



COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A.

CUI RO16054368; J40/552/15.01.2004; Capital social 16.370.220 RON
DIRECȚIA REGIONALĂ DRUMURI ȘI PODURI IAȘI
SERVICIUL ACHIZIȚII PUBLICE ȘI ASIGURAREA TRANSPARENȚEI
IAȘI – str. Gheorghe Asachi nr. 19, cod poștal 700 481;
Tel. 0232/214430, 214431, Fax. 0232/214432, 267557; Email drdpis@mail.dntis.ro;



D.R.D.P. IAȘI INDICATIV III.E.1.
13. IAN. 2016
INTRARE _____
IEȘIRE 2/1344

COMPLETARI/CLARIFICARI LA DOCUMENTAȚIA DE ATRIBUIRE

Subiect: Completari/clarificari la documentatia de atribuire a contractului de lucrari ce are ca obiect PROIECTARE ȘI EXECUȚIE „INTRETINERE PERIODICA POD PE DN 12A KM. 43+300”

Urmare solicitarii de clarificari publicate in SEAP in data de 11.01.2017 la sectiunea *Intrebare*, de un potential ofertant, inregistrata la DRDP IASI cu nr. 2/1277/12.01.2017, facem urmatoarele precizari/completari:

Intrebare:

Deoarece in listele de cantitati articolele ce trebuiesc licitate sunt articole compuse, va rugam sa ne transmiteti descrierea articolelor detaliat.

Raspuns:

I.

- Conf. HG. 28/9.01.2008, promovarea lucrarilor se face prin SF sau conf. Anexei nr. 3 “Continut cadru al documentatiei de avizare a lucrarilor de interventie” (DALI).
- Continutul cadru al DALI cuprinde ca date tehnice urmatoarele:
 1. Descrierea lucrarilor de baza si a celor rezultate ca necesare de efectuat in urma realizarii lucrarilor de baza;
 2. Costuri estimative ale investitiei.

Avand in vedere cele prezentate, descrierea articolelor detaliate nu se face la nivel de DALI. Ele urmeaza sa se faca la nivel de PT+DDE.

In Caietul de sarcini, la pct. 5.2 Solutie tehnica, se precizeaza ca „**Listele de cantitati aferente DALI sunt global estimate** (oferta financiara va fi intocmita dupa vizualizarea obiectivului la teren).”

II. Cap. II. Descrierea investitiei, se completeaza conform documentului atasat prezentei.

DIRECTOR REGIONAL EXECUTIV,
ing. OVIDIU MUGUREL LAICU



Sef Serviciu AP-AT,
ing. MANUELA POPA

DIRECTOR ADJUNCT MENTENANTA,
ing. VLAD CONSTANTIN CERCEL

Sef Serviciu TLA-CTE,
ing. CONSTANTIN ZBARNEA

II. DESCRIEREA INVESTITIEI

1. Situația existentă a obiectivului de investiții (starea tehnică actuală)

Drumul național 12A, Miercurea Ciuc - Comanesti - Onesti, drum național secundar, traversează Paraul Tarhaus în localitatea Ghimes la Km 43 + 300 pe un pod cu o deschidere de 24.20m și cu lungimea totală de 32.90m.

Infrastructura podului este alcătuită din două culei cu elevația masivă din beton simplu cu bancheta pentru rezemarea grinzilor, ziduri de gardă și ziduri întoarse din beton armat, având fundația directă, din beton simplu, executată în incintă.

Fundațiile culeelor sunt încastrate ~ 30cm în stratul de gresie cafenie (conform perforării executată la culeea Miercurea Ciuc, cu ocazia expertizei tehnice elaborată în 2006).

Suprastructura podului este realizată din grinzi prefabricate tronsonate (tronsoane mici) din beton armat precomprimat având înălțimea, de 1,60m și lungimea de 24,00m. În secțiune transversală sunt dispuse 4 grinzi cu distanța între axele grinzilor de 2,70m monolitizate în secțiune transversală prin trei antretoaze precomprimăte și prin plăci din beton armat turnat monolit.

Rezemarea suprastructurii pe infrastructura este realizată prin aparate de reazem metalice (fixe la culeea Comanesti și mobile (rulouri) la culeea Miercurea Ciuc).

Partea carosabilă a podului are lățimea de 8,00m, iar cele două trotuare au lățimea de 1,00m fiecare.

Îmbracamintea pe pod este din beton asfaltic. În trotuare există spații (goluri) pentru amplasarea diverselor utilități.

Dispozitivele de acoperire a rosturilor de dilatație de pe culei sunt de tip lira, din tablă galvanizată.

Racordarea cu terasamentele este realizată cu sferturi de con pereate în aval, în stare relativ bună, în amonte fiind distrusă complet.

Traseul drumului în zona traversării paraului Tarhaus este în curbă cu raza de 130,00m, iar traversarea se face oblic la 75° .

Podul a fost dimensionat la solicitările produse de convoaiele clasei „E” de încărcare (vehicul special pe roți V80 și convoi de vehicule pe roți A30) și a fost construit în 1975.

Din punct de vedere seismic podul este amplasat într-o zonă cu gradul de intensitate seismică 6 în conformitate cu prevederile SR 11100/1-99.

