

ROMÂNIA
JUDEȚUL IAȘI
MUNICIPIUL PAȘCANI
CONSILIUL LOCAL

AVIZAT
SECRETARUL GENERAL AL MUNICIPIULUI PAȘCANI
IRINA JITARU

Consiliul Local al Municipiului Pașcani	
PROIECT DE HOTĂRÂRE	
Nr.	159
An	2023
Lună	09
Zi	08

PROIECT
HOTĂRÂRE

privind instituirea interdicției de circulație a autovehiculelor cu masa totală mai mare de 11,5 tone pe tronsonul de drum din strada Grădinitei respectiv Pasaj Superior Strada Grădinitei peste strada Garii și calea ferată Pașcani - Bacău, municipiul Pașcani, jud. Iași

Consiliul Local al Municipiului Pașcani, județul Iași;

Având în vedere Procesul verbal de control al Inspectoratului de Stat în Construcții nr. 19632/13.09.2022;

Având în vedere expertiza realizată de către SC POD-PROIECT SRL sub nr. 4418/20.02.2023;

Având în vedere Actul adițional nr. 6167/09.03.2023 la expertiza tehnică nr. 599 realizată de către SC POD-PROIECT SRL;

Având în vedere avizul nr. 299 emis de către Inspectoratul de Poliție Județean Iași înregistrat sub nr. 21075/08.09.2023;

Având în vedere avizul nr. 81 emis de către Direcția Județeană de Administrare a Drumurilor și Podurilor Iași înregistrat sub nr. 21076/08.09.2023;

Având în vedere avizul nr. 11872/06.09.2023 emis de către Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A. - Direcția Regională Drumuri și Poduri Iași înregistrat sub nr. 21078/08.09.2023;

Având în vedere Ordonanța de urgență a Guvernului nr. nr. 195 din 12 decembrie 2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificările și completările ulterioare;

Având în vedere Ordonanța Guvernului nr. 43 din 28 august 1997 (**republicată**) privind regimul drumurilor, cu modificările și completările ulterioare;

Având în vedere dispozițiile Ordonanței de Urgență nr. 57/03.07.2019 privind Codul Administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

Având în vedere Referatul de aprobare înregistrat sub nr. 2114/ 108.09.2023, întocmit de Primarul Municipiului Pașcani, Marius – Nicolae Pintilie, în calitate de inițiator al proiectului de hotărâre;

Având în vedere Raportul comun înregistrat sub nr. 2142 / 08.09.2023, întocmit de Compartimentul Juridic și Contencios și Compartiment de Monitorizare a Serviciilor de Transport;

Având în vedere rapoartele de avizare ale:

- Comisiei de prognoze economico-sociale, buget, finanțe, industrie, agricultură, silvicultură, prestări servicii, comerț și I.M.M.-uri, programe europene, atragere de fonduri structurale și relații externe, înregistrat sub nr. _____/_____.2023;

- Comisiei juridice, ordine publică, administrație publică, drepturile omului și libertăți cetățenești, înregistrat sub nr. _____/_____.2023;

- Comisia de organizare și dezvoltare urbanistică, realizarea lucrărilor publice, protecția mediului, ecologie și patrimoniu, înregistrat sub nr. _____/_____.2023;

În temeiul art. 139 alin. (1) și art. 196, alin. (1) lit. a) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57 privind Codul Administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

H O T Ă R Ă Ş T E:

Art.1. Inceput cu data de 13.09.2023, se aprobă instituirea interdicției de circulație a autovehiculelor cu masă totală mai mare de 11,5 tone pe tronsonul de drum din strada Grădinitei așa cum rezultă din expertiză, respectiv Pasaj Superior Strada Grădinitei peste strada Gării și calea ferată Pașcani - Bacău, municipiul Pașcani, jud. Iași.

Art.2. Sunt exceptate de la prevederile art. 1 autovehiculele care îndeplinesc cumulativ, următoarele condiții:

- a) au masă totală mai mică de 30 tone (camion + încărcătură);
- b) aparțin persoanelor fizice sau juridice cu sediul și punctul de lucru pe raza mun. Pașcani;
- c) autovehicolul este înregistrat în evidențele fiscale ale municipiului Pașcani;
- d) proprietarul nu figurează cu restante la taxele și impozitele de orice natură datorate municipiului Pașcani.

Art.3. Pentru autovehiculele menționate la art. 2, Municipiul Pașcani eliberează un permis de liberă trecere conform modelului prezentat în Anexa nr. 1 parte integrantă din prezenta hotărâre, cu valabilitate până la 19.06.2024.

Art.4. Se aprobă formularul de cerere pentru obținerea permisului de liberă trecere, prevăzut în anexa nr. 2 parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.5. Autovehiculele aparținând Serviciului de Ambulanță, Poliției Române, Inspectoratului General pentru Situații de Urgență, SMURD-ului (Serviciului Mobil de Urgență, Reanimare și Descarcerare) precum și celor care aparțin societăților care prestează servicii de utilitate publică care îndeplinesc condiția stipulată la art. 2 litera a din prezenta hotărâre, pentru a circula pe tronsonul de drum vizat, nu au nevoie de permisul de liberă trecere stipulat la art. 3 din prezenta hotărâre.

Art.6. Dacă în urma monitorizării stării de degradare a pasajului se constată că aceasta avansează, Municipiul Pașcani va proceda la retragerea permiselor.

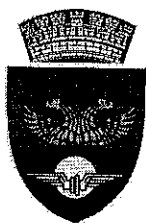
Art.7. Serviciul Administrație Publică va comunica în copie prezenta hotărâre:

- Instituției Prefectului județului Iași;
- Primarului municipiului Pașcani;
- Compartiment de Monitorizare a Serviciilor de Transport;
- Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A. - Direcția Regională Drumuri și Poduri Iași;
- Direcției Județene de Administrare a Drumurilor și Podurilor Iași;
- Poliția municipiului Pașcani;
- Serviciului de Poliție Locală Pașcani.

**PRIMARUL MUNICIPIULUI PAȘCANI,
MARIUS – NICOLAE PÎNȚILIE**

**Președinte de ședință,
CONSILIER LOCAL,**

**Contrasemnează pentru legalitate
SECRETARUL GENERAL AL MUNICIPIULUI PAȘCANI
IRINA JITARU**



ROMÂNIA

JUDETUL IASI

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI PAȘCANI

Str. Ștefan cel Mare, nr. 16, cod 705200, PAȘCANI-ROMÂNIA

Telefon: 0232.762.300; Fax: 0232.766.259

e-mail: contact@primariapascani.ro

ANEXA NR.1 la HCL nr. ____/____/2023

LA REGULAMENTUL PRIVIND EMITEREA PERMISELOR DE LIBERA TRECERE PESTE PASAJ SUPERIOR STRADA GRADINITEI PESTE STRADA GARII SI CALEA FERATA PASCANI-BACAU, MUNICIPIUL PASCANI, JUDETUL IASI

PERMIS DE LIBERA TRECERE

NR. ____ DIN DATA ____

SE AUTORIZEAZA TRECERE PESTE PASAJUL SUPERIOR STRADA GRADINITEI PEST STRADA GARII SI CALEA FERATA PASCANI-BACAU, MUNICIPIUL PASCANI, JUDETUL IASI, **NUMAI PENTRU SITUATIA IN CARE MASA TOTALA A AUTOVEHICOLULUI ESTE DE MAXIM 30T(AUTOVEHICUL PLUS INCARCATURA)** PENTRU AUTOVEHICULUL CU NUMARUL DE INMATRICULARE ____, NUMAR DE IDENTIFICARE ____, APARTINAND ____ CU SEDIUL SOCIAL IN MUNICIPIUL PASCAN ADRESA ____, NUMAR DE INMATRICULARE LA REGISTRUL COMERTULUI ____, PUNCT DE LUCRU IN MUNICIPIUL PASCANI, ADRESA ____.

SOCIETATEA COMERCIALA CARE DETINE PREZENTUL PERMIS DE LIBERA TRECERE ESTE RASPUNZATOARE PENTRU NERESPECTAREA MASEI MAXIMA DE 30T(AUTOVEHICUL PLUS INCARCATURA) LA TRECEREA PESTE PASAJUL SUPERIOR STRADA GRADINITEI PESTE STRADA GARII SI CALEA FERATA PASCANI-BACAU, MUNICIPIUL PASCANI, JUDETUL IASI.

PERMISUL DE LIBERA TRECERE ESTE VALABIL DE LA DATA ____ LA DATA ____

PRIMAR
PINTILIE MARIUS NICOLAE

OMPARTIMENT MONITORIZAREA SERVICIILOR DE TRANSPORT

TURCU EUGEN

**LA REGULAMENTUL PRIVIND EMITEREA PERMISELOR DE LIBERA TRECERE PESTE PASAJ SUPERIOR STRADA GRADINITEI
PESTE STRADA GARII SI CALEA FERATA PASCANI-BACAU, MUNICIPIUL PASCANI, JUDETUL IASI**

DOMNULE PRIMAR,

SUBSEMNATUL _____ REPREZENTANT AL SC _____ CU SEDIUL IN
PASCANI ADRESA _____ VA ROG SA-MI ELIBERATI PERMIS DE LIBERA
TRECERE PENTRU AUTOVEHICOLUL CU NR. DE INMATRICULARE _____, NUMAR DE
IDENTIFICARE _____.

PENTRU ELIBERAREA PERMISULUI, DEPUN URMATOARELE DOCUMENTE :

- actul de identitate pentru reprezentantul firmei solicitante;
- certificatul de inregistrare la Registrul Comertului pentru firma solicitanta;
- certificatul constatator de la Registrul Comertului din care sa rezulte ca firma are punct de lucru pe teritoriul Municipiului Pascani, sau alt document din care sa rezulte existenta unui de lucru pe teritoriul Municipiului Pascani.
- certificatul de inmatriculare al autovehiculului pentru care se solicita permisul de libera trecere.
- certificat fiscal din care sa rezulte ca firma nu are obligatii fiscale la bugetul local al Municipiului Pascani, iat autovehiculul pentru care se solicita permisul este inregistrat in evidentele fiscale ale Serviciului Taxe si Impozite locale Pascani.

SEMNATURA

DATA _____

ROMÂNIA
JUDEȚUL IAȘI
UNITATEA ADMINISTRATIV TERITORIALĂ MUNICIPIUL PAȘCANI
PRIMARUL MUNICIPIULUI PAȘCANI

Nr. 21141 / 08.09.2023

- REFERAT DE APROBARE -

Referitor: Proiectul de Hotărâre privind instituirea interdicției de circulație a autovehiculelor cu masa totală mai mare de 11,5 tone pe tronsonul de drum din strada Gradinitei respectiv Pasaj Superior Strada Gradinitei peste strada Garii și calea ferată Pașcani - Bacău, municipiul Pașcani, jud. Iași

Având în vedere Procesul verbal de control al Inspectoratului de Stat în Construcții nr. 19632/13.09.2022;

Având în vedere expertiza realizată de către SC POD-PROIECT SRL sub nr. 4418/20.02.2023;

Având în vedere Actul adițional nr. 6167/09.03.2023 la expertiza tehnică nr.599 realizată de către SC POD-PROIECT SRL;

Având în vedere avizul nr. 299 emis de către Inspectoratul de Poliție Județean Iași înregistrat sub nr. 21075/08.09.2023;

Având în vedere avizul nr. 81 emis de către Direcția Județeană de Administrare a Drumurilor și Podurilor Iași înregistrat sub nr. 21076/08.09.2023;

Având în vedere avizul nr. 11872/06.09.2023 emis de către Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A. - Direcția Regională Drumuri și Poduri Iași înregistrat sub nr. 21078/08.09.2023;

Având în vedere dispozițiile Legii nr. 24/2000, privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

Având în vedere Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195 din 12 decembrie 2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificările și completările ulterioare;

Având în vedere Ordonanța Guvernului nr. 43 din 28 august 1997 (**republicată**) privind regimul drumurilor, cu modificările și completările ulterioare;

Având în vedere dispozițiile Ordonanței de Urgență nr. 57/03.07.2019 privind Codul Administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

Luând în considerare concluziile care reies din expertiza realizată de către SC POD-PROIECT SRL sub nr. 4418/20.02.2023 modificată prin Actul adițional nr. 6167/09.03.2023, precum și avizul emis de către Inspectoratul de Poliție Județean Iași înregistrat sub nr. 21075/08.09.2023, pentru siguranța traficului și stabilității tronsonului de drum din strada Gradinitei respectiv **Pasajului Superior Strada Gradinitei peste strada Garii și calea ferată Pașcani - Bacău, municipiul Pașcani, jud. Iași, consider ca se impune instituirea unei interdicției de circulație a autovehiculelor cu masa totală mai mare de 11,5 tone pe tronsonul de drum susmenționat.**

Față de cele prezentate mai sus propun spre aprobare Consiliului Local al municipiului Pașcani **Proiectul de Hotărâre privind instituirea interdicției de circulație a autovehiculelor cu masa totală mai mare de 11,5 tone pe tronsonul de drum din strada Gradinitei respectiv Pasaj Superior Strada Gradinitei peste strada Garii și calea ferată Pașcani - Bacău, municipiul Pașcani, jud. Iași.**

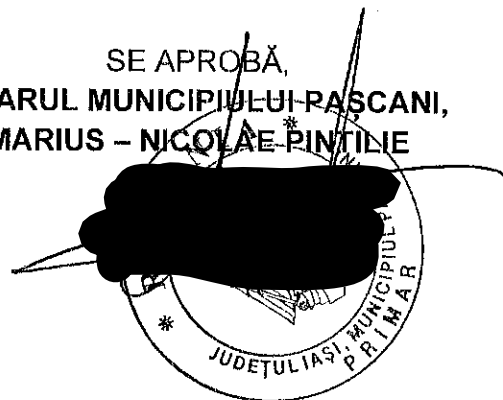
PRIMARUL MUNICIPIULUI PAȘCANI
MARIUS - NICOLAE PINTILIE



ROMÂNIA
JUDEȚUL IAȘI
MUNICIPIUL PAȘCANI

SE APROBĂ,
PRIMARUL MUNICIPIULUI PAȘCANI,
MARIUS – NICOLAE PINTILIE

Nr. 21142108.09.2023



- R A P O R T -

Referitor: Proiectul de Hotărâre privind instituirea interdicției de circulație a autovehiculelor cu masa totală mai mare de 11,5 tone pe tronsonul de drum din strada Grădinitei respectiv Pasaj Superior Strada Grădinitei peste strada Gării și calea ferată Pașcani - Bacău, municipiul Pașcani, jud. Iași

Având în vedere Referatul de aprobare înregistrat sub nr. 21141108.09.2023, întocmit de Primarul Municipiului Pașcani, Marius – Nicolae Pintilie, în calitate de inițiator;

Având în vedere Procesul verbal de control al Inspectoratului de Stat în Construcții nr. 19632/13.09.2022;

Având în vedere expertiza realizată de către SC POD-PROIECT SRL sub nr. 4418/20.02.2023;

Având în vedere Actul adițional nr. 6167/09.03.2023 la expertiza tehnică nr.599 realizată de către SC POD-PROIECT SRL;

Având în vedere avizul nr. 299 emis de către Inspectoratul de Poliție Județean Iași înregistrat sub nr. 21075/08.09.2023;

Având în vedere avizul nr. 81 emis de către Direcția Județeană de Administrare a Drumurilor și Podurilor Iași înregistrat sub nr. 21076/08.09.2023;

Având în vedere avizul nr. 11872/06.09.2023 emis de către Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A. - Direcția Regională Drumuri și Poduri Iași înregistrat sub nr. 21078/08.09.2023;

Având în vedere dispozițiile Legii nr. 24/2000, privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

Având în vedere Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195 din 12 decembrie 2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificările și completările ulterioare;

Având în vedere prevederile art. 22 din Ordonanța Guvernului nr. 43 din 28 august 1997 (**republicată**) privind regimul drumurilor care stipulează următoarele:

"Art. 22

Administrarea drumurilor județene se asigură de către consiliile județene, iar a drumurilor de interes local, de către consiliile locale pe raza administrativ-teritorială a acestora. Fac excepție sectoarele de drumuri județene, situate în intravilanul localităților urbane, inclusiv lucrările de artă, amenajările și accesorii aferente, care vor fi în administrarea consiliilor locale respective".

Având în vedere dispozițiile Ordonanței de Urgență nr. 57/03.07.2019 privind Codul Administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

Având în vedere concluziile expertizei realizată de către SC POD-PROIECT SRL sub nr. 4418/20.02.2023 modificată prin Actul adițional nr. 6167/09.03.2023, precum și avizul emis de către Inspectoratul de Poliție Județean Iași înregistrat sub nr. 21075/08.09.2023, pentru siguranța traficului și stabilității tronsonului de drum din strada Grădinitei respectiv

Pasajului Superior Strada Gradinitei peste strada Garii si calea ferata Pascani - Bacau, municipiul Pascani, jud. Iasi, consideram ca este justificata instituirea unei interdictii de circulatie a autovehiculelor cu masa totala mai mare de 11,5 tone pe tronsonul de drum susmentionat.

Față de cele expuse anterior Compartimentul Juridic și Contencios și Compartiment de Monitorizare a Serviciilor de Transport din cadrul aparatului de specialitate al Primarului Municipiului Pașcani, înaintăm spre analiză și dezbateră Consiliului Local al Municipiului Pașcani: Proiectul de Hotărâre privind instituirea interdictiei de circulatie a autovehiculelor cu masa totala mai mare de 11,5 tone pe tronsonul de drum din strada Gradinitei respectiv Pasaj Superior Strada Gradinitei peste strada Garii si calea ferata Pascani - Bacau, municipiul Pascani, jud. Iasi

Compartiment de Monitorizare a Serviciilor de Transport,
Cons. EUGEN TURCU

COMPARTIMENTUL JURIDIC ȘI CONTENCIOS,
Cons. jr. IONUȚ – MARIUS VLAD

PROCES-VERBAL DE CONTROL
privind urmărirea comportării în exploatare a construcțiilor
Încheiat astăzi, 13.09.2022

Ca urmare a controlului*) curent, efectuat în perioada 12-13.09.2022 la obiectivul Pasaj Superior str. Grădiniței peste strada Gării și calea ferată Pașcani-Bacău, mun. Pașcani, județul Iași.

Categoria de importanță a construcției: -

*) Se completează tipul controlului: curent, sondaj, control tematic

Numele și prenumele personalului cu atribuții de control	Nr. legitimație	Numere de înregistrare de la:	
ing. GURZUN Dragoș-Ioan	ISC - 054	I.J.C. Iași	12147/13.09.2022
		Unitatea controlată	19632/13.09.2022

1. BAZA LEGALĂ A CONTROLULUI:

- Legea nr. 10/1995 privind calitatea în construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare; - Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare; - Ordonanța Guvernului nr. 63/2001 privind înființarea Inspectoratului de Stat în Construcții – I.S.C., aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 707/2001, cu modificările și completările ulterioare; - Legea nr. 196/2018 privind înființarea, organizarea și funcționarea asociațiilor de proprietari și administrarea condomeniilor; - Legea nr. 153/2011 privind măsuri de creștere a calității arhitectural – ambientale a clădirilor, cu modificările și completările ulterioare; - Hotărârea Guvernului nr. 766/1997 pentru aprobarea unor regulamente privind calitatea în construcții, cu modificările și completările ulterioare;	- Regulamentul de verificare și expertizare tehnică de calitate a proiectelor, a execuției lucrărilor și a construcțiilor, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 925/1995; - Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, aprobate prin Ordinul ministrului dezvoltării regionale și locuinței nr. 839/2009, cu modificările și completările ulterioare; - Regulamentul privind controlul de stat al calității în construcții, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 492/2018; - Regulamentul de recepție a lucrărilor de construcții și instalații aferente acestora, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 273/1994, cu modificările și completările ulterioare; - Normativ privind comportare în timp a construcțiilor, indicativ P130/1999, aprobat prin Ordinul ministrului lucrărilor publice și amenajării nr. 57/N/1999, publicat în Buletinul Construcțiilor nr. 1/2000; - Lista reglementărilor tehnice în construcții, actualizată la data controlului, publicată în Buletinul Construcțiilor
--	---

2. DATE DE IDENTIFICARE A UNITĂȚII CONTROLATE:

Denumirea unității:	PRIMĂRIA MUNICIPIULUI PAȘCANI
Adresa:	str. Ștefan cel Mare, nr. 16, mun. Pașcani, jud. IAȘI
Nr. registrul comerțului:	-
Telefon:	0232 762 300; 0232 765 200

3. CONTROLUL S-A EFECTUAT ÎN PREZENȚA:

Numele și prenumele	Calitatea	Telefon
ing. POPA Ștefan	Șef serviciu Gospodărie Comunală	0722 527 964

4. RESPONSABIL U.C.E, numit prin Decizia nr. _____/_____; NU AU FOST PREZENTATE DOCUMENTE.

Numele și prenumele	Pregătirea profesională	Telefon
LIPSĂ PERSOANĂ DESEMNATĂ.		

