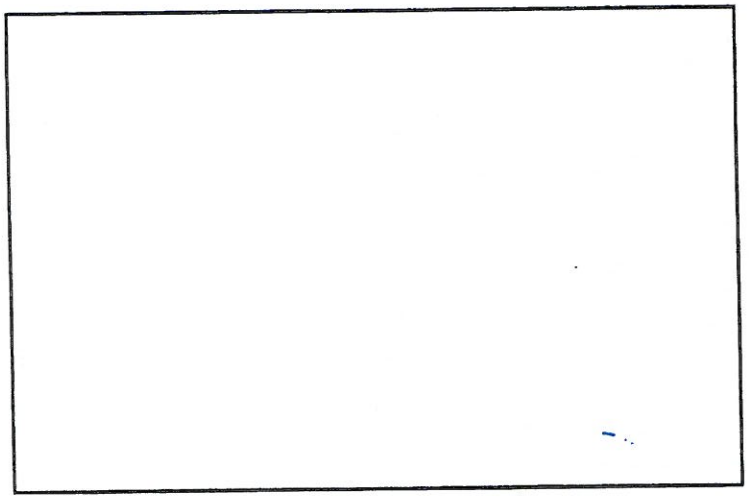
Valabilă de la:
2021/11/17

Până la:
2026/11/17

Semnătura titularului .....

Prezenta legitimaţie este valabilă însoţită de certificatul de atestare expert tehnic/verificator de proiecte