În conformitate cu "Cod de proiectare seismică" - indicativ P 100/1-2006 . Fig. 3.1. - "Zonarea teritoriului României în termeni de valori de vârf ale accelerației terenului pentru proiectarea ag pentru cutremure având intervalul mediu de recurență IMR = 100 ani, podul se află într-o zonă cu $ag = 0,20g$. Conform Fig. 3.2. - "Zonarea teritoriului României în termeni de perioadă de control (colt) T_c , a spectrului de răspuns, podul se află într-o zonă cu $T_c = 0,7s$ pentru localitatea Ghimeș - Faget, județul Bacău.

Starea tehnica a obiectivului

In momentul actual podul prezinta urmatoarele defecte si degradari.

Suprastructura

Grinzile prefabricate tronsonate (tronsoane mici) sunt in stare relativ buna si prezinta urmatoarele degradari si defecte:

- zone cu beton degradat, exfoliat, urme de infiltratii la intradosul grinzilor;
- pete de culoare neuniforma, de ruginie, imperfectiuni geometrice.

Intradosul consolelor de trotuar prezinta infiltratii si carbonatari.

La antretoaze exista zone cu beton segregat si carbonatari.

Infrastructura

Sfertul de con din aval, de la culeea C2 Comanești a fost reparat (in urma expertizei tehnice din 2006) si sprijina pe un zid de aparare din gabioane suprapuse.

Sfertul de con din aval de la culeea C1 Miercurea Ciuc este degradat si tasat.

Sferturile de con din amonte de la ambele culei sunt distruse.

Zidul intors de la culeea Miercurea Ciuc amonte este dezvelit si prezinta zone de beton segregat si imperfectiuni geometrice.

Aparatele de reazem sunt metalice (fixe la C2 si mobile la C1) si sunt inglobate pe banchetele culeelor in moloz.

Elevatiile culeelor prezinta zone cu beton segregat, cu pete de diverse culori, iar pe bancheta cuzinelor sunt infiltratii.

Nu exista dispozitive de protectie la actiuni seismice.

Ambele culei sunt afuiate, betonul din zona rostului elevatie-fundatie si din partea superioara a fundatiilor prezentand segregari, corodari, cuiburi de pietris.

Albia, aparari de maluri, rampe de acces

Malul stang, in amonte prezinta vegetatie arborescenta, radacini, moloz, gunoaie, iar malul drept este neconturat.

Acostamentul de la rampa Miercurea Ciuc amonte este prabusit (distrus) facand imposibila trecerea de pe trotuarul amonte al podului pe drum.

Albia este conturata, cu lucrari de aparare a malurilor numai in aval.

Talvegul albiei este coborat.

Pe rampe, imbracamintea este, pe anumite zone, degradata si prezinta crapaturi, denivelari si fagase.

Racordarea rampe - trotuare pod este defectuoasa.

De la ambele culei lipsesc scarile de acces si casiurile.

Calea podului si elementele aferente

Imbracamintea pe partea carosabila este degradata, prezinta fisuri si crapaturi in special in zona rosturilor de dilatatie, denivelari si fagase.

Plăcuțele prefabricate pe trotuar sunt parțial distruse, asfaltul de pe trotuar este puternic degradat iar pe unele zone lipsește.

Parapetul pietonal este parțial degradat, cu zone de umplutura completate în aval.

Bordurile la trotuar sunt puternic degradate.

Dispozitivele de acoperire a rosturilor din lăsa de tablă sunt degradate și nefuncționale.

Gurile de scurgere sunt nefuncționale.

2. Concluziile raportului de expertiza tehnică

Conform expertizei tehnice întocmite (care constituie o parte din documentația solicitată de beneficiar) și în urma examinărilor vizuale și măsurătorilor efectuate în teren, a rezultat că podul se află, din punct de vedere al stării tehnice în clasa tehnică III (indice de stare tehnică = 42), **STARE „SATISFĂCĂTOARE” - elementele constructive prezintă degradări vizibile pe zone întinse, fiind necesare o serie de lucrări.**

Se menționează că indicele de stare tehnică a fost stabilit conform *“Instrucțiunile tehnice pentru stabilirea stării tehnice a unui pod”* indicativ AND 522-2002.

În expertiza tehnică s-au recomandat lucrări necesare a fi executate pentru readucerea podului la parametrii normali de exploatare precum și pentru prelungirea duratei de viață a acestuia.

S-au prezentat două soluții pentru lucrările de reparații, care se deosebesc prin cele specifice de la „cale, trotuar, parapet”, celelalte lucrări la infrastructură, suprastructură, racordări cu terasamentele și albie fiind practic identice.

În acest sens, dacă în soluția I se reface complet calea și trotuarele păstrându-se lățimea actuală a acestora, cu pozarea unor borduri înalte cu rol de parapet de siguranță (tip rigid) în soluția II se prevede și lărgirea trotuarelor podului (prin extinderea consolelor de trotuar) la 1.5m cu montarea de parapet metalic de siguranță.

Având în vedere lungimea mică a podului precum și reducerea costurilor lucrărilor, în expertiza se propune adoptarea soluției I pentru reabilitarea podului.