5. LA CONTROL AU MAI PARTICIPAT:

Numele și prenumele	Calitatea	Telefon
-	-	-

6. MOD DE URMĂRIRE: Curentă ☒ Specială ☐ Proiect urmărire specială ☐

7. STADIUL MĂSURILOR DISPUSE ANTERIOR:

NU ESTE CAZUL.

8. CONTROL PRIVIND MODUL DE COMPLETARE ȘI PĂSTRARE A CĂRȚII TEHNICE A CONSTRUCȚIEI Răspuns posibil: DA, NU, O - observații în caz de neconformitate sau completări	
8.1. Existența cărții tehnice	NU
8.2. Cap. A – Documentația privind proiectarea	NU
8.3. Cap. B – Documentația privind execuția	NU
8.4. Cap. C – Documentația privind recepția	NU
8.4.1. Procese-verbale de recepție la terminarea lucrărilor/finală	NU
8.5. Cap. D – Documentația privind exploatarea, repararea, întreținerea și U.C.E.	NU
8.5.1. Prevederi scrise privind U.C.E., întreținere și lista prescripțiilor de bază care trebuie respectată în timpul exploatării construcției:	NU
8.5.2. Proiecte pe baza cărora s-au efectuat, după recepția finală a lucrărilor, modificări ale construcției față de proiectul inițial	-
8.5.3. Acte de constatare a unor deficiențe apărute în timpul exploatării și măsurile de intervenție luate	NU
8.6. Jurnalul evenimentelor	NU
8.6.1. Rezultatul verificărilor periodice din cadrul urmăririi curente	NU
8.6.2. Măsuri de intervenție în cazul constatării unor deficiențe - reparații, consolidări	NU
8.6.3. Evenimente excepționale - cutremure, inundații, incendii, ploi, grindină, zăpadă, alunecări de teren	NU
8.6.4. Procese-verbale întocmite de organele de verificare	NU

9. URMĂRIREA CURENTĂ	
9.1. Program de urmărire	NU
9.2. Realizarea periodică a controlului obiectivului/obiectelor în baza instrucțiunilor scrise	NU
9.3. În cadrul inspecției s-au constatat deficiențe care pot afecta cerințele esențiale ale obiectivului/obiectului.	NU

10. LUCRĂRI DE INTERVENȚII ÎN TIMP ASUPRA OBIECTIVULUI/OBIECTULUI:	
10.1. Lucrări de întreținere: S-au efectuat lucrări de întreținere și reparații, în special la calea de rulare.	DA
10.2. Lucrări de refacere determinate de producerea unor degradări importante, cu scop de menținere sau îmbunătățire a stării tehnice	NU
10.3. Lucrări de modernizare	NU
10.4. Lucrări de reparații curente	NU
10.5. Lucrări de reparații capitale	NU
10.6. Alte lucrări:	-

11. URMĂRIREA SPECIALĂ - NU AU FOST PREZENTATE DOCUMENTE DIN CARE SĂ REZULTE INSTITUIREA URMĂRIRII SPECIALE.	
11.1. Proiect de instituire a urmăririi speciale	NU
Temă proiect:	
Nr./data:	
Proiectant de specialitate:	
Motivul instituirii urmăririi speciale:	
11.2. Măsurarea, înregistrarea, prelucrarea și interpretarea sistematică a valorilor parametrilor ce definesc măsura în care obiectivul/obiectul își menține cerințele esențiale stabilite prin proiect	NU

12. SOLICITARE DE INSPECȚIE EXTINSĂ SAU EFECTUAREA UNEI EXPERTIZE TEHNICE	
12.1. Expertiză tehnică:	NU
12.2. Expert tehnic atestat:	NU
12.3. Nr. atestat/domeniu:	NU

13. ALTE CONSTATĂRI

1. Pasajul superior ce face obiectul prezentului act de control este amplasat în mun. Pașcani, str Grădiniței, județul Iași peste str. Gării și calea ferată Pașcani-Bacău și conform documentelor prezentate de reprezentantul Primăriei Municipiului Pașcani, domnul ing. Popa Ștefan, obiectivul a intrat în administrarea Consiliului Local al Municipiului Pașcani la data de 22.11.2011 prin predare-preluare de la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii prin Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România-S.A., odată cu tronsonul din DN 28A, km. 23+448-26+468.

2. Podul prezintă următoarele caracteristici geometrice:

- număr de deschideri: 4;
- lățimea părții carosabile: 7,60 m;
- lățimea totală a podului: $7,60 + 2 \times 1,70 = 11,00$ m;
- lungimea totală: 91,50 m.

3. Urmare verificărilor în teren, din data de 12.09.2022, s-au constatat următoarele defecte și degradări:

- la nivelul suprastructurii:

- lipsa sistemului de scurgere a apelor;
- coroziune, fisuri, crăpături;
- infiltrații, eflorescențe;

- la nivelul infrastructurii:

• defecte de suprafață existente la nivelul pilelor și a culeelor: culoare neuniformă, pete de rugină, impurități, aspect prăfuit, imperfecțiuni geometrice, aspect macroporos, agregate la suprafață;

- beton degradat prin coroziune avansată, cu reducerea secțiunii grinzii din capul coloanelor pilelor;
- zone cu exfolierea acoperirii de beton, armături la vedere și puternic corodate;
- fisuri și crăpături verticale ale betonului, la nivelul coloanelor pilelor;
- segregare betonului;

- calea pe pod:

- fâgașe, denivelări și izolat în zona rosturilor exfolierea stratului de mixtură;
- parapet cu elemente corodate;
- degradarea șapei pe pod care a permis infiltrații în rosturile longitudinale și pe capete;
- pe partea dreaptă, în zona culeei dinspre municipiul Pașcani, precum și pe partea stângă în zona

rostului de la prima pilă s-a constatat existența a 2 gropi în trotuar și o cedare pe partea carosabilă;

- racordarea podului cu rampele de acces și albia scurgerii:

- degradări ale sferțurilor de con și ale scărilor de acces;
- trotuarele de pe rampele de acces degradate.

14. NECONFORMITĂȚI

Neconformitatea	Abateri față de:
1. Nu au fost prezentate: cartea tehnică a construcției, instrucțiunile de exploatare, întreținere și reparații.	- cap. 5, pct. 5.2, alin. d și e din Normativul privind comportarea în timp a construcțiilor indicativ P130-1999.
2. Nu au fost prezentate documente din care să rezulte că a fost instituită și programată activitatea de urmărire curentă.	- art. 28, alin. d din Legea 10/1995 privind calitatea în construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare; - cap. 3, pct. 3.1, cap. 5, pct. 5.2, alin. a și b și pct. 5.5, alin. a din Normativul privind comportarea în timp a construcțiilor indicativ P130-1999.

15. MĂSURI DISPUSE

1. În conformitate cu prevederile art. 33 din Legea 10/1995 privind calitatea în construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare, IJC Iași dispune expertizarea tehnică a obiectivului pentru evaluarea la acțiuni seismice, stabilirea stării tehnice și după caz a măsurilor de intervenție. În cazul stabilirii unor măsuri de intervenție, Primăria Municipiului Pașcani, are obligația de realizare a lucrărilor dispuse/recomandate prin expertiza tehnică, într-un termen care trebuie să țină cont și de precizările expertului tehnic.	Termen: 14.10.2022 Răspunde: PRIMĂRIA MUNICIPIULUI PAȘCANI
2. Asigurarea obiectivului inspectat cu cartea tehnică a construcției structurată conform normelor în vigoare (în care se vor preciza categoriile de importanță), prin: preluarea de la proprietarul anterior, comandarea de expertize tehnice pentru completarea cărții tehnice lipsă sau incomplete.	Termen: 16.12.2022 Răspunde: PRIMĂRIA MUNICIPIULUI PAȘCANI

3. Se va institui și programa activitatea de urmărire curentă conform cap. 3.1 din Normativul privind comportarea în timp a construcțiilor indicativ P130-1999.

Termen: 14.10.2022

Răspunde:

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI PAȘCANI

Îndeplinirea măsurilor dispuse va fi comunicată în scris I.J.C. Iași până la data de 14.10.2022 și 16.12.2022.

Factorii responsabili semnatori declară că datele prezentate sunt reale, că toate documentele sau documentațiile relevante pentru efectuarea controlului au fost puse la dispoziția inspectorului în construcții.

Prezentul proces - verbal conține 4 pagini și a fost întocmit în 2 exemplare, câte unul pentru fiecare parte semnatară.**)

Neîndeplinirea măsurilor dispuse prin prezentul proces-verbal de control atrage răspunderea materială, civilă și penală, după caz, a factorilor responsabili.

PĂRȚI SEMNATARE

Din partea unității controlate:
PRIMĂRIA MUNICIPIULUI PAȘCANI, jud. IAȘI:

I.J.C. Iași:

Numele și prenumele :

ing. PINTILIE Marius-Nicolae

Funcția: Primar

Semnătura:

Numele și prenumele:

ing. GURZUN Dragoș-Ioan

Semnătura:

STATUL DE STAT IN.
CONSTRUCȚII
SERIA ISC NR. 054

Vizat***)

Inspector-șef Județean I.J.C. Iași,

Numele și prenumele :

ing. POPA Ștefan

Funcția: Șef Serviciu Gospodărie Comunală

Semnătura:

**) Prezentul proces-verbal va fi adus la cunostința factorilor implicați prin grija investitorului/proprietarului/utilizatorului.

***) Se vizează exemplarul care se va arhiva la I.J.C.

22.3 < 2N - 4 + 13
3M - 3 + 4 + 10



ROMÂNIA
CONSILIUL JUDEȚEAN IAȘI



DIRECȚIA JUDEȚEANĂ DE ADMINISTRARE A DRUMURILOR ȘI PODURILOR IAȘI

B-dul Ștefan cel Mare și Sfânt, nr.13, IAȘI; tel.: 0232255961; fax: 0232255960; poșta electronică: contact@djadp.ro
cod fiscal: 14009336; pagina de internet: http://www.djadp.ro

Nr. ...6184/05.09.2023...
(Nr. documentație avizare: 6180/05.09.2023)

Județul IAȘI
Primăria Municipiului PAȘCANI
CĂMINUL UNIC
INTRARE / IESIRE
Nr. 21076
08.09.2023

AVIZ nr. 81

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI PAȘCANI, JUDEȚUL IAȘI
str. Ștefan cel Mare, nr. 16, municipiul Pașcani, județul Iași

În conformitate cu prevederile O.G. nr. 43/1997 republicată, cu modificările ulterioare, distanța minimă față de axul drumului a limitei proprietății este de 12 m pentru drumuri județene.

Urmare cererii dvs. prin care solicitați Avizul nostru pentru executarea lucrării „Plan de management trafic – semnalizare rutieră temporară pentru pod DN 28A și rute alternative”, riverană drumului județean DJ 208: Mircești – Buda, km 3+800, partea dreaptă, la intersecția cu drumul județean DJ 208R, în satul Mircești din comuna Mircești, județul Iași

SE AVIZEAZĂ FAVORABIL

lucrarea, conform documentației depuse și cu următoarele condiții:

- Semnalizarea rutieră proiectată va consta din:
 - a) fig. C18 - Accesul interzis vehiculelor cu masa mai mare de 11,50 t;
 - b) panou informativ: Atenție! Restricție tonaj Pasaj Pașcani DN 28A km 22+605.
- Indicatoarele rutiere utilizate vor respecta prescripțiile tehnice ale SR 1848 1/2011 (Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră), SR 1848 2/2011 (Partea 2: Condiții tehnice), SR 1848 3/2011 (Partea 3: Scriere, mod de alcătuire).

- Se vor prevedea măsuri pentru protejarea plantațiilor și a elementelor de siguranța circulației existente în zona drumului.

Dacă se vor executa lucrări de reabilitare sau modernizare a drumului județean care vor fi jenate de amplasamentul lucrării, beneficiarul o va muta pe cheltuială proprie și fără nicio despăgubire din partea administratorului drumului.

În cazul în care se vor amplasa lucrări în zona drumului fără autorizație eliberată de administratorul acesteia, sunteți pasibil a încălca prevederile art.19, alin. 4 și art. 46 din actul normativ susmenționat și de a fi sancționat conform art. 61, alin. 1, lit. a, cu amendă cuprinsă între 1000 și 6000 lei aplicată persoanei fizice sau juridice.

La recepția de la terminarea lucrărilor va participa și un reprezentant al D.J.A.D.P. Iași.

Pentru eliberarea prezentului aviz se va achita la casieria Consiliului Județean Iași sau la Trezoreria Municipiului Iași, în contul R016TREZ40621360206XXXXX, cod fiscal 4540712, suma de 156,67 lei reprezentând taxă aviz (conform H.C.J. Iași nr. 498/2022).

DIRECTOR EXECUTIV
Ing. Ciucan Ciprian Ovidiu

Compartiment Avizare și Control Trafic
Întocmit,
Ing. Boboc Sebastian



NR: 21076
DATA: 08/09/2023
COD: 17436



COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A
INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A.
DIRECȚIA REGIONALĂ DRUMURI ȘI PODURI IAȘI
str. Gh. Asachi, nr. 19, IAȘI - 700481
Tel.: 0232-214 430 (0232-214 431) Fax: 0232-214 432
E-mail: drdpis@mail.drtis.ro
CUI 16054368; J40/532/15.01.2004; Capital social 187.147.500 lei
Operator de date cu caracter personal nr. 16562



Județul IAȘI
Municipiul PASCANI
- GHIȘUL UNIC -
INTRARE / IESIRE
Nr. 21078
Data: 08.09.2023
11872

Serviciul Siguranța Circulației

UAT – Municipiul Pașcani

Spre știință: SDN Iași

Ref: Instituirea restricției de circulație pasaj CF DN 28A km 22+605

06.09.2023

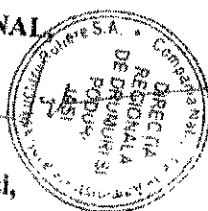
Urmare solicitării dumneavoastră, înregistrată la DRDP Iași cu nr. 1/11872/29.08.2023 și corespondenței electronice ulterioare prin care ni se aduce la cunoștință faptul că în urma expertizei tehnice efectuate la pasajul CF de pe DN 28A km 22+605 se impun restricții de circulație de 11,5t MTMA, distanța între autovehicule de 50 m și restricții de viteză de 30 km/h, vă comunicăm acordul nostru pentru devierea traficului pe rutele ocolitoare DN 28 km 26+350 – Tg. Frumos, DN 28 km 0+000 – Săbăoani, DN 2 km 341+885, DN 2 km 375+541 – Motca.

Prezenta aprobare este valabilă doar împreună cu avizul Inspectoratului de Poliție Județean – Serviciul Rutier nr. 336813/20.06.2023. Mijloacele de semnalizare rutieră a rutelor ocolitoare este în sarcina dumneavoastră și vor fi instalate conform planurilor de situație prezentate.

Instituirea restricțiilor de circulație se referă la interzicerea circulației pe pasaj a autovehiculelor cu masa mai mare de 11,5 t cu excepția autovehiculelor autorizate, limitarea vitezei de circulație diferit pe categorii de autovehicule și limitarea distanței între autovehicule la 50 metri una față de cealaltă. UAT Municipiul Pașcani are obligația ca după instalarea semnalizării rutiere să încheie un proces verbal cu reprezentanții IPJ Iași și SDN Iași în privința corectitudinii amplasării semnalizării rutiere. Indicatoarele rutiere utilizate vor respecta întocmai SR 1848 1,2,3 -2011 în privința formelor, dimensiunilor și modalității de amplasare.

UAT Municipiul Pașcani va informa participanții la trafic, prin intermediul mijloacelor mass media locale și naționale în privința restricției de circulație și a rutelor ocolitoare.

Cu stimă,
DIRECTOR GENERAL REGIONAL
ing. Laicu Ovidiu Mugurel



Director Întreținere DN și Autostrăzi,
ing. Cătălin Gelu Sorocanu

Serviciul Siguranța Circulației
ing. Dan Siminicănu



NR: 21078
DATA: 08/09/2023
COD: 1743E



A V I Z nr. 299

Județul IAȘI	
Primăria Municipiului PAȘCANI	
- GHIȘUL UNIC -	
INTRARE / IESIRE	
Nr.	21075
Data:	08.09.2023

Solicitant: U.A.T. Municipiul Pașcani, județul Iași
Sediu: mun. Pașcani, str. Ștefan cel Mare, nr. 16, județul Iași
Proiectant: S.C. DET AXIS PROIECT S.R.L.