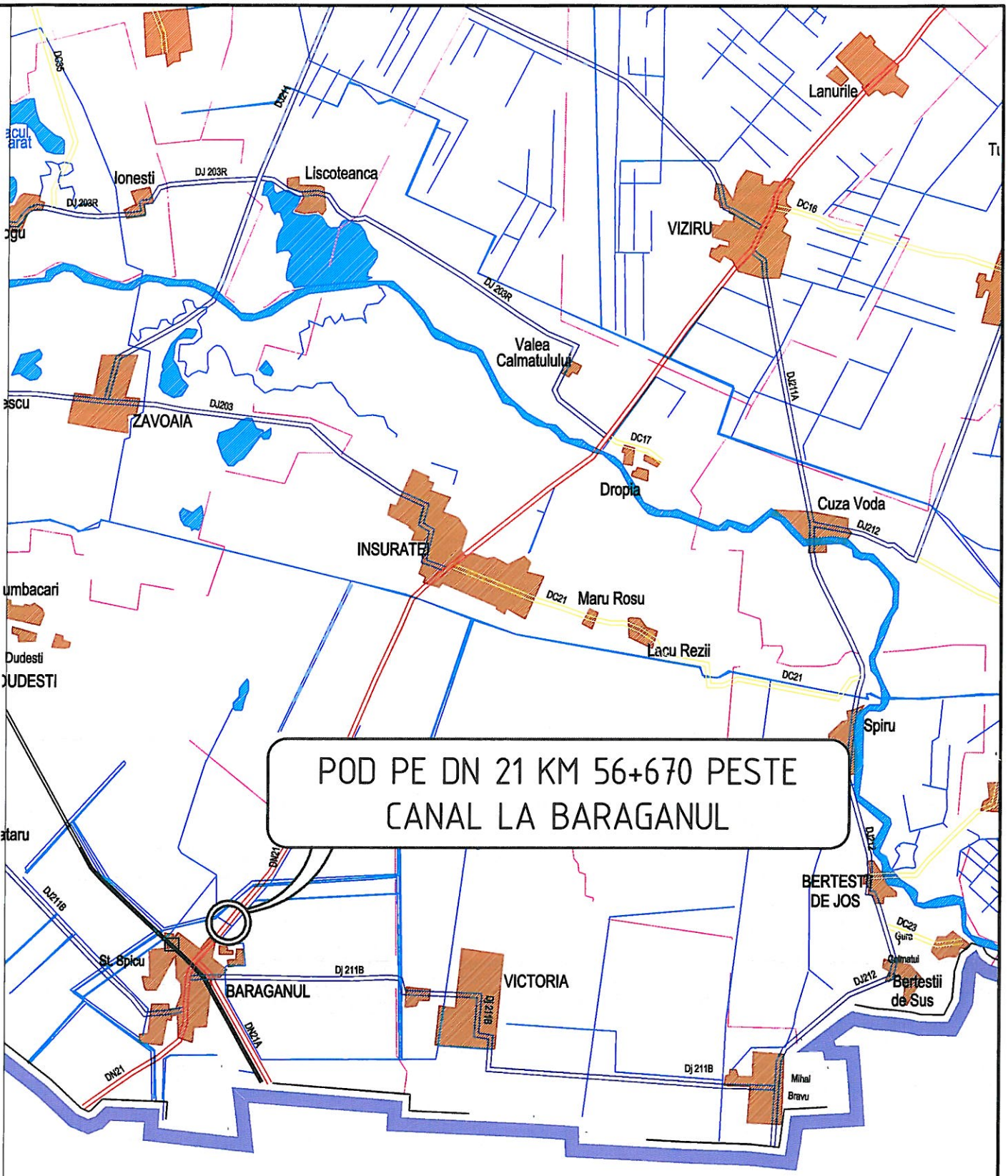
Seria CA E Nr. U08876/15.11.2011



MINISTERUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILOR PUBLICE ŞI ADMINISTRAŢIEI

LEGITIMAŢIE

Seria CA_E Nr. U08876/15.11.2011



L O M I T

TITULATURA	NUME	SEMNATURA	CERINTA	REFAERAT / EXPERTIZA, NUMAR, DATA
			A4, B2, D	

PROIECTANT
PLANEXE DESIGN SRL
J40/12847/2015 CUI RO35147048
ADRESA
Bucuresti, S3, Str. Liviu Rebreanu, Nr.46-58, Sc.E, Et.9, Ap.79

BENEFICIAR
C.N.A.I.R. S.A. - D.R.D.P. CONSTANTA

PROIECT NR. 8/2021

TITLU PROIECT
INTOCMIRE EXPERTIZE TEHNICE PENTRU PODURILE DIN ADMINISTRAREA C.N.A.I.R. S.A. - D.R.D.P. CONSTANTA
CONTRACT SUBSECVENT 139/47355 din 28.09.2021

FAZA ET

REVIZIA 0

SPECIFICATIE	NUME	SEMNATURA	SCARA
SEF PROIECT	Ing. ALEXANDRU ANTONESCU		1:100000
PROIECTAT	Ing. ANDREJ ZVOLENSZKI		DATA
DESENAT	Ing. ANDREJ ZVOLENSZKI		10.2021

TITLU PLANSA
PLAN DE ANSAMBLU
POD DN 21 KM 56+670 PESTE CANAL LA BARAGANUL

PLANSA NR. 1

POD PE DN 21 KM 56+670 PESTE CANAL LA BARAGANUL

Bărăganul
1268 C.P.C.

Victoria
760 C.P.C.

Trei Movile

Lunca Ivănuș

Movila Ivănuș

Padina Otmeteanca

Fîntînele

Padina

Cucuta

Valea lui Bălan

Fîntîna lui Ghiță Pană

Fîntîna lui Leonida

Fîntîna lui Cloșcă

Crucea lui Grăcănatu

Economa

Pribegeanca

Valea lui Uimanc

St. Spicu

TITULATURA	NUME	SEMNATURA	CERINTA	REFAERAT / EXPERTIZA, NUMAR, DATA
			A4, B2, D	

PROIECTANT
PLANEXE DESIGN SRL
J40/12847/2015 CUI RO35147048
ADRESA
Bucuresti, S3, Str. Liviu Rebreanu, Nr.46-58, Sect. Et.7, Ap.79

SPECIFICATIE	NUME	SEMNATURA
SEF PROIECT	Ing. ALEXANDRU ANTONESCU	
PROIECTAT	Ing. ANDREJ ZVOLENSZKI	
DESENAT	Ing. ANDREJ ZVOLENSZKI	

SCARA 1:25000
DATA 10.2021

BENEFICIAR
C.N.A.I.R. S.A. - D.R.D.P. CONSTANTA

PROIECT NR. 8/2021

TITLU PROIECT
INTOCMIRE EXPERTIZE TEHNICE PENTRU PODURILE DIN ADMINISTRAREA C.N.A.I.R. S.A. - D.R.D.P. CONSTANTA
CONTRACT SUBSECVENT 139/47355 din 28.09.2021