Ca urmare a solicitării dumneavoastră, adresate IPJ Iași - Serviciul Rutier, privind emiterea avizului pentru proiectul de semnalizare rutieră ***"Semnalizare rutieră temporară pentru pod DN 28A și rute alternative"***, respectiv instituirea de restricții de circulație pe pasajul superior amplasat pe DN 28A, km 22+605 metri (strada Grădiniței), în municipiul Pașcani, care supratraversează calea ferată Pașcani-Bacău și strada Gării din municipiul Pașcani, vă comunicăm ***avizul favorabil***, cu respectarea următoarelor condiții:

1. Prezentul aviz este valabil 12 luni de la data emiterii acestuia;
2. Avizul este valabil doar împreună cu acordul emis de către administratorul drumului public/ comisia de specialitate din cadrul Administrației Publice Locale;
3. Aveți obligația instalării mijloacelor de semnalizare rutieră conform planurilor de situație vizate spre neschimbare;
4. Prezentul aviz este valabil doar împreună cu acordul administratorilor drumurilor publice pe care se asigură rutele ocolitoare;
5. Prezentul aviz se referă la instituirea de restricții de circulație temporară pe pasajul superior amplasat pe DN 28 km 22+605 metri, în municipiul Pașcani, județul Iași, respectiv:
 - se interzice circulația pe pasaj a autovehiculelor cu masa mai mare de 11,5 tone, prin instalarea indicatoarelor rutiere fig. C18 *Accesul interzis vehiculelor cu masa mai mare de 11,5 tone*, însoțite de panoul adițional fig. P 36 *Cu excepția autovehiculelor autorizate*;
 - se limitează viteza de deplasare a autovehiculelor diferențiat, pe categorii de autovehicule, prin instalarea indicatoarelor rutiere fig. C30 *Limitare de viteză diferențiată pe categorii de autovehicule*;
 - se interzice circulația autovehiculelor la o distanță mai mică de 50 metri una față de cealaltă, prin instalarea indicatoarelor rutiere fig. C23



NR: 21075
DATA: 08/09/2023
COD: 17432

Interzis autovehiculelor de a circula fără a menține între ele un interval de cel puțin 50 metri;

6. Instalarea indicatoarelor rutiere se va realiza cu respectare planșei D6, depuse la documentație;
7. Rutele ocolitoare, pentru autovehiculele cu masa mai mare de 11,5 tone vor fi presemnalizate prin indicatoarele rutiere *fig. F7 Presemnalizarea traseului de urmat în cazul unei restricții de circulație*, adaptate la situația existentă în teren, însoțite de panoul adițional *fig. P1 Distanța până la locul la care se referă indicatorul*, în următoarele intersecții:
 - DN 28 km 26+350 metri și DN 28A, km 0+000 metri, din Targu Frumos;
 - DJ 208 km 28+110 metri, din Pașcani cu DN 28A;
 - Str. Stadionului km 0+000 metri, din Pașcani cu DN 28A;
 - DJ 208 km 29+20 metri, din Pașcani cu DN 28A;
 - str. Gării (str. Vatra) km 0+000 metri, din Pașcani cu DN 28A;
 - DN 28A km 37+661 metri – DN 2 km 375+541 metri.
8. Instalarea indicatoarelor rutiere în intersecțiile menționate la pct. 7 se va realiza conform planșelor D2-D5;
9. Pe indicatoarele rutiere *fig. F7*, propuse pe planșele D3, D4, inscripția "Pașcani" va fi înlocuită cu inscripția "Pasaj CF Pașcani";
10. **Solicitantul/beneficiarul se obligă** ca, prin organele abilitate din subordine, să realizeze trierea autovehiculelor cu masa mai mare de 11,5 tone, ce nu sunt autorizate a traversa pasajul, în zone ce permit întoarcerea acestora (se recomandă intersecția DN 28A – str. Gării, respectiv DN 28A – str. Abatorului);
11. Avizul pentru instalarea mijloacelor de semnalizare rutieră se referă numai la restricțiile prezentate în prezentul proiect. Instituirea altor restricții, montarea altor indicatoare rutiere sau mijloace de semnalizare rutieră pe drumurile publice presupune eliberarea unui nou aviz, conform reglementărilor legale în vigoare;
12. Vor fi mediatizate în presă restricțiile ce se vor institui pe pasaj;
13. Semnalizarea rutieră verticală și orizontală va fi efectuată conform SR 1848 1,2,3/2011 și SR 1848 7/2015;
14. Prezentul aviz, nu conferă dreptul începerii a lucrărilor de consolidare a pasajului;
15. Înainte de începerea lucrărilor de consolidare aveți obligația de a întocmi documentația pentru instituirea restricțiilor de circulație și să obțineți avizele și aprobările necesare conform prevederilor specificate în *Normele metodologice privind condițiile de închidere a circulației și de instituire a restricțiilor de circulație, în vederea executării de lucrări în zona drumului public și/sau protejarea drumului, aprobate prin Ordinul MI-MT nr. 1112/411/2000.ă*
16. Responsabil de respectarea prezentului aviz este solicitantul U.A.T. MUNICIPIUL PAȘCANI (CUI: 4541360, X22/544908/1999) și persoana desemnată în persoana numitului Popa Ștefan, din mun. Pașcani, str. 1 Decembrie, nr. 10, bl. C22, sc. A, ap. 9, județul Iași, posesor al CI seria MZ nr. 657755, CNP 1770826224538, tel. 0724945580;

17. În cazul în care nu sunt îndeplinite cumulativ toate condițiile menționate mai sus, prezentul aviz devine nul.

Pe această cale vă informăm, că în conformitate cu prevederile art. 341, alin. 1 din Codul Penal al României „Efectuarea unor lucrări de construire, modificare, modernizare sau reabilitare a drumului public ori de amenajare a accesului rutier la drumul public, fără autorizație de construcție eliberată în condițiile legii ori cu încălcarea condițiilor stabilite în autorizație, se pedepsește cu închisoare de la 6 luni la 3 ani sau cu amendă”.

Cu stimă,

ȘEFUL SERVICIULUI

Comisar de poliție

SORIC MIHAI



 Servicii de proiectare, consultanță și asistență tehnică în domeniul căilor de comunicații rutiere	- Drumurile unesc oamenii - S.C. DET AXIS PROIECT S.R.L. CUI36944018 J22/115/2017 Capital Social – 200 lei Com.Miroslava, Sat Valea Adâncă, Str. Bazei Nr.12, Clădirea C4, Ap.2 tel: 0742.471.363 e-mail: detaxisproiect@gmail.com Raiffeizen Bank IBAN: RO16 RZBR 0000 0600 1917 8945	Faza P.M.T. 732/2022 Pag. Nr. 2
---	--	---

A. PIESE SCRISE

Memoriu tehnic de prezentare a lucrărilor și a tehnologiilor de execuție și măsurile destinate desfășurării traficului rutier în condiții de siguranță;

Consemnarea obligațiilor și responsabilităților care revin factorilor responsabili, respectiv antreprenor general, subantreprenor, consultanță, pe întreaga perioadă de execuție a lucrărilor;

Scheme de semnalizare a zonei de drum în lucru, întocmite cu respectarea reprezentărilor grafice din Anexele prezentelor norme, cu eventuale completări în funcție de situația concretă de pe teren;

Modul de organizare a circulației și după caz, stabilirea fazelor de semaforizare;

Schița cu rutele ocolitoare propuse, în cazul devierii circulației, cu precizarea categoriilor funcționale și administrative - teritoriale ale drumurilor de pe aceste rute, completată cu semnalizarea de orientare pentru traficul rutier deviat.

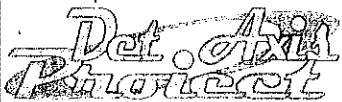
B. PIESE DESENATE

Plan de amplasament

Planșa A1

Plan de management al traficului

Planșele D1 – D5

 Servicii de proiectare, consultanță și asistență tehnică în domeniul căilor de comunicații rutiere	<i>- Drumurile noastre sunt omeni -</i> S.C. DET AXIS PROIECT S.R.L. CUI36944018 J22/115/2017 Capital Social – 200 lei Com.Miroslava, Sat Valea Adâncă, Str. Bazei Nr.12, Clădirea C4, Ap.2 tel: 0742.471.363 e-mail: detaxisproiect@gmail.com Raiffeisen Bank IBAN: RO16 RZBR 0000 0600 1917 8945	Faza P.M.T. 732/2022 Pag. Nr. 3
---	--	---

MEMORIUL TEHNIC

Memoriu tehnic de prezentare a lucrărilor și a tehnologiilor de execuție și măsurile destinate desfășurării traficului rutier în condiții de siguranță;

Beneficiar: PRIMĂRIA ORAȘULUI PAȘCANI, JUDEȚUL IAȘI

Denumire proiect : PLAN DE MANAGEMENT TRAFIC – SEMNALIZARE RUTIERA TEMPORARA PENTRU POD DN 28A SI RUTE ALTERNATIVE

Executant: PRIMARIA MUNICIPIULUI PAȘCANI, JUDEȚUL IAȘI

Plan Management Trafic: S.C. DET AXIS PROIECT S.R.L.

Proiect nr.: 732/2023

Faza: PLAN DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI (P.M.T.)

Prezenta documentație este elaborată de S.C. DET AXIS PROIECT S.R.L., prin ing. CFDP Vizitiu Dragoș și conține planul de management al traficului, pentru recomandările precizate în Expertiza Tehnică întocmită de S.C. POD-PROIECT S.R.L. prin Expert Tehnic Atestat nr. 06807 prof. dr. ing. Comisu Cristian.

Municipiul Pașcani este situat în partea de nord-est a României, pe valea Siretului, în vestul județului Iași, la intersecția paralelor 47°15' latitudine nordică, cu meridianul de 26°44' longitudine estică. La sud se mărginește cu comunele Miroslavești și Stolniceni-Prăjescu, la est cu Ruginoasa și Todirești, la nord cu Vânători și Lespezi, iar la vest cu Valea Seacă.

În partea de jos a orașului, la 208 m altitudine față de nivelul mării, sunt localitățile suburbane Lunca Pașcani și Blăgești, iar în partea din deal, la peste 250 m altitudine, găsim localități suburbane Gâștești, Boșteni și Sodomeni.

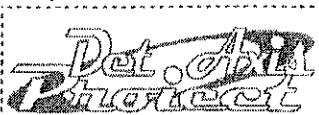
Municipiul Pașcani are o suprafață de 75,49 km².

Municipiul Pașcani se află situat la o distanță medie de aproximativ 550 km față de capitala României – București.

Toponimul Pașcani provine de la numele boierului Oană Pașcă, stăpânul acestor locuri în secolul al XV-lea.

Prima atestare documentară datează din anul 1453 din timpul domnitorului Moldovei, Alexandru al II-lea.

Planul de Management se referă la Pasajul CF (DN 28A) peste calea ferată și strada Gării din Orașul Pașcani, Județul Iași.



Servicii de proiectare, consultanță
și asistență tehnică în domeniul
căilor de comunicații rutiere

- Drumurile noastre europene -

S.C. DET AXIS PROIECT S.R.L.

CUI36944018 J22/115/2017 Capital Social - 200 lei
Com. Miroslava, Sat Valea Adâncă, Str. Bazei Nr. 12, Clădirea C4, Ap. 2
tel: 0742.471.363 e-mail: detaxisproiect@gmail.com
Raiffeisen Bank IBAN: RO16 RZBR 0000 0600 1917 8945

Faza
P.M.T.

732/2022

Pag. Nr.

4

Concluziile expertizei tehnice

Potrivit Expertizei Tehnice elaborate de S.C. POD – PROIECT S.R.L. conform "Instrucțiunilor tehnice pentru stabilirea stării tehnice a unui pod" indicativ AND 522 – 2006 elaborat de Administrația Națională a Drumurilor, **pasajul rutier peste calea ferată amplasat pe DN 28A km 22+605** prezintă o stare tehnică nesatisfăcătoare, cu elemente constructive aflate într-o stare avansată de degradare.

Având în vedere gravitatea proceselor de degradare constatate, cu depunctări mari, atât la nivelul indicilor de alcătuire constructivă, cât și la nivelul indicilor de funcționalitate, se impune execuția lucrărilor de reabilitare sau de înlocuire a unor elemente constructive astfel încât să se asigure condiții optime de exploatare în condiții de siguranță a circulației rutiere și pietonale pe pasaj".

Expertul Tehnic dr. ing. Cristian – Claudiu Comisu propune execuția următoarelor lucrări de intervenție, asupra circulației rutiere pe pasaj, până la începerea efectivă a lucrărilor de reabilitare, indiferent de scenariul ales:

- Restricționarea la 30 km/h a vitezei de circulație a autovehiculelor pe pasaj;
- Restricționarea la 11,5 tone a masei totale maxime pentru autovehiculele care pot circula pe pasaj, cu excepția riveranilor (autovehiculelor autorizate) pentru care se permite sarcina maximă de 30 tone;

Prin riverani se înțelege persoanele juridice care au sediul social în Mun. Pașcani și care vor obține autorizații de la Primăria Mun. Pașcani.

- Limitarea distanței între vehicule la 50 m.

Se solicită aplicarea restricțiilor de circulație conform schemei din BULETINUL TEHNIC RUTIER - NR. 8-9 / 2014 Anexa nr. IV – G.4. – DEVIEREA CIRCULAȚIEI PENTRU ANUMITE CATEGORII DE VEHICULE.

Modul de amplasare a indicatoarelor și panourilor informative se va adapta la condițiile din teren, pentru cele trei intersecții studiate prin planul de management al traficului:

- Intersecția dintre DN 28 km 26+350 și DN 28A km 0+000 din Târgul Frumos;
- Intersecția DJ 208 km 28+110 din Pașcani cu DN 28A;
- Intersecția Str. Stadionului km 0+000 din Pașcani cu DN 28A;
- Intersecția DJ 208 km 29+200 din Pașcani cu DN 28A;
- Intersecția Str. Garii km 0+000 din Pașcani cu DN 28A și
- Intersecția dintre DN 28A km 37+661 și DN 2 km 375+541 din Moțca;
- Intersecția dintre DN 2 km 341+885 și DN 28 km 0+000;
- Intersecția dintre DJ 208 km 3+800 dreapta și DJ 208R.

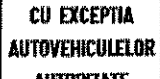
 Servicii de proiectare, consultanță și asistență tehnică în domeniul căilor de comunicații rutiere	<i>- Drumurile noastre sunt viitorul -</i> S.C. DET AXIS PROIECT S.R.L. CUI36944018 J22/115/2017 Capital Social – 200 lei Com.Miroslava, Sat Valea Adâncă, Str. Bazei Nr.12, Clădirea C4, Ap.2 tel: 0742.471.363 e-mail: detaxisproiect@gmail.com Raiffeisen Bank IBAN: RO16 RZBR 0000 0600 1917 8945	Faza P.M.T. 732/2022 Pag. Nr. 5
---	--	--

Se va adapta astfel Indicatorul a 39 – Presemnalizarea rutiei ocolitoare, pentru toate cele trei intersecții, precum și panouri informative conform planșelor D2 – D8.

Scheme de semnalizare a zonei de drum în lucru, întocmite cu respectarea reprezentărilor grafice din Anexele prezentelor norme, cu eventuale completări în funcție de situația concretă de pe teren, conform Plansei D2 – D8 – Plan de management al traficului.

În zona podului se va ține cont de recomandările expertului tehnic, în acest sens pentru ambele sensuri de circulație se vor monta indicatoarele rutiere (vezi Planșa D6):

Indicatoare rutiere proiectate

	Fig. C18 - Accesul interzis vehiculelor având o masă mai mare de ... t
	Fig. C23 - Interzis autovehiculelor de a circula fără a menține între ele un interval de cel puțin ... m
	Fig. C30 - Limitare de viteză diferențiată pe categorii de autovehicule
	Fig. C35 - Sfârșitul tuturor restricțiilor
	Fig. P36 - Cu excepția autovehiculelor autorizate

Se va monta și Panoul Informativ, conform Planșelor D2 – D8:



Conform prevederilor adresei DRDP nr. 2/2840/06.06.2023, se va monta indicatorul rutier C18 – Accesul interzis vehiculelor având o masă mai mare de 11,50 to și panoul adițional Pasaj CF Pașcani km, astfel:

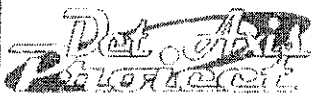
- După ieșirea din fiecare localitate de pe drumul național DN 28A (în sensul km) pentru Tg. Frumos, Costești, Ruginoasa, Blăgești și

 Servicii de proiectare, consultanță și asistență tehnică în domeniul căilor de comunicații rutiere	<i>- Drumurile noastre sunt viitorul -</i> S.C. DET AXIS PROIECT S.R.L. CUI36944018 J22/115/2017 Capital Social – 200 lei Com.Mirosleva, Sat Valea Adâncă, Str. Bazei Nr.12, Clădirea C4, Ap.2 tel: 0742.471.363 e-mail: detaxisproiect@gmail.com Raiffeisen Bank IBAN: RO16 RZBR 0000 0600 1917 8945	Faza P.M.T. 732/2022 Pag. Nr. 6
--	--	--

- În sens invers kilometrajului pentru Moțca și Gâștești, precum și
- În Pașcani, după podul peste Siret.

Panouri Aditionale	Amplasament	Buc
CU EXCEPTIA AUTOVEHICULELOR AUTORIZATE	Conform Plansei nr. D6: inainte de pod; după pod.	2
PASAJ CF PASCANI 23 KM	La iesire din Orașul Tg. Frumos (pe stalpul indicatorului de iesire din localitate)	1
PASAJ CF PASCANI 17 KM	La iesire din Costești (pe stalpul indicatorului de iesire din localitate)	1
PASAJ CF PASCANI 8 KM	La iesire din Ruginoasa (pe stalpul indicatorului de iesire din localitate)	1
PASAJ CF PASCANI 3 KM	La iesire din Blagești (intersecție cu str.Păcii)	1
PASAJ CF PASCANI 2 KM	La intrare pe Podul peste Siret (Pașcani)	1
PASAJ CF PASCANI 10 KM	La iesire din Moțca (pe stalpul indicatorului de iesire din localitate)	1
PASAJ CF PASCANI 5 KM	La iesire din Gâștești (pe stalpul indicatorului de iesire din localitate)	1

**Modul de organizare a circulației și după caz, stabilirea fazelor de semaforizare;
NU este cazul de semaforizare.**

 Servicii de proiectare, consultanță și asistență tehnică în domeniul căilor de comunicații rutiere	<i>- Drumurile noastre sunt viitorul -</i> S.C. DET AXIS PROIECT S.R.L. CUI36944018 J22/115/2017 Capital Social – 200 lei Com.Miroslava, Sat Valea Adâncă, Str. Bazel Nr.12, Clădirea C4, Ap.2 tel: 0742.471.363 e-mail: detaxisproiect@gmail.com Raiffeisen Bank IBAN: RO16 RZBR 0000 0600 1917 8945	Faza P.M.T. 732/2022 Pag. Nr. 7
---	---	---

Schița cu rutele ocolitoare propuse, în cazul devierii circulației, cu precizarea categoriilor funcționale și administrative - teritoriale ale drumurilor de pe aceste rute, completată cu semnalizarea de orientare pentru traficul rutier deviat.

Conform Planșei D1 – Planul de amplasament, s-au studiat rutele ocolitoare pentru traficul greu care poate tranzita Orașul Pașcani:

- Ruta 1 – DN 28 km 26+350 din Tg. Frumos – spre Săbăoani – DN 2 km 341+885 spre Moțca;
- Ruta 2 – din DJ 208 km 28+110 spre Moțca DN 28A km 37+661 - DN 2 km 375+541 – DN 28 km 0+000 spre Tg. Frumos DN 28 km 26+350;
- Ruta 3 – DN 2 km 375+541 din Moțca – spre DN 28 km 0+000 Săbăoani – Tg. Frumos – DN 28 km 26+350.

În perioada în care se vor începe lucrările de construire la pasaj, este imperios necesar a se asigura o rută alternativă pentru toate categoriile de autovehicule.

Ruta ocolitoare este importantă atât pentru desfășurarea normală a traficului cât și pentru efectuare lucrărilor la pasaj cu circulația rutieră întreruptă.

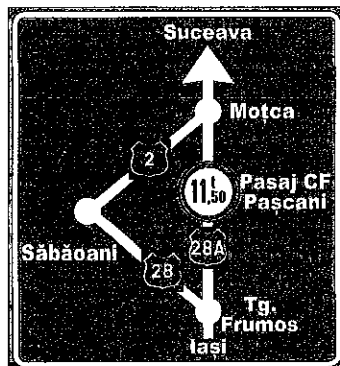
Întocmit,
Ing. Vizitiu Dragos



Indicatoare de presemnalizarea devierii circulației

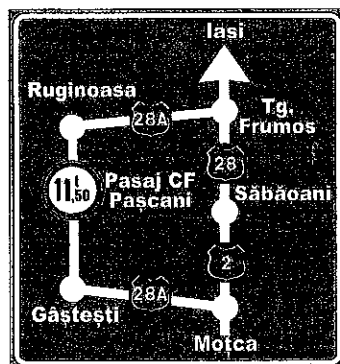
Amplasament

Buc



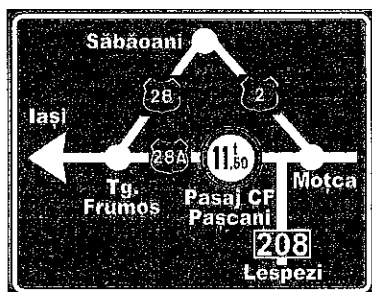
Conform Planșei nr. D2:
DN 28 km 26+250 dreapta

1



Conform Planșei nr. D5:
DN 2 km 375+641 dreapta

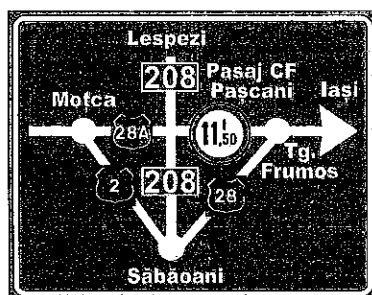
1



Conform Planșei nr. D3:
DJ 208 km 28+210
Str. Stadionului km 0+100

Conform Planșei nr. D4:
DJ 208 km 29+100

3



Conform Planșei nr. D4:
DJ 208 km 29+400
Str. Gării km 0+100

2

VERIFICATOR/EXPERT:

SEMNĂTURA

CERINȚA:

REFERAT / EXPERTIZĂ NR. / DATA:

Det. Axis
Proiect
Servicii de proiectare, consultanță și
asistență tehnică în domeniul căilor de
comunicații rutiere

S.C. DET AXIS PROIECT S.R.L.

Mun. Iași, Com. Miroslava, Sat Valea Adâncă, Str. Bazel nr.12

tel: 0742471363

detaxisproiect@gmail.com

J22/115/2017 - Capitala Social: 200 LEI - CUI 36944018

Beneficiar: PRIMĂRIA PAȘCANI, JUDEȚUL IAȘI
Obiectiv: "PLAN DE MANAGEMENT TRAFIC –
SEMNALIZARE RUTIERA TEMPORARĂ PENTRU POD DN
28A SI RUTE ALTERNATIVE"
Amplasament: Jud. Iași, Oraș Pașcani, Pasaj CF DN 28A

Proiect Nr.
732 / 2023

	NUME:	Semn.
Șef Proiect	ing. Vizitiu Dragoș	
Proiectat	ing. Vizitiu Dragoș	
Desenat	ing. Eugen Stângă	

Scara:
1:1%
2023

Denumire Plan:

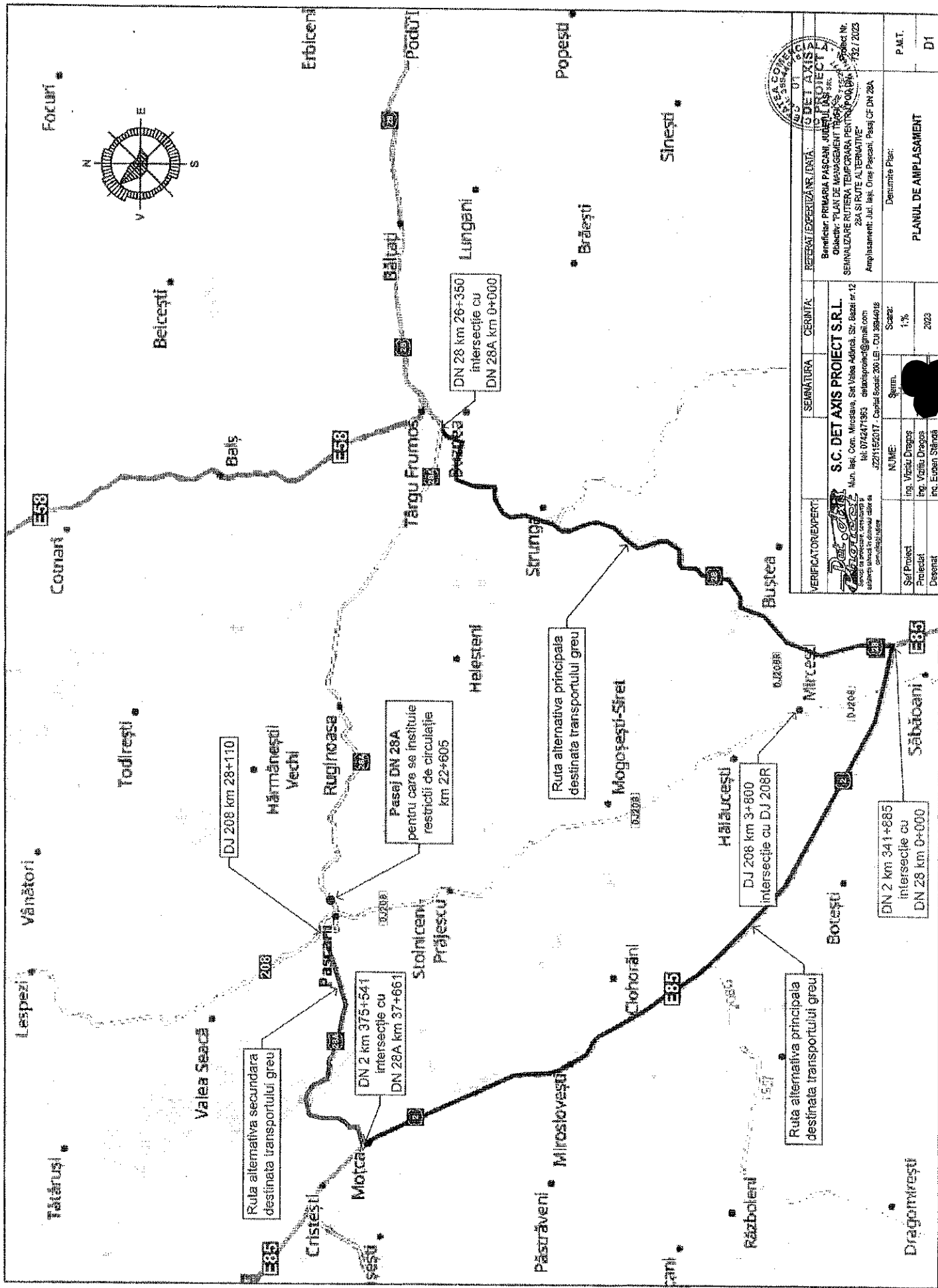
FISE TEHNICE - INDICATOARE

P.M.T.

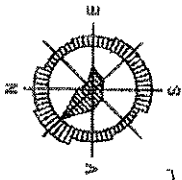
F1

Panouri Aditionale	Amplasament	Buc
CU EXCEPTIA AUTOVEHICULELOR AUTORIZATE	Conform Plansei nr. D6: inainte de pod; după pod.	2
PASAJ CF PASCANI 22+800 KM	La iesire din Orașul Tg. Frumos (pe stalpul indicatorului de iesire din localitate)	1
PASAJ CF PASCANI 16+800 KM	La iesire din Costești (pe stalpul indicatorului de iesire din localitate)	1
PASAJ CF PASCANI 8+200 KM	La iesire din Ruginoasa (pe stalpul indicatorului de iesire din localitate)	1
PASAJ CF PASCANI 3+100 KM	La iesire din Blagești (intersecție cu str.Păcii)	1
PASAJ CF PASCANI 1+800 KM	La intrare pe Podul peste Siret (Pașcani)	1
PASAJ CF PASCANI 9+600 KM	La iesire din Moțca (pe stalpul indicatorului de iesire din localitate)	1
PASAJ CF PASCANI 5+000 KM	La iesire din Gâștești (pe stalpul indicatorului de iesire din localitate)	1

VERIFICATOR/EXPERT:		SEMNĂTURA	CERINȚA:	REFERAT/EXPERTIZĂ NR./DATA:	
 S.C. DET AXIS PROIECT S.R.L. Mun. Iași, Com. Miroslava, Sat Valea Adâncă, Str. Bazei nr.12 tel: 0742471363 detaxisproiect@gmail.com J22/115/2017 - Capital Social: 200 LEI - CUI 36944018		Beneficiar: PRIMARIA PAȘCANI, JUDEȚUL IAȘI Obiectiv: "PLAN DE MANAGEMENT TRAFIC – SEMNALIZARE RUTIERA TEMPORARA PENTRU POD DN 28A SI RUTE ALTERNATIVE" Amplasament: Jud. Iași, Oraș Pașcani, Pasaj CF DN 28A		Proiect Nr. 732 / 2023	
NUME:		Șemn.	Scara:	Denumire Plan:	
Șef Proiect	ing. Vizitiu Dragoș		1:%	FISE TEHNICE - INDICATOARE	
Proiectat	ing. Vizitiu Dragoș		2023		
Desenat	ing. Eugen Stângă				
				P.M.T.	
				F3	



VERIFICATOR/EXPERT:	SEMĂNĂTURĂ:	CERTIFICAT:	REPERAT/EXPERIENȚĂ:	SCALA:	PROIECT:
S.C. DET AXIS PROIECT S.R.L. Beneficiar: PRIMĂRIA PASCARE, JUDEȚUL PASCARE Obiectiv: PLAN DE MANAGEMENT TRASEU SEMNALIZARE RUTIERĂ TEMPORARĂ PENTRU PROIECTAREA 28A SI RUTE ALTERNATIVE Amplasament: Jud. Iasi, Oraș Pascani, Pasaj CF DN 28A					
Ing. Valeriu Drăgoș	Ing. Valeriu Drăgoș	Ing. Valeriu Drăgoș	Ing. Valeriu Drăgoș	Ing. Valeriu Drăgoș	Ing. Valeriu Drăgoș
Proiectat	Proiectat	Proiectat	Proiectat	Proiectat	Proiectat
Desenat	Desenat	Desenat	Desenat	Desenat	Desenat
Nume: _____ Scara: 1:1000 Data: 2023					
PLANUL DE AMPLASAMENT P.M.T. D1					

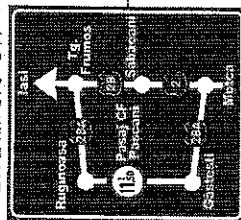


VIZAT SPRE
NESCIMBARE

NOTCA

Spre Pascani
Spre Mordet

DN 2 km 375+641



DN 28A km 37+600

11.50

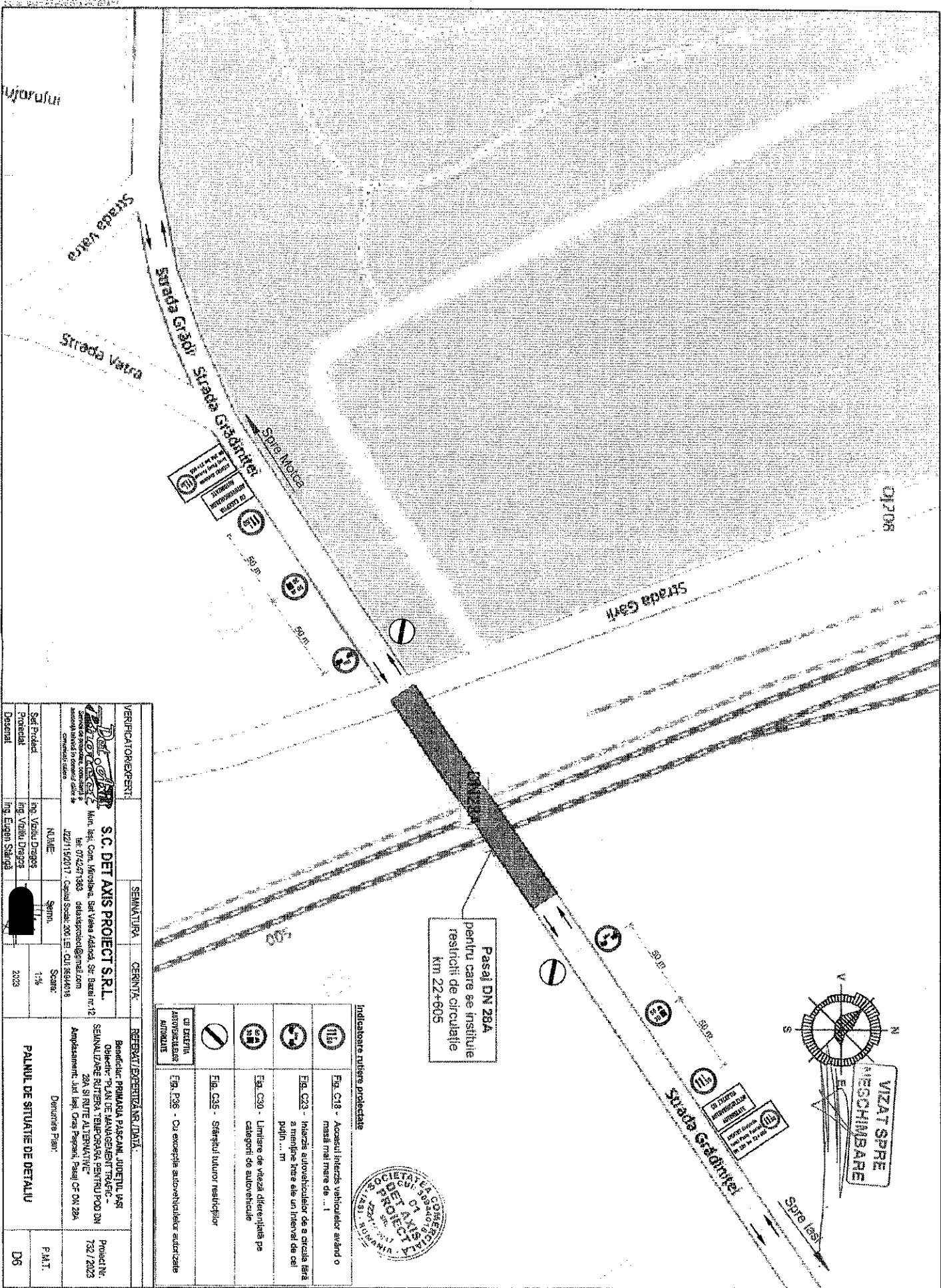
ATENȚIE! Restricție
tonaj Pasaj Pascani
DN 28A km 22+605

Intersecție dintre
DN 2 km 375+541
și DN 28A 37+661

Spre Mircetii

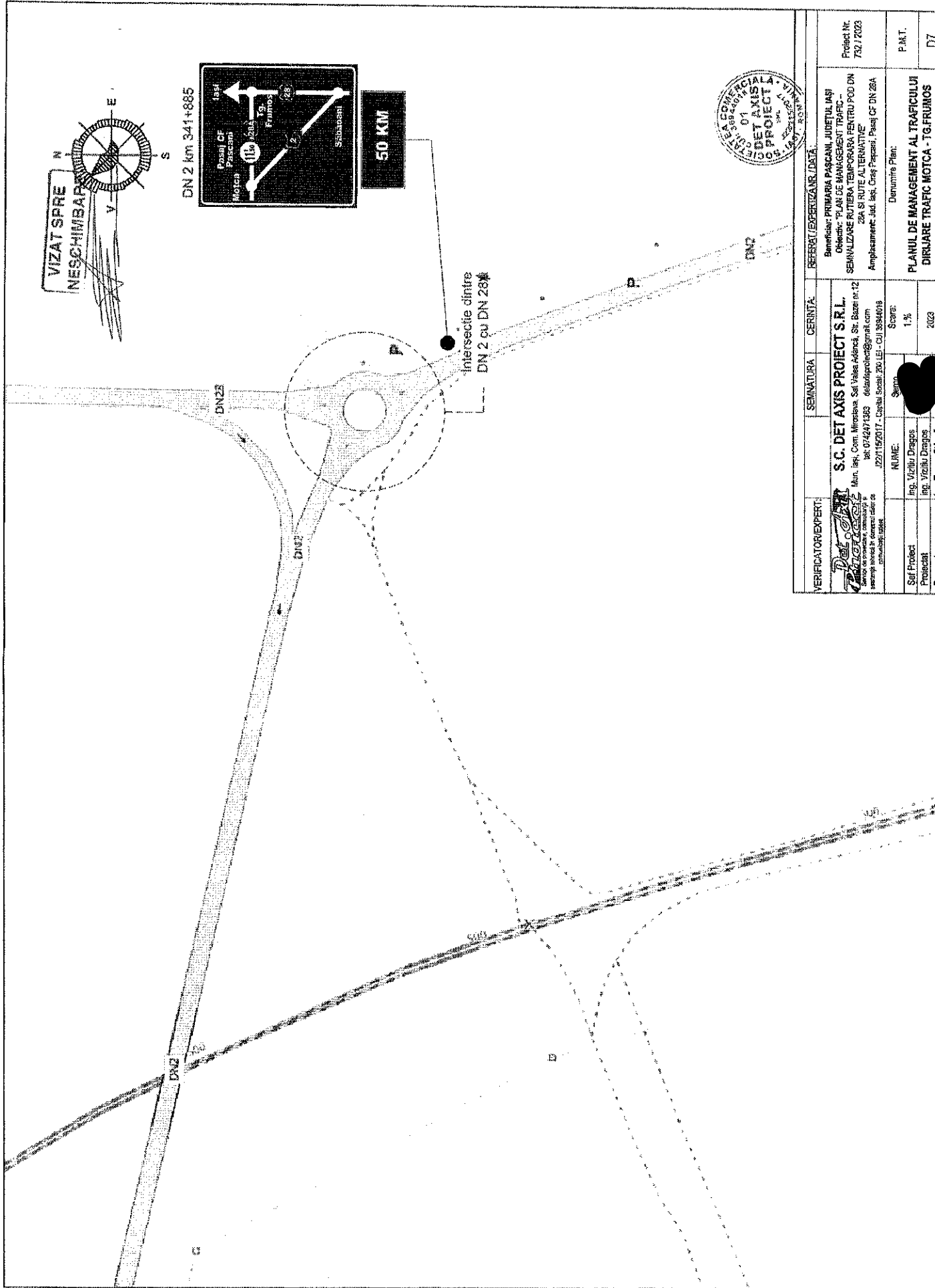


VERIFICATOR/EXPERT	SIGNATURA	CERTIFICAT	REPERAT/EXPERTIZAR/DATA
			Beneficiar: PRIMĂRIA PASCANI, Județul Sibiu Obiectiv: PLAN DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI SEMNALIZARE NUTIERA TEMPORARĂ PENTRU POD DN 28A SI RUTE ALTERNATIVE Amplasament: Jud. Ileg. Onag Pascani, Pasaj CF DN 28A
Sel Proiect Proiectat Desenat	Ing. Vișnu Dragoș Ing. Vișnu Dragoș Ing. Eugen Săndă	Scara: 1:50 2023	Denumire Plan: PLANUL DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI DIRIJARE TRAFIC MOTCA - TG-FRUMOS
			P.M.T. D5

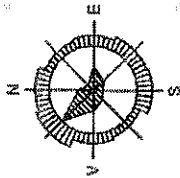


VERIFICATOR/EXPERT:		SEMNAȚURA:		CERINȚA:		REFERINȚA/EXPERTIZĂ NR./DATA:	
S.C. DET AXIS PROIECT S.R.L.						Beneficiar: PRIMĂRIA PASCANI, JUDEȚUL VASI	
Mun. Iași, Com. Miroslava, Sat Valea Adâncă, Str. Bazei nr. 12						Obiectiv: PLAN DE AMPLASAMENT TRASEE -	
Tel: 0742471363, detaxisproiect@gmail.com						SEMNALIZARE RUTIERĂ TERMOPLASTICĂ PENTRU P.D. 20M	
122115/2017 - Căminu Ștefan, 200 lei, CUI 8634476						28A SI RUTILE ALTERNATIVE	
						Amplasament, Ltd. Iași, Oraș Pașcani, Pasaj CF. DN 28A	
Nume:		Semn:		Scara:		Denumire Plan:	
Ing. Vasile Drăgăș				1:1		PALNIU DE SITUAȚIE DE DETALIU	
Potențial:		Ing. Vasile Drăgăș		2023		P.M.T.	
Desenat:		Ing. Eugen Stăncă				D6	