FAZA ET

REVIZIA

TITLU PLANSA
PLAN DE INCADRARE IN ZONA
POD DN 21 KM 56+670 PESTE CANAL LA BARAGANUL

PLANSA NR. 3

BRAILA

SLOBOZIA

TITULATURA	NUME	SEMNATURA	CERINTA	REFAERAT / EXPERTIZA, NUMAR, DATA
			A4, B2, D	

PROIECTANT
PLANEXE DESIGN SRL
J40/12847/2015 CUI RO35147048
ADRESA
Bucuresti, S3, Str. Liviu Rebreanu, Nr.46-58, SCE, Et.7, Ap.79

SPECIFICATIE	NUME	SEMNATURA
SEF PROIECT	Ing. ALEXANDRU ANTONESCU	
PROIECTAT	Ing. ANDREJ ZVOLENSZKI	
DESENAT	Ing. ANDREJ ZVOLENSZKI	

SCARA 1:500
DATA 10.2021

BENEFICIAR
C.N.A.I.R. S.A. - D.R.D.P. CONSTANTA

PROIECT NR. 8/2021

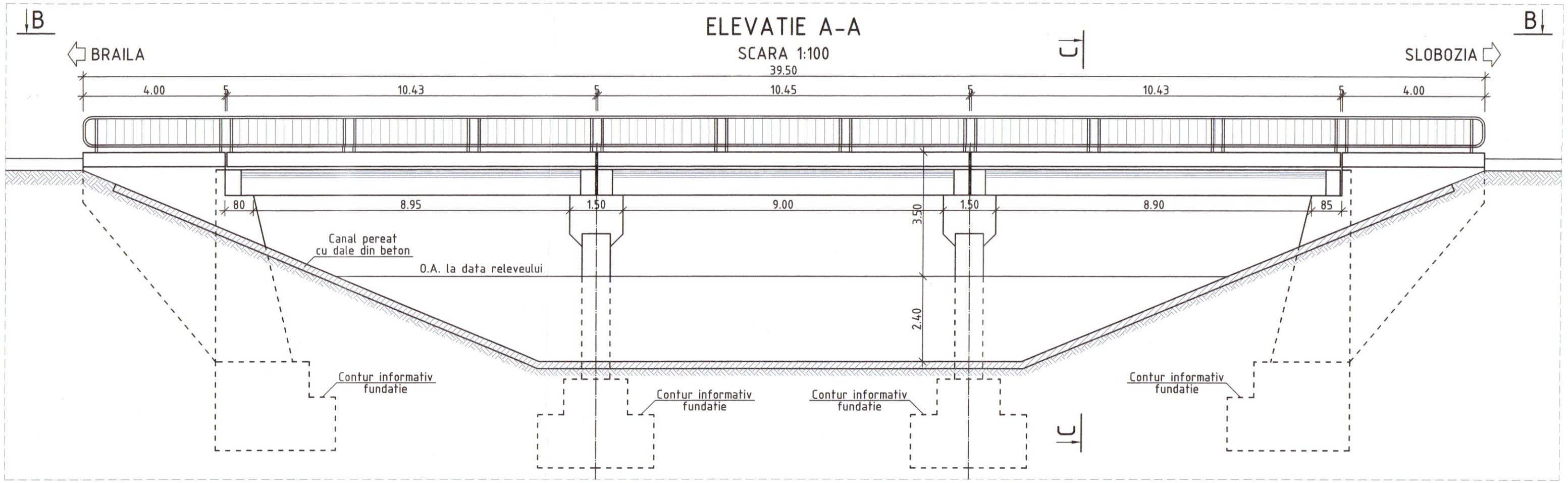
TITLU PROIECT
INTOCMIRE EXPERTIZE TEHNICE PENTRU PODURILE DIN ADMINISTRAREA C.N.A.I.R. S.A. – D.R.D.P. CONSTANTA
CONTRACT SUBSECVENT 139/47355 din 28.09.2021