VERIFICATOR/EXPERT:	SEMANTUR:	DERINTA:	REFERAT/EXPERTIZA NR./DATA:
<i>[Signature]</i> S.C. DET AXIS PROJECT S.R.L. Mun. Iasi, Com. Miroslava, Str. Vales Adancu, Str. Baze nr. 12 Tel: 0742471363 detaxisproject@gmail.com J221115/2017 - Capital Social: 200 LEI - CUI 38946018			Beneficiar: PRIMĂRIA PASCANI, JUDEȚUL IASI Obiectiv: PLAN DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI SEMNALIZARE TEMPORARĂ PENTRU POD DN 28 28A SI RUTE ALTERNATIVE Amplasament: Juc. Iasi, Cras Pascani, Pasaj CF DN 28A
Scara:	Scara:	Scara:	Scara:
1%	1%	1%	1%
2023	2023	2023	2023
Ing. Virgil Dragoș	Ing. Virgil Dragoș	Ing. Virgil Dragoș	Ing. Virgil Dragoș
Proiectat	Proiectat	Proiectat	Proiectat
Disenat	Disenat	Disenat	Disenat
Ing. Eugen Stancu	Ing. Eugen Stancu	Ing. Eugen Stancu	Ing. Eugen Stancu
PLANUL DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI	PLANUL DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI	PLANUL DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI	PLANUL DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI
DIRIJARE TRAFIC MOTCA - TG.FRUMOS	DIRIJARE TRAFIC MOTCA - TG.FRUMOS	DIRIJARE TRAFIC MOTCA - TG.FRUMOS	DIRIJARE TRAFIC MOTCA - TG.FRUMOS
P.M.T.	P.M.T.	P.M.T.	P.M.T.
D7	D7	D7	D7



VIZAT SPRE
NESCIMBARE

[Handwritten signature]

DJ208

Minesti

DJ 208 km 3+800 dreapta



DJ208

Minesti

Rotonda

VERIFICATOR/EXPERT:	SEMANTURA	CERTIFICAT	RESERVAȚIE/EXPERTIZĂ/NOTĂ
 S.C. DET AXIS PROIECT S.R.L. Mun. Iași, Com. Mădăraș, Str. Bazei nr. 12 Tel: 0742471383 detaxisproiect@gmail.com Căminul nr. 12, Iași Căminul nr. 12, Iași Căminul nr. 12, Iași			Beneficiar: PRIMĂRIA PASCANI, JUDEȚUL IASI Obiectul: PLAN DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI SEMNALIZARE RUTIERĂ TEMPORARĂ PENTRU REZERVAT 28A SI RUTE ALTERNATIVE Amplasament: Jud. Iași, Oraș Pășcani, Punct CF DN 28A
Ing. Victor Dragos	NUME:	Scara:	Denumire Plan:
Ing. Victor Dragos		1:1	
Desenat		2023	
PLANUL DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI DIRIJARE TRAFIC MOTCA - TO-FRUMOS			P.M.T. D8

institia Tehnică
Organizația a
circulației Rutiere din Mun. Pașcani

01/01/2023
S.C. POD-PROIECT S.R.L.
S.C. POD-PROIECT S.R.L.



S.C. POD-PROIECT S.R.L.
Strada Plopilor Fără Sof, Nr. 3, Bl. Tr. 1, Et. 1, Ap. 3,
Municipiul Iași, Județul Iași
Telefon Fax: 0232 245.501
E-mail: pod_proiect@yahoo.com
Web: www.pod-proiect.ro

PROIECTARE - EXPERTIZARE - CONSULTANȚĂ - PODURI ȘI DRUMURI
J22-138 13.02.2002 - RO 1447212 - RO22RNCB0175033575270001 - RO12TREZ40650693XXX007119



2023 03 09 6/67



NR: 6167
DATA: 09/03/2023
COD: BF5A

S.C. POD-PROIECT S.R.L.	
INTRAPE	Nr. 120
TESTARE	Nr.
Ziua.. 09	Luna.. 03
Anul.. 2023	

Către:

PRIMARIA MUNICIPIULUI PASCANI
Cabinetul Primarului

ACT ADITIONAL NR. 1 LA EXPERTIZA TEHNICA nr. 599
PASAJ SUPERIOR STR. GRĂDINIȚEI PESTE STR. GĂRII SI CALEA
FERATA PAȘCANI-BACĂU, MUNICIPIUL PAȘCANI, JUDEȚUL IAȘI

Referitor la: Instituirea restricțiilor de circulație în cadrul expertizei tehnice întocmite pentru obiectivul „Pasaj superior str. Grădiniței peste str. Gării și calea ferată Pașcani-Bacău, municipiul Pașcani, județul Iași”.

Expertul tehnic dr. ing. Cristian-Claudiu Comisu întocmit în ianuarie 2013 expertiza tehnice pentru obiectivul „Pasaj superior str. Grădiniței peste str. Gării și calea ferată Pașcani-Bacău, municipiul Pașcani, județul Iași”.

Conform “Instrucțiunilor tehnice pentru stabilirea stării tehnice a unui pod” indicativ AND 522-2006 elaborate de Administrația Națională a Drumurilor, pasajul prezintă o stare tehnică încadrată în clasa IV - stare tehnică nesatisfăcătoare, cu elemente constructive aflate într-o stare avansată de degradare. Având în vedere gravitatea proceselor de degradare constatate, cu depuneri mari, atât la nivelul indicilor de alcătuire constructivă, cât și la nivelul indicilor de funcționalitate, se impune execuția lucrărilor de reabilitare sau de înlocuire a unor elemente constructive astfel încât să se asigure condiții optime de exploatare în condiții de siguranță a circulației rutiere și pietonale pe pasaj.

Expertul tehnic dr. ing. Cristian-Claudiu Comisu propune instituirea în primă urgență a următoarelor restricții de circulație rutieră pe pasaj:

- restricționarea la 30 km/oră a vitezei de circulație a autovehiculelor grele pe pasaj;

- restricționarea la 11,5 tone a masei totale maxime pentru autovehiculele care pot circula pe pasaj.

Introducerea restricțiilor de circulație se va executa cat mai curând posibil de către serviciul tehnic al Primăriei Municipiului Pașcani.

În data de 07.03.2023 la sediul Primăriei Municipiului Pașcani a avut loc o ședință extraordinară a Comisiei Tehnice de Organizare a Circulației Rutiere în Municipiul Pașcani. Subiectul principal de discuție au fost restricțiile de circulație recomandate în cadrul expertizei tehnice, a căror aplicare conduc la blocarea activității economice pentru mai multe societăți comerciale ce au punct de lucru în Municipiul Pașcani.

În urma discuțiilor purtate, Comisiei Tehnice de Organizare a Circulației Rutiere în Municipiul Pașcani solicita reanalizarea soluțiilor pentru restricționarea circulației rutiere pe pasaj, în sensul următor:

1. restricționarea la 30 km/h a vitezei de circulație a autovehiculelor grele;
2. restricționarea la 11,5 tone a masei totale maxime pentru autovehiculele care pot circula pe pasaj, cu excepția riveranilor pentru care restricția va fi de 30 tone și care vor avea obligația de sporire a distanței de minim 50 metri între ele.

Expertul tehnic dr. ing. Cristian-Claudiu Comisu a analizat aceste recomandări și restabilește în prezentul act adițional la expertiza tehnică „Pasaj superior str. Grădiniței peste str. Gării și calea ferată Pașcani-Bacău, municipiul Pașcani, județul Iași” următoarele restricții de circulație:

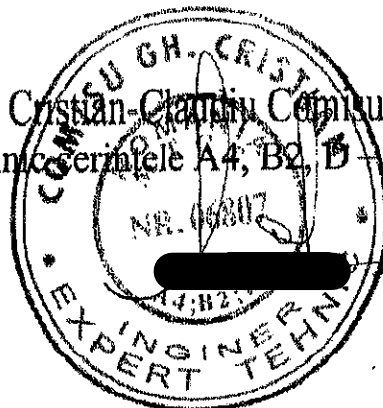
1. restricționarea la 30 km/h a vitezei de circulație a autovehiculelor grele;
2. restricționarea la 11,5 tone a masei totale maxime pentru autovehiculele care pot circula pe pasaj, cu excepția riveranilor pentru care restricția va fi de 30 tone și care vor avea obligația de sporire a distanței de minim 50 metri între ele.

3. Instituirea în regim de urgență a unui program de urmărire specială a pasajului superior de pe str. Gării, care va continua până la aplicarea lucrărilor de consolidare și reabilitare a pasajului, recomandate în cadrul expertizei tehnice. Programul de urmărire specială va fi aplicat de o firmă specializată și acreditată în domeniu. Programul va consta în urmărirea topografică a comportării pasajului în exploatarea și montarea unor martori pe elementele de infrastructură care să semnaleze în timp real depășirea stărilor de eforturi și deformări pe durata exploatării pasajului.

Cu stima,

09.03.2023

Dr. ing. Cristian-Claudiu Comisu
Expert tehnic certificatele A4, B2, B – Poduri



S.C. POD - PROIECT S.R.L.

S.C. POD-PROIECT S.R.L.
 Strada Plopilor Fără Sof, Nr. 3, Bl. Tr. 1, Et. 1, Ap. 5,
 Municipiul Iași, Județul Iași
 Telefon/Fax: 0232/245.501
 E-mail: pod_proiect@yahoo.com
 Web: www.pod-proiect.ro
PROIECTARE - EXPERTIZARE - CONSULTANȚĂ - PODURI ȘI DRUMURI
 J22/138/13.02.2002 - RO 14447212 - RO22RNCB0175033575270001 - RO12TREZ4065069XXX007119

CertRom

CAFER


S.C. POD-PROIECT S.R.L.
 INTRARE Nr. 63
 IEȘIRE
 Ziua 06 Luna 02 Anul 2023

PROCES VERBAL DE PREDARE-PRIMIRE

Județul IAȘI
 Primăria Municipiul PAȘCANI
 - GHİȘUL UNIC -
 INTRARE IEȘIRE
 Nr. hhl 8
 Data: 20.02.2023

Predarea se refera la :

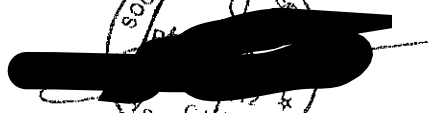
Contract de servicii nr. 26749 din 22.11.2022

"SERVICII DE EXPERTIZA TEHNICA PASAJ CF (DN 28A)" încheiat cu
 MUNICIPIUL PASCANI

Documentatiile ce fac obiectul prezentului contract sunt urmatoarele:

1. Expertiza tehnica -3 exemplare

Proiectant,
 SC Pod-Proiect SRL


 SOCIETATE COMER
 C.U.I.
 IASI - ROMANIA

Beneficiar,
 MUNICIPIUL PASCANI



29.05-2002
20.05-



S.C. POD-PROIECT S.R.L.
Strada Plopilor fără soți, Nr.3, Bl.TR1,
Et.1, Ap.3, Mun. Iași, Jud. Iași
Tel: 0232/245.501, 0745/065.003
Fax: 0232/245.501
E-mail: pod-proiect@yahoo.com
Adresa web:
<http://www.pod-proiect.ro/>

SR EN ISO 14001:2005	Certificat nr. 109
SR EN ISO 9001:2008	Certificat nr. 193
SR CHSAS 18001:2008	Certificat nr. 845



PROIECTARE - EXPERTIZARE - CONSULTANTA - PODURI SI DRUMURI
J22/138/13.02.2002 - RO 14447212 - RO22RNCB0175033575270001 - RO12TREZ4065069XXX007119

EXPERTIZA TEHNICA

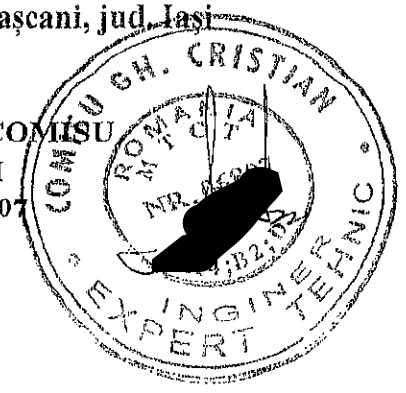
PASAJ CF (DN 28A)



BENEFICIAR: PRIMARIA MUNICIPIULUI PASCANI
Str. Stefan cel Mare nr. 16, mun. Pașcani, jud. Iași

ELABORATOR: S.C. POD-PROIECT S.R.L. IAȘI
Str. Plopilor fără soți nr. 3, Iași

EXPERT TEHNIC: DR. ING. CRISTIAN-CLAUDIU COMISU
CERINTELE A4, B2, D - PODURI
Certificat de atestare seri B nr. 06807



- 2023 -

	S.C. POD-PROIECT S.R.L. Strada Plopilor fără soț, Nr.3, Bl. TR1, Et.1, Ap.5, Mun. Iași, Jud. Iași Tel: 0232/245.501, 0745/065.003 Fax: 0232/245.501 E-mail: pod_proiect@yahoo.com Adresa web: http://www.pod-proiect.ro/		SR EN ISO 14001:2005 Certificat nr. 1019
			SR EN ISO 9001:2008 Certificat nr. 193
			SR OHSAS 18001:2008 Certificat nr. 945

PROIECTARE – EXPERTIZARE – CONSULTANTA – PODURI SI DRUMURI
 J22/138/13.02.2002 – RO 14447212 – RO22RNCB0175033575270001 – RO12TREZ4065069XXX007119

1. BORDEROU

A. PIESE SCRISE

1. Borderou
2. Lista de semnături
3. Motivația, scopul și obiectivele expertizei tehnice
4. Date și informații folosite la elaborarea expertizei tehnice
5. Date de identificare a pasajului
 - 5.1. Suprastructura pasajului
 - 5.2. Calea pe pasaj
 - 5.3. Infrastructura pasajului
 - 5.4. Rampe de acces la pasaj
6. Prezentarea stării de degradare a pasajului
 - 6.1. Defecte și degradări constatate la nivelul suprastructurii
 - 6.2. Defecte și degradări constatate la nivelul infrastructurii
 - 6.3. Defecte și degradări constatate la nivelul căii pe pasaj
 - 6.4. Defecte și degradări constatate la nivelul rampelor de acces
 - 6.5. Condiții de desfășurare a traficului rutier pe pasaj
 - 6.6. Clasa de încărcare a pasajului
 - 6.7. Vechimea pasajului
 - 6.8. Calitatea execuției și respectarea prevederilor proiectului
 - 6.9. Calitatea lucrărilor de întreținere
7. Stabilirea stării tehnice a pasajului
8. Scenarii de intervenții propuse
 - 8.1. Scenariul I – Reabilitarea pasajului cu păstrarea clasei E de încărcare
 - 8.2. Scenariu II – Reabilitarea și consolidarea pasajului la încărcările Eurocod (LM1) cu păstrarea suprastructurii existente
 - 8.3. Scenariu III – Reabilitarea și consolidarea pasajului la încărcările Eurocod (LM1) cu înlocuirea suprastructurii existente
9. Analiza tehnică și economică comparată a celor 3 scenarii propuse
 - 9.1. Scenariul I – Avantaje și dezavantaje
 - 9.2. Scenariul II – Avantaje și dezavantaje
 - 9.3. Scenariul III – Avantaje și dezavantaje
10. Concluziile expertizei tehnice

Anexa 1 – Fișa de constatare a stării tehnice a pasajului

Anexa 2 Fotografii relevante ale pasajului expertizat

B. PIESE DESENATE

1. Plan amplasament.
2. Relevu pod existent. Dispoziție generală



S.C. POD-PROIECT S.R.L.

Strada Plopilor fără soț, Nr.3, Bl.TR1,
Et.1, Ap.5, Mun. Iași, Jud. Iași
Tel: 0232/245.501, 0745/065.003
Fax: 0232/245.501
E-mail: pod_proiect@yahoo.com
Adresa web:
<http://www.pod-proiect.ro/>



SR EN ISO 14001:2005	Certificat nr. 1016
SR EN ISO 9001:2004	Certificat nr. 193
SR OHSAS 18001:2008	Certificat nr. 845

CAFER

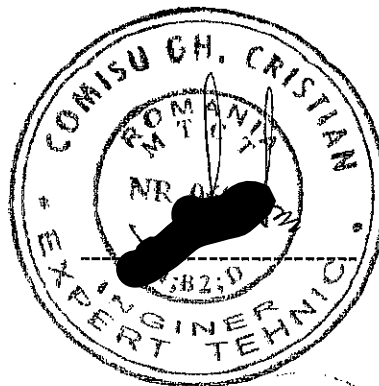
PROIECTARE – EXPERTIZARE – CONSULTANTA – PODURI SI DRUMURI
J22/138/13.02.2002 – RO 14447212 – RO22RNCB0175033575270001 – RO12TREZ4065069XXX007119

EXPERTIZA TEHNICA

PASAJ CF (DN 28A)

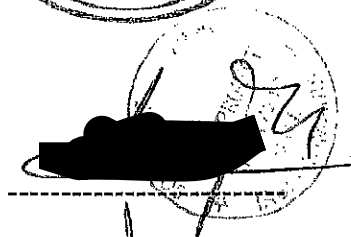
2. LISTA DE SEMNATURI

Expert tehnic atestat A4, B2, D:
Prof. dr. ing. Cristian Claudiu-Comisu

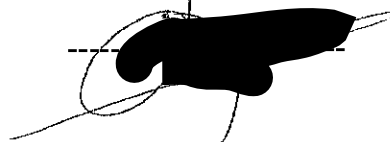


Proiectanți de specialitate:

Ing. Ghebac Marius



Ing. Ghebac Alin



A. PIESE SCRISE

 S.C. POD - PROIECT S.R.L. Strada Plopilor Fără Sof. Nr. 3, Bl. Tr. 1, Et. 1, Ap. 5, Municipiul Iași, Județul Iași Telefon-Fax: 0232-245.501 E-mail: pod_proiect@yahoo.com Web: www.pod-proiect.ro	S.C. POD-PROIECT S.R.L. Strada Plopilor Fără Sof. Nr. 3, Bl. Tr. 1, Et. 1, Ap. 5, Municipiul Iași, Județul Iași Telefon-Fax: 0232-245.501 E-mail: pod_proiect@yahoo.com Web: www.pod-proiect.ro			<table border="1"> <tr> <td>CERTIFICAT Nr. 1916</td> <td>CERTIFICAT Nr. 1917</td> </tr> <tr> <td>CERTIFICAT Nr. 1918</td> <td>CERTIFICAT Nr. 1919</td> </tr> <tr> <td>CERTIFICAT Nr. 1920</td> <td>CERTIFICAT Nr. 1921</td> </tr> <tr> <td>CERTIFICAT Nr. 1922</td> <td>CERTIFICAT Nr. 1923</td> </tr> <tr> <td>CERTIFICAT Nr. 1924</td> <td>CERTIFICAT Nr. 1925</td> </tr> <tr> <td>CERTIFICAT Nr. 1926</td> <td>CERTIFICAT Nr. 1927</td> </tr> </table>	CERTIFICAT Nr. 1916	CERTIFICAT Nr. 1917	CERTIFICAT Nr. 1918	CERTIFICAT Nr. 1919	CERTIFICAT Nr. 1920	CERTIFICAT Nr. 1921	CERTIFICAT Nr. 1922	CERTIFICAT Nr. 1923	CERTIFICAT Nr. 1924	CERTIFICAT Nr. 1925	CERTIFICAT Nr. 1926	CERTIFICAT Nr. 1927
	CERTIFICAT Nr. 1916	CERTIFICAT Nr. 1917														
CERTIFICAT Nr. 1918	CERTIFICAT Nr. 1919															
CERTIFICAT Nr. 1920	CERTIFICAT Nr. 1921															
CERTIFICAT Nr. 1922	CERTIFICAT Nr. 1923															
CERTIFICAT Nr. 1924	CERTIFICAT Nr. 1925															
CERTIFICAT Nr. 1926	CERTIFICAT Nr. 1927															
PROIECTARE - EXPERTIZARE - CONSULTANȚĂ - PODURI ȘI DRUMURI J22/138/13.02.2002 - RO14447212 - RO22RNCB0175033575270001 - RO12TREZ4065069XXX007119																

EXPERTIZA TEHNICA

PASAJ CF (DN 28A)



3. MOTIVAȚIA, SCOPUL SI OBIECTIVELE EXPERTIZEI TEHNICE

Pasajul superior este amplasat pe strada Grădiniței, în municipiul Pașcani, județul Iași, și asigură supratraversarea caii ferate Pașcani - Bacău și strada Gării.

Expertul tehnic dr. ing. Cristian-Claudiu Comisu apreciază că podul a fost construit în anul 1975 și nu a fost consolidat sau reabilitat până în prezent. Podul a intrat în administrarea Consiliului local al Municipiului Pașcani la data de 22.11.2011 prin predare-primire de la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii prin Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A., odată cu tronsonul din DN 28A, cuprins între km 23+448 – 26+468.

În perioada 12-13.09.2022 Inspectoratul Județean în Construcții Iași a efectuat un control în amplasamentul pasajului. În urma verificărilor în teren s-au constatat numeroase defecte și degradări la nivelul caii pe pod și a structurii de rezistență a suprastructurii și infrastructurii podului. În procesul verbal de control Inspectoratul Județean în Construcții Iași dispune expertizarea tehnică a pasajului pentru evaluarea acțiunilor seismice, stabilirea stării tehnice și după caz a măsurilor de intervenție. Ca urmare Primăria Municipiului Pașcani a încheiat contractul nr. 26749 din 22.11.2022 cu S.C. POD-PROIECT S.R.L. pentru expertizarea tehnică a pasajului CF (DN 28A).

Prezentă expertiza tehnică se bazează pe datele și informațiile obținute în urma vizitei tehnice efectuate în ianuarie 2023 în amplasamentul podului a echipei tehnice S.C. Pod-Proiect S.R.L., coordonate de expertul tehnic dr. ing. Cristian-Claudiu Comisu, și a documentației tehnice pusă la dispoziție de Primăria Municipiului Pașcani.

Pentru întocmirea prezentei expertize tehnice, expertul tehnic dr. ing. Cristian-Claudiu Comisu a respectat prevederile următoarelor reglementări tehnice:

- O.G. nr. 43/1997(A) privind regimul drumurilor;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 34/2006 și H.G. nr. 925/19.07.2006 privind achizițiile publice, cu toate modificările și completările ulterioare;

- Legea nr. 10/1995, Legea 1177/2015, HG nr. 766/1997 și legislația care

reglementează calitatea și urmărirea lucrărilor în construcții;

- Legea nr.255/2010, privind exproprierea pentru cauza de utilitate publică;
- Normativ CI67/1997 privind conținutul și modul de întocmire, completare și păstrare a cărții tehnice a construcției;
- Norme de întocmire a cărții tehnice a construcție M.O. 779/20.11.2008.
- Norme tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor aprobate cu Ordinul MT nr. 45/27.01.1998 publicate în MO nr. 138 bis/06.04.1998;
- NP 074-2014 - Normativ privind documentațiile geotehnice pentru construcții
- AND 614-2013 - Îndrumător de întocmire a documentațiilor geotehnice pentru drumuri naționale, drumuri expres și autostrăzi;
- AND 605 - „Mixturi asfaltice executate la cald. Condiții tehnice privind proiectarea și punerea în opera”
- AND 584-2012 - Normativ pentru determinarea traficului de calcul pentru proiectarea drumurilor din punct de vedere al capacității portante și al capacității de circulație;
- AND 593-2012 - Normativ pentru sisteme de protecție pentru siguranța circulației pe drumuri, poduri și autostrăzi;
- PD 177-2001 - Normativ pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide;
- Normativ privind alcătuirea și calculul structurilor de poduri și podețe de sosea cu suprastructuri monolit și prefabricate ind. PD 165/2000;
- AND 546 - 2013 - Normativ privind execuția la cald a îmbrăcăminților bituminoase pentru calea de pod;
- P 15-2000 - Normativ privind proiectarea aparatelor de reazem la podurile de sosea din beton armat;
- AND 577-2002 - Normativ privind execuția și controlul calității hidroizolației la poduri;
- CD 139-2002 - Normativ pentru protecția anticorozivă a elementelor din beton ale suprastructurilor podurilor expuse factorilor climatici, noxelor și acțiunii fondanților chimici utilizați pe timp de iarnă;
- Instrucțiunii privind controlul calității terasamentelor rutiere Ord. AND 126 / 12.09.1997;
- Norme privind protecție mediului ca urmare a impactului drum - mediu înconjurător aprobate cu Ordinul MT nr. 44/27.01.1998 publicate în MO nr. 138 bis/06.04.1998;
- Instrucția de semnalizare a lucrărilor și normele specifice de protecție muncii în activitatea de întreținere, reparații și exploatare a podurilor;
- NP 103/2004 - Normativ de proiectare pentru lucrările de reparații și

consolidare ale podurilor rutiere în exploatare;

- NP 104/2004 - Normativ pentru proiectarea podurilor din beton și metal.
Suprastructuri pentru poduri de sosea, cale ferată și pietonale precomprimate
exterior;

- CP 012/1-2007 Cod de practică pentru producerea betonului;
 - NE 012/2-2010 Normativ pentru producerea și executarea lucrărilor din beton, beton armat și beton precomprimat. Partea 2: Executarea lucrărilor din beton;
 - AND 578-2002 - Normativ pentru execuția plăcilor de suprabetonare a podurilor sub trafic;
 - NP 125-2010 - Normativ privind fundarea construcțiilor pe pământuri sensibile la umezire;
 - NP 122-2010 - Normativ privind determinarea valorilor caracteristice și de calcul ale parametrilor geotehnici;
 - CD 99-2001 - Instrucțiuni tehnice privind repararea și întreținerea podurilor și podețelor de sosea din beton, beton armat, beton precomprimat și zidărie de piatră;
 - STAS 863-1985 Lucrări de drumuri. Elemente geometrice ale traseelor.
- Prescripții de proiectare
- Reglementări legale privind securitatea și sănătatea în muncă, și apărarea împotriva incendiilor.

2.2. Elemente geometrice generale

Pasajul prezintă următoarele caracteristici geometrice generale:

- | | |
|--|---|
| - după structura de rezistență: | Pod pe 4 grinzi din beton precomprimat prin postîntindere |
| - după modul de execuție: | Pod pe 4 grinzi din beton precomprimat preturnate |
| - Numărul de deschideri și lungimea lor: | 4 deschideri egale de 21,40 m |
| - Lățimea părții carosabile: | $2 \times 3,85 = 7,70$ m |
| - Lățimea totală a podului: | $0,25 + 1,50 + 7,70 + 1,50 + 0,25 = 11,20$ m |
| - Lungimea totală a podului: | 92,45 m |
| - Aparat de reazem: | metalice |
| - Tip infrastructuri: | Culei înecate în terasamente
Pile cu elevații din 3 stâlpi circulari |
| - Tip fundații: | Fundații indirecte pe coloane forate |
| - Tipul îmbrăcămînții pe pod: | Beton asfaltic |
| - Parapeți pietonali: | Parapet pietonal metalic |
| - Parapeți de siguranță: | Lipsa |
| - Racordări cu terasamentele: | Sferturi de con protejate cu pereu beton |

4. Date și informații folosite la elaborarea expertizei tehnice

Pentru întocmirea expertizei tehnice a podului pe grinzi din beton precomprimat amplasat pe strada Grădiniței, în municipiul Pașcani, județul Iași, au fost efectuate:

1. Inspecții vizuale.
2. Măsurători pentru întocmirea releveului podului.
3. Fotografii care să pună în evidență defectele și degradările existente și care să ajute la identificarea și evaluarea corectă a stadiului de evoluție a proceselor de degradare identificate pe structura podului.

Primăria Municipiului Pașcani nu deține cartea tehnică a pasajului.



5. Date de identificare a pasajului

Alcătuirea constructivă, dimensiunile generale și caracteristicile de funcționalitate au fost stabilite prin măsurători și observații vizuale în amplasamentul pasajului pe grinzi din beton precomprimat amplasat pe strada Grădiniței, în municipiul Pașcani.

Pasajul are 4 deschideri egale de 21,40 m, o lungimea totală de 92,45 m, o lățime a părții carosabile de 7,70 m, și două trotuare pietonale de 1,50 m lățime.

Pasajul se încadrează la categoria de importanță "B" - construcții de importanță deosebită, în conformitate cu prevederile art. 22, secțiunea 2 "Obligațiile și răspunderile proiectantului" din Legea nr. 10 din 18.01.1995, "Legea privind calitatea în construcții" și în baza "Metodologiei de stabilire a categoriei de importanță a construcțiilor" aprobată cu Ordinul MLPAT nr. 31/N din 02.10.1995.

Conform normativului P100-1/2013 podul este amplasat în zona seismică 7,1 pe scara seismică MSK, cu o perioadă de colt $T_c = 0,7$ sec și o accelerație a terenului pentru proiectare $a_g = 0,25$ g.

Pasajul este capabil să preia încărcările corespunzătoare clasei E de încărcare – convoi tip de autocamioane A30 și vehicule speciale pe senile V80.

5.1. Suprastructura pasajului

Suprastructura pasajului prezintă 4 deschideri egale de 21.40 m fiecare, și o lungime totală de 92,45 m.

Pe prima deschidere, între culeea Iași și pila P1, suprastructura asigură supratraversarea unei linii CF. Deschidere cuprinsă între pilele P1 și P2, suprastructura asigură supratraversarea a 4 linii CF. Deschidere cuprinsă între pilele P2 și P3, suprastructura asigură supratraversarea unei linii CF, iar deschidere cuprinsă între pilele P3 și culeea Pașcani, suprastructura supratraversează strada Gării.

Structura de rezistență a suprastructurii podului este compusă din 4 grinzi principale din beton precomprimat prin postîntindere, prefabricate, cu schema statică de grindă simplu rezemată. Grinzile principale prezintă o secțiune transversală "dublu

T cu bulb" cu o înălțime de 1,40 m, o lățimea de 0,50 la nivelul bulbului, 0,18 lățimea inimii și 1,10 m lățimea tălpii superioare prefabricate. Grinzile principale sunt dispuse la distanța de 2,80 m interax, sunt solidarizate transversal cu 3 antretoaze din beton precomprimat, 1 antretoaza centrala și cate o antretoaza pe fiecare reazem, și longitudinal prin placa din beton armat turnat monolit.

Antretoazele sunt construite din beton armat turnat monolit, cu secțiune T, cu o lățime de 0,25 m și o înălțime aproximativ egala cu înălțimea grinzilor principale.

Grinzile principale cu schema statica de grinda rezemata, reazemă pe aparate de reazem din metalice.

5.2. Cale pe pasaj

Calea pe pasaj este alcătuită dintr-o parte carosabilă cu lățimea de 7,70 m cu doua benzi de circulație și doua trotuare pietonale denivelate cu lățimea de 1,50 m fiecare, separate cu borduri normale din beton. Pe grinda parapetului cu lățimea de 0,25 m este montat un parapet pietonal din țeavă metalica.

Podul este echipat cu cate 2 guri de scurgere din fonta, fără tuburi prelungitoare, dispuse la fata trotuarelor, pe fiecare deschidere, și fără tuburi prelungitoare.

Fiecare rost transversal, este acoperit cu dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatație.

5.3. Infrastructura pasajului

Structura de rezistentă a infrastructurii pasajului este alcătuită din 3 pile cu elevații compuse 3 stâlpi circulari și 2 culei cu elevația îngropată în terasamente.

Pilele prezinta elevații alcătuite din 3 stâlpi circulari din beton armat, cu diametrul de 1,00 m și înălțime variabila de la 3,00 la 5,25 m. Stâlpii din elevația pilelor sunt solidarizați la partea superioara cu o rigla din beton armat cu înălțimea de 1,00 m, care se termina cu console laterale, cu înălțime variabila și lățimea de 1,45 m. Rigla pilelor reprezintă și bancheta de rezemare pe care sunt montate aparate de reazem mobile tip rulou metalic. Elevația pilelor reazemă pe o fundații indirecte directa tip coloane forate din beton armat.

Culeele prezinta elevații din beton armat îngropate în terasamente. Elevația prezinta la partea superioara o bancheta de rezemare din beton armat, cu lățimea de 9,45 m și înălțimea de 1,00 m.

Elevația culeelor reazemă pe o fundație indirecta tip coloane forate din beton armat.

5.4. Rampe de acces la pasaj

Racordarea pasajului cu terasamentele din rampele de acces, se face cu sferturi de con protejate cu un pereu din beton. Pereul reazemă pe o fundație proprie din beton simplu turnat monolit.

Podul este echipat la capete cu casii de descărcare a apelor meteorice, și cu scări de acces sub pod a personalului de întreținere.

Pe rampe sunt dispuse glisiere de protecție a circulației rutiere și pietonale.

6. PREZENTAREA STĂRII DE DEGRADARE A PASAJULUI

Expertul tehnic dr. ing. Cristian-Claudiu Comisu apreciază că pasajul a fost construit în anul 1975 și nu a fost consolidat sau reabilitat până în prezent. Pe această perioadă de serviciu, podul a suferit o serie de procese majore de degradare, concentrate în special la nivelul caii și a structurii de rezistență a suprastructurii și a infrastructurii. Procesele de degradare identificate se vor dezvolta în continuare, în ritm accelerat, dacă nu se iau măsuri urgente de stopare a lor prin aplicarea unor lucrări de intervenție.

Ca urmare a acestei situații expertiza tehnică are drept scop să identifice procesele de degradare existente și să stabilească lucrările de intervenție necesare pentru îndepărtarea acestora și readucerea podului la o stare tehnică care să asigure condiții corespunzătoare de siguranță și confort pentru circulația rutieră și pietonală.

Toate defectele și degradările constatate au fost analizate și depunctate de expertul tehnic dr. ing. Cristian-Claudiu Comisu în conformitate cu **“Instrucțiunile pentru stabilirea stării tehnice a unui pod”**, indicativ AND 522-2002, și cu **“Manualul pentru identificarea defectelor aparente la podurile rutiere și indicarea metodelor de remediere”**, indicativ AND 534-98.

Investigațiile pe teren pentru evaluarea stării tehnice a podului pe grinzi din beton precomprimat amplasat pe strada Grădiniței au constatat în:

1. Inspecții vizuale.
2. Măsurători pentru întocmirea releveului podului.
3. Fotografii care să pună în evidență defectele și degradările existente și care să ajute la identificarea și evaluarea corectă a stadiului de evoluție a proceselor de degradare identificate pe structura podului.

Cele mai importante defecte și degradări constatate la pasajul amplasat pe strada Grădiniței, în Municipiul Pașcani sunt următoarele.

6.1. Defecte și degradări constatate a nivelul suprastructurii pasajului

La nivelul structurii de rezistență a suprastructurii pasajului cele mai importante defecte și degradări constatate sunt următoarele:

1. Beton cu aspect friabil și zone din beton exfoliat la nivelul intradosului plăcii, a consolelor de trotuar, a grinzilor principale și a antretoaze.

2. Beton degradat prin carbonatare, exfoliat la nivelul intradosului plăcii, a consolelor de trotuar, a grinzilor principale si a antretoazelor.

3. Beton segregat pe suprafețe extinse, armatura corodată la vedere, la capetele grinzilor principale, în dreptul dispozitivelor de acoperire a rosturilor de dilatație.

4. Coroziunea armăturii, pete de rugină, fisuri si crăpături orientate pe direcția acesteia, la talpa inferioară a grinzii marginale aval, consolidate prin aplicarea precomprimării exterioare adiționale.

5. Datorită lipsei tuburilor prelungitoare, apele pluviale se scurg prin gurile de scurgere pe fața interioară a inimii si a bulbului grinzilor marginale, până la nivelul banchetelor de rezemare, unde a condus la carbonatarea si fisurarea betonului si corodarea armaturii de rezistență.

6. Infiltrații la intradosul plăcii carosabile.

7. Cumularea la nivelul întregii structuri de rezistență a suprastructurii podului a mai multor degradări (coroziunea betonului și a armăturii, exfolierea betonului, fisuri, crăpături, striviri locale ale betonului) care se manifestă prin modificarea formei elementului și a proprietăților fizico-mecanice ale materialelor.

8. Degradări de suprafață a feței văzute a grinzilor principale, antretoaze, intrados placa carosabilă si console de trotuar, console de trotuar - culoare neuniformă, pete negre, impurități, pete de rugină, aspect prăfuit, imperfecțiuni geometrice, aspect microporos, agregate la suprafață.

9. Fisuri din contracție neorientate, scurte, superficiale, faianțarea betonului.

10. Prezența unor zone extinse la intradosul plăcii carosabile si a consolelor de trotuar, în care agregatele nu sunt înglobate în pasta de ciment.

11. Infiltrații si eflorescente pe suprafața consolelor de trotuar.

12. Beton degradat prin coroziune cu reducerea secțiunii elementului la placa si grinda parapetului.

13. Lipsa vopselei de protecție anticorozivă la nivelul structurii de rezistență a suprastructurii pasajului.

6.2. Defecte și degradări constatate a nivelul infrastructura pasajului

La nivelul infrastructurii pasajului cele mai importante defecte și degradări constatate sunt următoarele:

1. Fisuri si crăpături verticale, exfolierea betonului de acoperire, armături puternic corodate la nivelul stâlpilor din elevația pilelor.

2. Beton cu aspect friabil, zone din beton exfoliat, armături de rezistență puternic corodate, cu reducerea secțiunii, la nivelul elevației si în special a banchetei de rezemare la pile, datorită scurgerii apelor pluviale prin dispozitivele de acoperire a rosturilor de dilatație.

3. Beton degradat prin coroziune cu reducerea secțiunii banchetei de rezemare și a elevației pilelor, armături la vedere, puternic corodate.

4. Defecte de suprafață ale feței văzute a elevației infrastructurilor - culoare neuniformă, pete negre, impurități, pete de rugină, aspect prăfuit, imperfecțiuni geometrice, aspect macroporos, agregate la suprafață, fisuri și crăpături, armături la vedere puternic corodate.

5. Segregarea betonului, cuiburi de pietriș în elevația și în bancheta de rezemare la infrastructuri, dislocarea unei margini din bancheta de rezemare, armături cu coroziune avansată pe toată secțiunea barei.

6. Fisuri din contracție (neorientate, scurte, superficiale), faianțarea betonului la nivelul elevațiilor infrastructurilor.

7. Exfolieri, fisuri și crăpături transversale ale betonului la nivelul banchetei de rezemare și stâlpilor din elevația pilelor.

8. Lipsa dispozitivelor de protecție la acțiuni seismice.

9. Degradarea avansată a aparatelor de reazem metalice, ruginite și blocate, datorită amenajării necorespunzătoare a banchetelor de rezemare, fără pante de scurgere a apelor pluviale, fără spațiu suficient, necesar pentru execuția lucrărilor de întreținere periodică.

10. Depuneri de resturi de materiale de construcție pe bancheta de rezemare a tuturor infrastructurilor.

11. Cumularea la nivelul elevației infrastructurilor a mai multor degradări (coroziunea betonului și a armăturii, exfoliere, fisuri, crăpături, striviri) care se manifestă prin modificarea cu valori semnificative a formei elementului și a proprietăților fizico-mecanice ale materialelor.