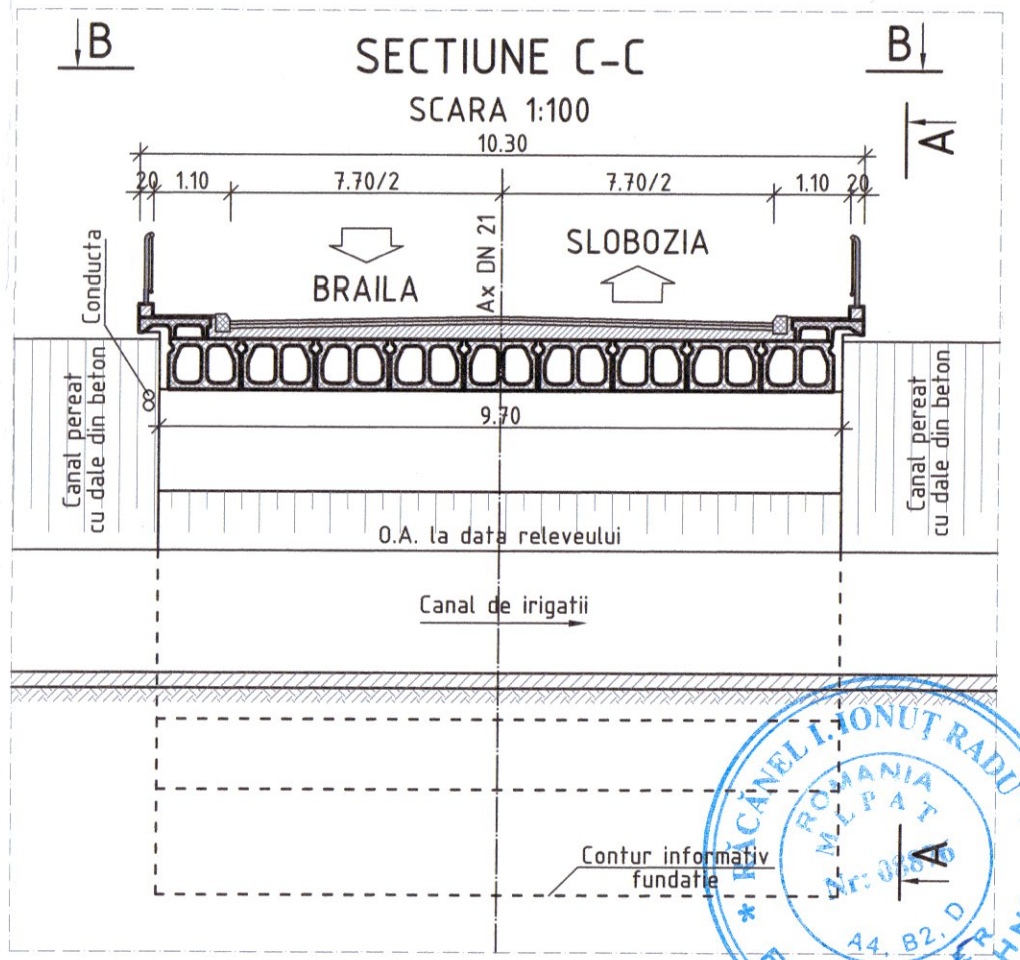
FAZA ET

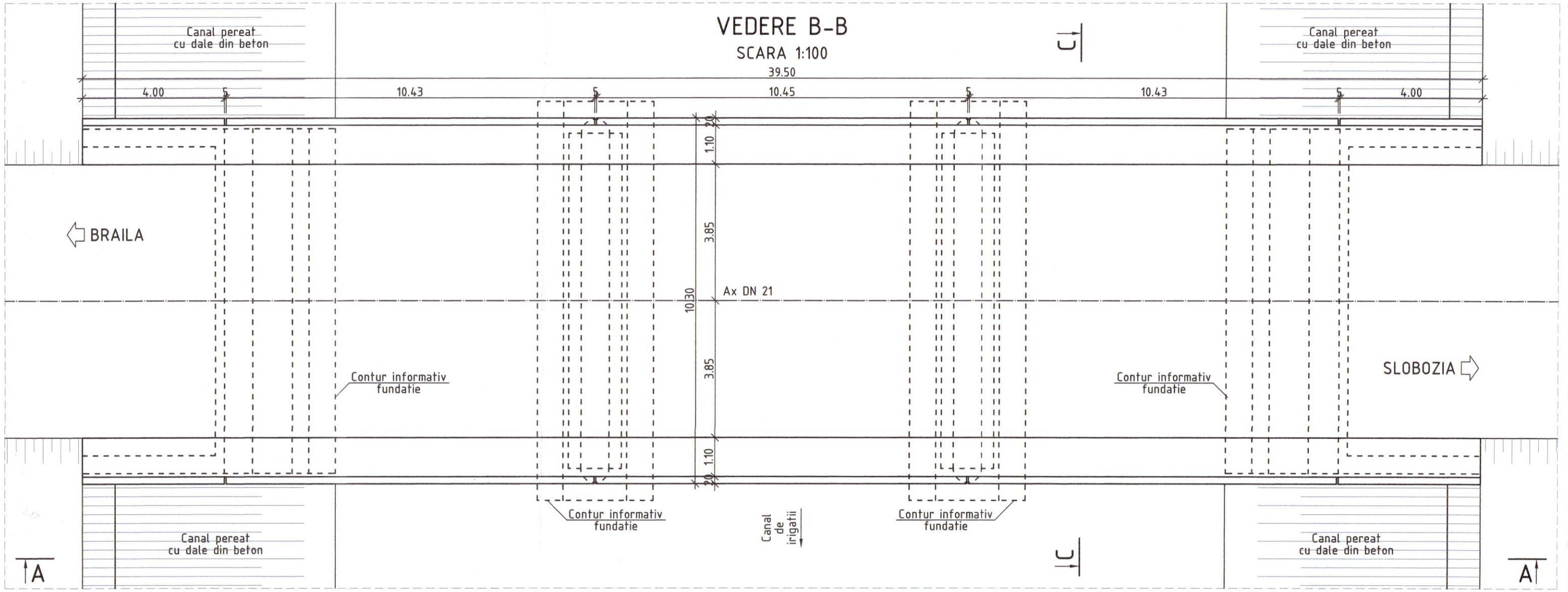
REVIZIA

TITLU PLANSA
PLAN DE SITUATIE
POD DN 21 KM 56+670 PESTE CANAL LA BARAGANUL

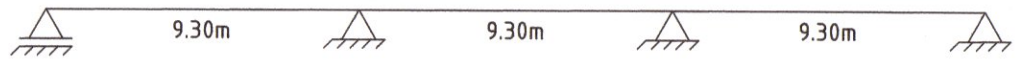
PLANSA NR. 3







SCHEMA STATICA - GRINDA SIMPLU REZEMATA



ANUL CONSTRUCTIEI: 1977
CLASA DE INCARCARE: E (V_{80} A_{30})
SEISMICITATE CONF. P100-1-2013: a_g=0.30g ; T_c=1.00s
CATEGORIE DE IMPORTANTA: C (NORMALA)

TITULATURA	NUME	SEMNATURA	CERINTA	REFAERAT / EXPERTIZA, NUMAR, DATA
			A4, B2, D	

PROIECTANT
PLANEXE DESIGN SRL
J40/12847/2015 CUI RO35147048
ADRESA
Bucuresti, S3, Str. Liviu Rebreanu, Nr.A6-S8, Sc.E, Et.3, Ap.79

BENEFICIAR
C.N.A.I.R. S.A. - D.R.D.P. CONSTANTA

PROIECT NR. 8/2021

TITLU PROIECT
INTOCMIRE EXPERTIZE TEHNICE PENTRU PODURILE DIN ADMINISTRAREA C.N.A.I.R. S.A. - D.R.D.P. CONSTANTA
CONTRACT SUBSECVENT 139/47355 din 28.09.2021

FAZA ET

REVIZIA

SPECIFICATIE	NUME	SEMNATURA	SCARA
SEF PROIECT	Ing. ALEXANDRU ANTONESCU		1:100
PROIECTAT	Ing. ANDREJ ZVOLENSZKI		DATA
DESENAT	Ing. ANDREJ ZVOLENSZKI		10.2021

TITLU PLANSA
RELEVEU
POD DN 21 KM 56+670 PESTE CANAL LA BARAGANUL

PLANSA NR. 4

CANEL LIONUT RADU * ROMANIA MEDIAT * INGINER EXPERT TEHNIC * A4, B2, D