12. Defecte de suprafață ale feței văzute a elevației tuturor infrastructurilor - culoare neuniformă, pete negre, impurități, aspect prăfuit, imperfecțiuni geometrice, aspect macroporos, agregate la suprafață.

13. Degradarea pereului de protecție la sferturile de con, la ambele culei.

14. Lipsa vopselei de protecție anticorozivă la nivelul structurii de rezistență a infrastructurii pasajului.

6.3. Defecte și degradări constatate a nivelului caii pe pasaj



Recent au fost efectuate lucrări de reparații la nivelul caii pe pasaj și care au constat în:

- pe zona carosabilă - preluarea denivelării existente pe partea dreaptă, în zona culeei Pașcani, a celor două denivelări produse în trotuar și a cedării produse pe partea carosabilă, de pe partea stângă în zona rostului de la prima pilă;

- la nivelul trotuarelor - montarea de borduri noi peste bordurile existente, a umpluturii de trotuar și a îmbrăcăminții pe trotuare.

La nivelul caii pe pasaj cele mai importante defecte și degradări constatate sunt următoarele:

1. Calea pe pod este degradată, prezintă suprafețe cu ciupituri, poroasă, cu fisuri și crăpături longitudinale.

2. Denivelări ale căii pe pod (gropi, vâlvuriri, făgașe), în special în dreptul dispozitivelor de acoperire a rosturilor de dilatație pe pile și la fața bordurilor.

3. Poziționarea greșită a gurilor de scurgere, astfel încât, datorită lipsei tuburilor prelungitoare, apele pluviale se scurge direct pe fața interioară și a bulbului grinzii marginale, pe fața inimii antretoazelor.

4. Înfundarea gurilor de scurgere, lipsa tuburilor prelungitoare.

5. Denivelări ale căii pe zona carosabilă și trotuare. În partea dreaptă, în zona culeei Pașcani, precum și pe partea stângă în zona rostului de la prima pilă s-a constatat existența a 2 denivelări accentuate ale îmbrăcămînții căii pe trotuar și pe partea carosabilă.

6. Degradarea avansată a stâlpilor parapetului în zona de contact cu grinda parapetului, fixarea necorespunzătoare a parapetului de siguranță.

7. Neasigurarea pantei de scurgere transversală și longitudinală a apelor pluviale de pe pod. Lipsa etanșării dintre îmbrăcăminte și celelalte elemente ale căii.

8. Parapeți de protecție a circulației rutiere pe pod sub forma unei glisiere metalice.

9. Degradarea hidroizolației căii pe pod și în jurul gurilor de scurgere, urmată de infiltrații și eflorescențe pe zone extinse, la intradosul plăcii carosabile și a plăcii în consola a trotuarelor.

10. Degradarea avansată a dispozitivelor de acoperire a rosturilor, blocarea deplasării lor, distrugerea elementelor de elastomer și betonului în care este încastrat dispozitivul, infiltrații prin rost până la nivelul banchetei de rezemare.

11. Parapet pietonal metalic și parapet de siguranță cu sistem de protecție degradat (mituit, puncte de rugina, exfolieri).

12. Lipsa și degradarea avansată a bordurilor.

6.4. Defecte și degradări constatate la nivelul rampelor de acces

La nivelul rampelor de acces pe pod cele mai importante defecte și degradări constatate sunt următoarele:

1. Degradarea cașurilor de descărcare a apelor de pe pod și a scărilor de acces.

2. Rampe de acces degradate (denivelări și degradări ale căii și acostamentelor, tasări ale terasamentelor, alunecări laterale).

3. Degradarea pereului de protecție a terasamentelor din rampele de acces.

4. Pierderea stabilității terasamentelor din rampele de acces în amplasamentul podului.

5. Lățime insuficientă a rambleului, acces dificil de pe acostamentele căii pe rampele de acces, pe trotuarele podului.

6.5. Condițiile de desfășurare a traficului pe pasaj

Pasajul este amplasat pe drumul național DN 28A, cu 2 benzi de circulație, care se încadrează în clasa tehnică III.

Pasajul are lățimea părții carosabile de 7,70 m, și două trotuare pietonale denivelate.

Condițiile de siguranță și confort pentru circulația rutieră și pietonală pe pasaj nu corespund cu prevederilor STAS 2924-91- Poduri de sosea. Gabarite.

Trotuarele pietonale nu sunt echipate cu parapete de protecție a circulației rutiere de tip foarte greu, cu nivel de protecție H4b.

6.6. Clasa de încărcare a pasajului

Pasajul a fost proiectat la clasa E de încărcare – convoi tip de vehicule speciale pe roți V80 și convoi tip de autocamioane A30.

6.7. Vechimea pasajului

Expertul tehnic apreciază că pasajul amplasat pe strada Grădiniței în Municipiul Pașcani a fost construit în anul 1975 și nu a fost consolidat sau reabilitat până în prezent.

6.8. Calitatea execuției și respectarea prevederilor proiectului

Au fost respectate prevederile proiectului la construcția podului.

Calitatea lucrărilor de construcție a fost necorespunzătoare.

6.9. Calitatea lucrărilor de întreținere

Recent au fost efectuate lucrări de întreținere și reparații la nivelul cării pe pasaj. Calitatea lucrărilor a fost necorespunzătoare.

7. STABILIREA STĂRII TEHNICE A PODULUI

Starea tehnică s-a stabilit conform "Instrucțiunilor tehnice pentru stabilirea stării tehnice a unui pod" – indicative AND 522 – 2002 (vezi Anexa nr. 1)

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

$$C = \sum C_j = C_1 + C_2 + C_3 + C_4 + C_5 = 10 \text{ puncte}$$

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

$$F = \sum F_j = F_1 + F_2 + F_3 + F_4 + F_5 = 19 \text{ puncte}$$

Starea tehnică generală este exprimat prin indicele de stare tehnică Ist:

$$I_{st} = \sum C_j + \sum F_j = 10 + 19 = 29 \text{ puncte}$$

Conform “**Instrucțiunilor tehnice pentru stabilirea stării tehnice a unui pod**” indicativ AND 522-2006 elaborate de Administrația Națională a Drumurilor, pentru un indice total de stare tehnica $I_{st} = 29$ puncte, clasa stării tehnice este IV, **podul prezinta o stare tehnică nesatisfăcătoare**, cu elemente constructive aflate într-o stare avansată de degradare.

Având în vedere gravitatea proceselor de degradare constatăte, cu depunctări mari, atât la nivelul indicilor de alcătuire constructivă, cât și la nivelul indicilor de funcționalitate, se impune:

1. Execuția lucrărilor de reabilitare sau de înlocuire a unor elemente constructive astfel încât să se asigure condiții optime de exploatare în condiții de siguranță a circulației rutiere și pietonale pe pasaj;
2. Se impune introducerea următoarelor restricții de circulație rutieră pe pasaj:
 - restricționarea la 30 km/oră a vitezei de circulație a autovehiculelor grele pe pasaj;
 - restricționarea la 11,5 tone a masei totale maxime pentru autovehiculele care pot circula pe pasaj.

8. SCENARII DE INTERVENȚII PROPUSE

Conform “**Instrucțiunilor tehnice pentru stabilirea stării tehnice a unui pod**” indicativ AND 522-2006 elaborate de Administrația Națională a Drumurilor, pasajul prezintă o stare tehnică încadrată în clasa IV, **(stare tehnică nesatisfăcătoare)**, cu elemente constructive aflate într-o stare avansată de degradare.

Având în vedere gravitatea proceselor de degradare constatăte, cu depunctări mari, atât la nivelul indicilor de alcătuire constructivă, cât și la nivelul indicilor de funcționalitate, se impune execuția lucrărilor de reabilitare sau de înlocuire a unor elemente constructive astfel încât să se asigure condiții optime de exploatare în condiții de siguranță a circulației rutiere și pietonale pe pasaj;

Expertul tehnic dr. ing. Cristian-Claudiu COMISU propune execuția următoarelor lucrărilor de intervenție:

1. Lucrări în prima urgență constau în introducerea următoarelor restricții de circulație rutiera pe pasaj:

- restricționarea la 30 km/ora a vitezei de circulație a autovehiculelor grele pe pasaj;
- restricționarea la 11,5 tone a masei totale maxime pentru autovehiculele care pot circula pe pasaj.

Introducerea restricțiilor de circulație se va executa cât mai curând posibil de către serviciul tehnic al Primăriei Municipiului Pascani.

2. **Scenariul I** – Reabilitarea pasajului cu păstrarea clasei E de încărcare.
3. **Scenariul II** – Reabilitarea și consolidarea pasajului la încărcările Eurocod (LM1), pe suprastructura existentă.
4. **Scenariul III** – Reabilitarea și consolidarea pasajului la încărcările Eurocod (LM1), cu înlocuirea suprastructurii existente.

NOTA IMPORTANTA NR. 1: Pentru oricare din cele 3 scenarii recomandate în cadrul prezentei expertize tehnice care va fi stabilit de către Beneficiar se va institui un program de urmărire a comportării pasajului în exploatare, cu o durată de minim 1 an.

Programul de urmărire a comportării în exploatare a pasajului va fi instituit de către Beneficiar și va consta în principal în efectuarea de măsurători topografice înainte de aplicarea Scenariului de intervenție stabilit, și apoi, după recepția preliminară a lucrărilor, efectuare de măsurători topografice comparate, lunar, cu durată de 1 an.

8.1. Scenariul I – Reabilitarea pasajului cu păstrarea clasei E de încărcare

Lucrările de reabilitarea a pasajului cuprinse în cadrul Scenariului I, se vor executa în următoarea ordine tehnologică.

I.1. Lucrări de reparații la nivelul infrastructurii pasajului

Lucrările de reparații la nivelul infrastructurii se vor executa fără întreruperea circulației pe pasaj, în următoarea ordine tehnologică:

1. Se executa lucrări de reparații la nivelul elevațiilor infrastructurilor - demolarea betonului de gradat, închideri de fisuri și crăpături, curățarea de rugina a barelor de armatura, refacerea secțiunii cu betoane speciale, aplicarea unui sistem de protecție anticorozivă a suprafeței betonului.

2. Se executa lucrări de reparații la nivelul banchetei de rezemare a infrastructurilor – curățarea banchetelor de materiale străine, demolarea betonului de gradat, închideri de fisuri și crăpături, curățarea de rugina a barelor de armatura,

refacerea secțiunii cu betoane speciale, realizarea pantelor de scurgere rapidă a apelor, aplicarea unui sistem de protecție anticorozivă a suprafeței betonului.

3. Se montează dispozitive de protecție antiseismice pe banchetele de rezemare.

4. Se execută lucrări de reparații la nivelul aparatelor de reazem metalice.

5. La ambele culei se demolează grinda parapetului, se lărgesc consolele de trotuar și se refac grinzile de parapet la noul gabarit al caii pe pod.

6. Se aplică o vopsea de protecție anticorozivă pe suprafața de beton la toate elementele de infrastructură.

7. Se execută lucrări de reparații la nivelul sferturilor de con, la ambele culei: se demolează pereul de protecție existent, se reface umplutura de terasamente, se reconstruiește pereul de protecție.

8. Se construiesc casiuri de descărcare a apelor pluviale la ambele capete ale pasajului.

9. Se construiesc scări de acces la ambele capete ale pasajului.

10. Se execută lucrări de protecție a elevației pilelor împotriva lovirii lor accidentale de circulația rutieră și feroviară.

1.2. Lucrări de reabilitarea la nivelul suprastructurii podului

Lucrările de reabilitarea la nivelul suprastructurii se vor executa după devierea semaforizată a circulației rutiere și pietonale, pe jumătate din lățimea caii pe pod.

Lucrările de reabilitarea la nivelul suprastructurii se vor corela cu lucrările de construcție a caii pe pod.

La nivelul suprastructurii podului se vor efectua următoarele lucrări de reabilitare:

1. Se deviază circulația rutieră și pietonală pe jumătate din lățimea caii pe pasaj.

2. Se demolează calea pe jumătate din lățimea caii pe pasaj.

3. Se demolează parapetul pietonal și grinda parapetului existent.

4. Se lărgiște placa în consola a trotuarelor pentru a realiza un gabarit al caii pentru o lățime totală a podului de $0,25 + 1,70 + 7,80 + 1,70 + 0,25 = 11,70$ m.

5. Se execută lucrări de reparații la nivelul consolelor de trotuar.

6. Se execută lucrări de reparații la nivelul grinzilor principale, în special la ambele capete ale grinzilor, în dreptul dispozitivelor de acoperire a rostrurilor de dilatație pe pile și culei, și în dreptul gurilor de scurgere.

7. Se execută lucrări de reparații la nivelul antretoazelor de reazem și a antretoazei centrale.

8. Se realizează continuizarea plăcii pe pilele P1 și P3.

9. Se execută calea pe pod (pe trotuar și pe jumătate din lățimea părții carosabile).

10. Se deviază circulația rutieră și pietonală pe jumătatea de cale reabilitată.

11. Se execută aceleași lucrări pe cealaltă jumătate a caii pe pasaj.

12. Se aplică un sistem de protecție anticorozivă a suprafeței betonului pe întreaga față văzută a structurii de rezistență a suprastructurii podului (grinzi

principale, antretoaze, intrados placa carosabila si placa in consola a trotuarelor, grinzi ale parapetului).

I.3. Lucrări de construcție a caii pe pasaj

Lucrările de construcție a caii pe pasaj se vor executa după devierea alternativa a circulației rutiere pe cate jumătate din lățimea caii pe pod, in următoarea ordine tehnologica:

1. Se deviază circulația rutiera si pietonala pe jumătate din lățimea caii pe pasaj.
2. Se demolează calea pe jumătate din lățimea caii pe pasaj.
3. Se demolează parapetul pietonal si grinda parapetului existent.
4. Se executa lucrările de reabilitare la nivelul suprastructurii podului.
5. Se montează un parapet pietonal pod pe toata lungimea pasajului.
6. Se montează panouri de protecție la pasajele superioare peste căi ferate electrificate.
7. Se montează guri de scurgere noi pe fiecare deschidere, prevăzute cu tuburi prelungitoare ancorate de grinziile principale marginale si conduse pana la baza pilelor si culeelor.
8. Se montează dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatație pe pila P2 si ambele culei.
9. Se construiește o grinda longitudinala de beton armat pe care urmează sa fie montat parapetul de siguranță de tip H4b.
10. Se montează o hidroizolația performanta pe pod, care se va racorda la grinda parapetului pietonal, la grinda parapetului de siguranță, la gurile de scurgere si la dispozitivele de acoperire a rosturilor de dilatație de pe pila P2 si culei.
11. Se montează borduri noi pe toata lungimea podului.
12. Se executa umplutura trotuarului.
13. Se executa îmbrăcăminte a caii pe zona carosabila si trotuare.
14. Se montează parapete de protecție a circulației rutiere pe pod cu nivel de protecție H_{4b}.
15. Se montează cordoane de impermeabilizare a îmbrăcămintii caii pe pod.
16. Se executa aceleași lucrări de construcție a caii pe cealaltă jumătate a podului.
17. Se executa semnalizarea rutiera pe pod.

I.4. Lucrări de reabilitare executate la nivelul rampelor de acces

Lucrările de reabilitarea la nivelul rampelor de acces se vor executa după devierea semaforizata a circulației rutiere si pietonale, pe jumătate din lățimea caii pe pod. Lucrările de reabilitarea la nivelul rampelor de acces se vor corela cu lucrările de reabilitare executate la nivelul suprastructurii si cu construcția caii pe pod.

La nivelul rampelor de acces se vor executa lucrările de reabilitare in următoarea ordine tehnologica:

1. Se montează dale de racordare in spatele ambelor culei.

2. Se executa lucrări de reparații la nivelul structurii rutiere pe ambele rampe de acces.

3. Se executa lucrări de reparații la nivelul trotuarelor si acostamentelor, pe ambele rampe de acces.

4. Se executa racordarea lățimii părții carosabile si a trotuarelor de pe rampele de acces la lățimea părții carosabile si a trotuarelor pe pasaj.

5. Se construiesc casiuri de descărcare a apelor pluviale, pe ambele rampe de acces.

6. Se executa lucrări de taluzare si de protecție a terasamentelor pe ambele rampe de acces.

7. Se montează parapete de protecție tip H4b pe ambele rampe de acces.

8. Se executa semnalizarea rutiera pe ambele rampe de acces.

8.2. Scenariul II – Reabilitarea si consolidarea pasajului la încărcările Eurocod (LM1), cu păstrarea suprastructurii existente.

Lucrările de reabilitarea si consolidare cuprinse in cadrul Scenariului II, se vor executa cu păstrarea suprastructurii existente a pasajului, in următoarea ordine tehnologica.

II.1. Lucrări de consolidare a infrastructurii pasajului

Lucrările de consolidare a infrastructurii se vor executa fără întreruperea circulației pe pasaj, in următoarea ordine tehnologica:

1. Se deviază temporar instalațiile care deserveșc circulația feroviara din dreptul pilelor P1 si P2.

2. Se executa săpături in terasamente pana la nivelul radierului la toate pilele.

3. Se executa cate 2 coloane forate din beton armat, cate 1 la fiecare capăt al radierului, la toate pilele.

4. Se executa extinderea radierelor pilelor astfel încât sa înglobeze si cele 2 coloane noi construite.

5. Se aplica o vopsea de protecție anticoroziva la nivelul radierului, la toate pilele.

6. Se executa lucrări de reparații la nivelul stâlpilor din elevațiilor infrastructurilor - demolarea betonului de gradat, închideri de fisuri si crăpături, curățarea de rugina a barelor de armatura, refacerea secțiunii cu betoane speciale, aplicarea unui sistem de protecție anticoroziva a suprafeței betonului.

7. Se executa lucrări de consolidare cu materiale compozite a stâlpilor din elevația pilelor.

8. Se executa lucrări de reparații la nivelul banchetei de rezemare la toate elementele de infrastructura (2 culei si 3 pile) – curățarea banchetelor de materiale străine, demolarea betonului de gradat, închideri de fisuri si crăpături, curățarea de rugina a barelor de armatura, refacerea secțiunii cu betoane speciale, realizarea pantelor de scurgere rapida a apelor, aplicarea unui sistem de protecție anticoroziva a suprafeței betonului.

9. Se executa lucrări de consolidare cu materiale compozite a banchetei de rezemare la toate elementele de infrastructură, 2 culei si 3 pile.

10. Se montează dispozitive de protecție antiseismica pe banchetele de rezemare, la toate elementele de infrastructură, 2 culei si 3 pile.

11. Se executa lucrări de reparații la nivelul aparatelor de reazem metalice.

12. La ambele culei se demolează grinda parapetului, se largesc consolele de trotuar si se refac grinzile de parapet la noul gabarit al caii pe pod.

13. La ambele culei se executa supraînălțarea zidului de garda la cota plăcii de supra betonare care se va executa pe pasaj.

14. Se aplica o vopsea de protecție anticoroziva pe suprafață de beton la toate elementele de infrastructura.

15. Se executa lucrări de reparații la nivelul sferturilor de con, la ambele culei: se demolează pereul de protecție existent, se reface umplutura de terasamente, se reconstruiește pereul de protecție.

16. Se construiesc casiuri de descărcare a apelor pluviale la ambele capete ale pasajului.

17. Se construiesc scări de acces la ambele capete ale pasajului.

18. Se executa lucrări de protecție a elevație pilelor împotriva lovirii lor accidentale de circulația rutiera si feroviară.

II.2. Lucrări de consolidare si reabilitarea a suprastructurii pasajului

Lucrările de consolidare si reabilitarea a suprastructurii se vor executa după devierea semaforizata a circulației rutiere si pietonale, pe jumătate din lățimea caii pe pasaj si se vor corela cu lucrările de construcție a caii pe pasaj.

La nivelul suprastructurii pasajului lucrările de consolidare si reabilitare se vor executa in următoarea ordine tehnologica:

1. Se deviază circulația rutiera si pietonala pe jumătate din lățimea caii pe pasaj.

2. Se demolează calea pe jumătate din lățimea caii pe pasaj.

3. Se demolează parapetul pietonal si grinda parapetului existent.

5. Se executa lucrări de reparații la nivelul consolelor de trotuar.

6. Se executa lucrări de reparații la nivelul grinzilor principale, in special la ambele capete ale grinzilor, in dreptul dispozitivelor de acoperire a rostrurilor de dilatație pe pile si culei, si in dreptul gurilor de scurgere.

7. Se executa lucrări de reparații la nivelul antretoazelor de reazem si a antretoazei centrale.

8. Se construiește o placa de supra betonare pe toata lungimea pasajului, continua deasupra pilelor, la o lățime care sa asigure un gabarit al caii pe pasaj de $0,25 + 1,70 + 7,80 + 1,70 + 0,25 = 11,70$ m.

9. Se construiește grinda parapetului pe toata lungimea pasajului

10. Se executa calea pe pod (pe trotuar si pe jumătate din lățimea părții carosabile).

11. Se deviază circulația rutiera si pietonala pe jumătatea de cale reabilitata.

12. Se executa aceleași lucrări de consolidare si reabilitare a suprastructurii pe cealaltă jumătate a caii pe pasaj.

13. Se aplica un sistem de protecție anticorozivă a suprafeței betonului pe întreaga față văzută a structurii de rezistență a suprastructurii podului (grinzi principale, anetreaze, intrados placă carosabilă și placă în consolă a trotuarelor, grinzi ale parapetului).

II.3. Lucrări de construcție a caii pe pasaj

Lucrările de construcție a caii pe pasaj se vor executa după devierea alternativă a circulației rutiere pe câte jumătate din lățimea caii pe pod, în următoarea ordine tehnologică:

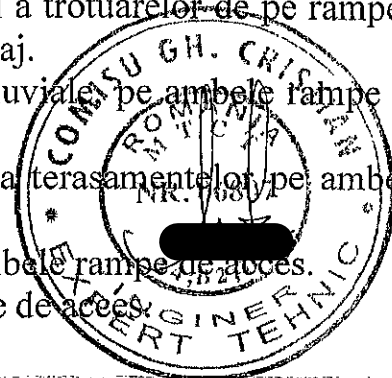
1. Se deviază circulația rutieră și pietonală pe jumătate din lățimea caii pe pasaj.
2. Se demolează calea pe jumătate din lățimea caii pe pasaj.
3. Se demolează parapetul pietonal și grinda parapetului existent.
4. Se execută lucrările de consolidare și reabilitare a suprastructurii pasajului.
5. Se montează un parapet pietonal pod pe toată lungimea pasajului.
6. Se montează panouri de protecție la pasajele superioare peste căi ferate electrificate.
7. Se montează guri de scurgere noi pe fiecare deschidere, prevăzute cu tuburi prelungitoare ancorate de grinzi principale marginale și conduse până la baza pilelor și culeelor.
8. Se montează dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatație pe ambele culei.
9. Se construiește o grindă longitudinală de beton armat pe care urmează să fie montat parapetul de siguranță de tip H4b.
10. Se montează o hidroizolație performantă pe pod, care se va racorda la grinda parapetului pietonal, la grinda parapetului de siguranță, la gurile de scurgere și la dispozitivele de acoperire a rosturilor de dilatație de pe culei.
11. Se montează borduri noi pe toată lungimea pasajului.
12. Se execută umplutura trotuarului.
13. Se execută îmbrăcămintea caii pe zona carosabilă și trotuare.
14. Se montează parapete de protecție a circulației rutiere pe pasaj cu nivel de protecție H_{4b}.
15. Se montează cordoane de impermeabilizare a îmbrăcăminții caii pe pasaj.
16. Se execută aceleași lucrări de construcție a caii pe cealaltă jumătate a pasajului.
17. Se execută semnalizarea rutieră pe pasaj.

II.4. Lucrări de reabilitare executate la nivelul rampelor de acces

Lucrările de reabilitare la nivelul rampelor de acces se vor executa după devierea semaforizată a circulației rutiere și pietonale, pe jumătate din lățimea caii pe pod. Lucrările de reabilitare la nivelul rampelor de acces se vor corela cu lucrările de consolidare și reabilitare executate la nivelul suprastructurii și cu reconstrucția caii pe pasaj.

La nivelul rampelor de acces se vor executa lucrările de reabilitare în următoarea ordine tehnologică:

1. Se montează dale de racordare în spatele ambelor culei.
2. Se executa lucrări de reparații și de ridicare la cota a structurii rutiere pe ambele rampe de acces.
3. Se executa lucrări de reparații și de ridicare la cota a trotuarelor și acostamentelor, pe ambele rampe de acces.
4. Se executa racordarea lățimii părții carosabile și a trotuarelor de pe rampele de acces la lățimea părții carosabile și a trotuarelor pe pasaj.
5. Se construiesc cascări de descărcare a apelor pluviale pe ambele rampe de acces.
6. Se executa lucrări de taluzare și de protecție a terasamentelor pe ambele rampe de acces.
7. Se montează parapete de protecție tip H4b pe ambele rampe de acces.
8. Se executa semnalizarea rutiera pe ambele rampe de acces.



8.3. Scenariul III – Reabilitarea și consolidarea pasajului la încărcările Eurocod (LM1), cu înlocuirea suprastructurii existente

Lucrările de reabilitare și consolidare cuprinse în cadrul Scenariului II, se vor executa cu înlocuirea suprastructurii existente a pasajului, cu o suprastructură nouă, în următoarea ordine tehnologică.

III.1. Lucrări de consolidare a infrastructurii pasajului

Lucrările de consolidare a infrastructurii se vor executa fără întreruperea circulației pe pasaj, în următoarea ordine tehnologică:

1. Se deviază temporar instalațiile care deservește circulația feroviara din dreptul pilelor P1 și P2.
2. Se executa săpături în terasamente până la nivelul radierului la toate pilele.
3. Se executa câte 2 coloane forate din beton armat, câte 1 la fiecare capăt al radierului, la toate pilele.
4. Se executa extinderea radierelor pilelor astfel încât să înglobeze și cele 2 coloane noi construite.
5. Se aplica o vopsea de protecție anticorozivă la nivelul radierului, la toate pilele.
6. Se executa lucrări de reparații la nivelul stâlpilor din elevațiilor infrastructurilor - demolarea betonului de gradat, închideri de fisuri și crăpături, curățarea de rugina a barelor de armatură, refacerea secțiunii cu betoane speciale, aplicarea unui sistem de protecție anticorozivă a suprafeței betonului.
7. Se executa lucrări de consolidare cu materiale compozite a stâlpilor din elevația pilelor.
8. Se executa lucrări de reparații la nivelul banchetei de rezemare la toate elementele de infrastructură (2 culei și 3 pile) – curățarea banchetelor de materiale străine, demolarea betonului de gradat, închideri de fisuri și crăpături, curățarea de

rugina a barelor de armatura, refacerea secțiunii cu betoane speciale, realizarea pantelor de scurgere rapidă a apelor, aplicarea unui sistem de protecție anticorozivă a suprafeței betonului.

9. Se execută lucrări de consolidare cu materiale compozite a banchetei de rezemare la toate elementele de infrastructură, 2 culei și 3 pile.

10. Se montează dispozitive de protecție antiseismică pe banchetele de rezemare, la toate elementele de infrastructură, 2 culei și 3 pile.

11. Se execută lucrări de reparații la nivelul aparatelor de reazem metalice.

12. La ambele culei se demolează grinda parapetului, se lărgesc consolele de trotuar și se refac grinzile de parapet la noul gabarit al caii pe pod.

13. La ambele culei se execută supraînălțarea zidului de gardă la cota plăcii de supra betonare care se va executa pe pasaj.

14. Se aplică o vopsea de protecție anticorozivă pe suprafață de beton la toate elementele de infrastructură.

15. Se execută lucrări de reparații la nivelul sferturilor de con, la ambele culei: se demolează pereul de protecție existent, se reface umplutura de terasamente, se reconstruiește pereul de protecție.

16. Se construiesc casii de descărcare a apelor pluviale la ambele capete ale pasajului.

17. Se construiesc scări de acces la ambele capete ale pasajului.

18. Se execută lucrări de protecție a elevației pilelor împotriva lovirii lor accidentale de circulația rutieră și feroviară.

III.2. Lucrări de înlocuire a suprastructurii existente

Lucrările de înlocuirea a suprastructurii existente cu o suprastructură nouă se vor executa după devierea semaforizată a circulației rutiere și pietonale, pe jumătate din lățimea caii pe pasaj și se vor corela cu lucrările de construcție a caii pe pasaj.

În etapa de înlocuirea a suprastructurii pasajului, traficul rutier se va devia pe o rută ocolitoare. Pentru traficul pietonal se va construi o deviere locală.

Lucrările de înlocuirea a suprastructurii existente cu o suprastructură nouă se vor executa în următoarea ordine tehnologică:

1. Se deviază circulația rutieră pe o rută ocolitoare. și pietonală pe jumătate din lățimea caii pe pasaj.

2. Traficul pietonal se va devia local.

3. Se demolează calea pe pasaj.

3. Se demolează suprastructura pe toate deschiderile pasajului.

5. Se execută lucrări de reparații la nivelul consolelor de trotuar.

6. Se montează o suprastructură nouă, pe grinzi din beton precomprimat prin prefîntîndere.

7. Se construiește o placă de supra betonare pe toată lungimea pasajului, continuă deasupra pilelor, la o lățime care să asigure un gabarit al caii pe pasaj de $0,25 + 1,70 + 7,80 + 1,70 + 0,25 = 11,70$ m.

8. Se construiește grinda parapetului pe toată lungimea pasajului

9. Se aplică un sistem de protecție anticorozivă a suprafeței betonului pe întreaga față văzută a structurii de rezistență a suprastructurii pasajului.

NOTA IMPORTANTA NR. 2. La faza de Studiu de Fezabilitate si Proiect Tehnic proiectantul va analiza tehnic si economic si varianta de construcție a unei suprastructuri pe grinzii metalice cu placa de supra betonare, cu 2 deschideri de 43,00 m fiecare.

Acesta varianta are avantajul de a elimina pilele P1 si P3.

III.3. Lucrări de construcție a caii pe pasaj

Lucrările de construcție a caii pe pasaj se vor executa in următoarea ordine tehnologica:

1. Se montează un parapet pietonal pod pe toata lungimea pasajului.
2. Se montează panouri de protecție la pasajele superioare peste căi ferate electrificate.
3. Se montează guri de scurgere noi pe fiecare deschidere, prevăzute cu tuburi prelungitoare ancorate de grinzile principale marginale si conduse pana la baza pilelor si culeelor.
4. Se montează dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatație pe ambele culei.
5. Se construiește o grinda longitudinala de beton armat pe care urmează sa fie montat parapetul de siguranță de tip H4b.
6. Se montează o hidroizolația performanta pe pod, care se va racorda la grinda parapetului pietonal, la grinda parapetului de siguranță, la gurile de scurgere si la dispozitivele de acoperire a rosturilor de dilatație de pe culei.
7. Se montează borduri noi pe toata lungimea podului.
8. Se executa umplutura trotuarelor
9. Se executa îmbrăcăminte a caii pe zona carosabila si trotuare.
10. Se montează parapete de protecție a circulației rutiere pe pasaj cu nivel de protecție H_{4b}.
11. Se montează cordoane de impermeabilizare a îmbrăcăminții caii pe pasaj.
12. Se executa semnalizarea rutiera pe pasaj.

III.4. Lucrări de reabilitare executate la nivelul rampelor de acces

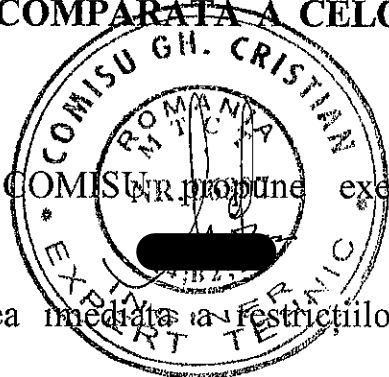
La nivelul rampelor de acces se vor executa lucrările de reabilitare in următoarea ordine tehnologica:

1. Se montează dale de racordare in spatele ambelor culei.
2. Se executa lucrări de reparații a structurii rutiere pe ambele rampe de acces.
3. Se executa lucrări de reparații a trotuarelor si acostamentelor, pe ambele rampe de acces.
4. Se executa racordarea lățimii părții carosabile si a trotuarelor de pe rampele de acces la lățimea părții carosabile si a trotuarelor pe pasaj.
5. Se construiesc casiuri de descărcare a apelor pluviale, pe ambele rampe de acces.
6. Se executa lucrări de taluzare si de protecție a terasamentelor pe ambele rampe de acces.

7. Se montează parapete de protecție tip H4b pe ambele rampe de acces.
8. Se executa semnalizarea rutiera pe ambele rampe de acces.

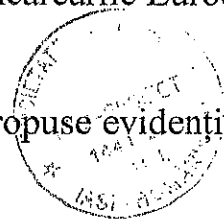
9. ANALIZA TEHNICA SI ECONOMICA COMPARATA A CELOR 3 SCENARII

Expertul tehnic dr. ing. Cristian-Claudiu COMISU propune execuția următoarelor lucrărilor de intervenție:



1. **Lucrări in prima urgenta** – introducerea imediată a restricțiilor de circulație.
2. **Scenariul I** – Reabilitarea pasajului cu păstrarea clasei E de încărcare.
3. **Scenariul II** – Reabilitarea si consolidarea pasajului la încărcările Eurocod (LM1), pe suprastructura existenta.
4. **Scenariul III** – Reabilitarea si consolidarea pasajului la încărcările Eurocod (LM1), cu înlocuirea suprastructurii existente.

Analiza tehnica si economica comparata a celor 3 scenarii propuse evidentiază următoarele avantaje si dezavantaje.



9.1. Scenariul I - Reabilitarea pasajului cu păstrarea clasei E de încărcare

Scenariul I prezinta următoarele avantaje

1. Necesita cele mai reduse resurse financiare in comparație cu Scenariile II si III.
2. Prin reabilitarea pasajului se realizează un gabarit de circulație conform normelor de proiectare actuale, si condiții optime de siguranță si confort pentru circulația rutiera si pietonala pe pod.
3. Prin reabilitarea pasajului se asigura preluarea încărcărilor utile corespunzătoare clasei E de încărcare.
3. Se executa cel mai rapid, cu o durata estimata de timp de 10 luni.

Scenariul I prezinta următoarele dezavantaje

1. Asigura o durata de exploatare normata de cca. 15 ani, după care se impune aplicarea Scenariului II sau III.
2. Respecta condițiile actuale prevăzute de normele de proiectare referitoare la reabilitarea podurilor aflate in exploatare.
3. Prin reabilitarea pasajului nu se realizează capacitatea portanta necesara pentru preluarea încărcărilor LM1 prevăzute de normele actuale EUROCOD pentru proiectarea podurilor amplasate pe drumuri naționale.
4. Pasajul reabilitat nu va fi capabil sa preia sporuri ulterioare de trafic greu, un dezavantaj major pentru un pod amplasat într-o zona a municipiului Pașcani aflata in plina dezvoltare industrială.

5. Aplicarea Scenariului I nu permite ridicarea restricțiilor de circulație impuse de prezenta expertiza tehnica pe o durata de minim 15 ani.

9.2. Scenariul II – Reabilitarea si consolidarea pasajului la încărcările Eurocod (LM1), cu păstrarea suprastructurii existente

Scenariul II prezinta următoarele avantaje

1. Asigura o durata de exploatare normata de cca. 50 ani, după care se impune aplicarea Scenariului III.

2. Respecta condițiile actuale prevăzute de normele de proiectare referitoare la reabilitarea podurilor aflate in exploatare.

3. Prin consolidarea structurii de rezistenta a pasajului se realizează capacitatea portanta necesara pentru preluarea încărcărilor LM1 prevăzute de normele actuale EUROCOD pentru proiectarea podurilor amplasate pe drumuri naționale.

4. Prin reabilitarea pasajului se realizează un gabarit de circulație conform normelor de proiectare actuale, si condiții optime de siguranță si confort pentru circulația rutiera si pietonala pe pod.

5. Pasajul consolidat si reabilitat va fi capabil sa preia sporuri ulterioare de trafic greu, un avantaj major pentru un pod amplasat într-o zona a municipiului Pașcani aflata in plina dezvoltare industrială.

5. Aplicarea Scenariului II permite ridicarea restricțiilor de circulație impuse de prezenta expertiza tehnica, la cca. 3 luni după receptia preliminară a lucrărilor, după analiza si interpretarea rezultatelor măsurătorilor topografice efectuate in cadrul programului de urmărire in exploatare a pasajului.

Scenariul II prezinta următoarele dezavantaje

1. Necesita resurse financiare mai mari in comparație cu Scenariile I.

2. Se executa cu o durata estimata de timp de 14 luni.

3. Pasajul consolidat si reabilitat păstrează in exploatare structura de rezistenta a suprastructurii si infrastructurii existente pentru următorii 50 de ani.

9.3. Scenariul III – Reabilitarea si consolidarea pasajului la încărcările Eurocod (LM1), pe înlocuirea suprastructurii existente

Scenariul III prezinta următoarele avantaje

1. Asigura o durata de exploatare normata de cca. 100 de ani, după care se impune demolarea lui si construcția unui pod nou.

2. Prin înlocuirea suprastructurii existent cu o suprastructura nou se asigura un spor semnificativ de capacitate portanta, respectarea condițiilor de gabarit, capacitatea de preluarea a unui spor semnificativ de trafic rutier si in special a unui trafic greu.

3. Prin consolidarea structurii de rezistenta a pasajului se realizează capacitatea portanta necesara pentru preluarea încărcărilor LM1 prevăzute de normele actuale EUROCOD pentru proiectarea podurilor amplasate pe drumuri naționale.

4. Prin reabilitarea pasajului se realizează un gabarit de circulație conform normelor de proiectare actuale, si condiții optime de siguranță si confort pentru circulația rutiera si pietonala pe pod.

5. Pasajul consolidat si reabilitat va fi capabil sa preia sporuri ulterioare de trafic greu, un avantaj major pentru un pod amplasat într-o zona a municipiului Pașcani aflata in plina dezvoltare industrială.

5. Aplicarea Scenariului III permite ridicarea restricțiilor de circulație impuse de prezenta expertiza tehnica, la cca. 3 luni după recepția preliminară a lucrărilor, după analiza si interpretarea rezultatelor măsurărilor topografice efectuate in cadrul programului de urmărire in exploatare a pasajului.

Scenariul III prezinta următoarele dezavantaje

1. Necesita resurse financiare cele mai mari in comparație cu Scenariile I si Scenariul II.

2. Se executa cu o durată estimată de timp de 18 luni.

3. Pasajul consolidat si reabilitat păstrează in exploatare structura de rezistență numai a infrastructurii existente pentru următorii 100 de ani, dar cu o suprastructura nouă.

NOTA IMPORTANTA NR. 3. La faza de Studiu de Fezabilitate si Proiect Tehnic proiectantul va analiza tehnic si economic si **varianta de construcție a unei suprastructuri pe grinzi metalice cu placa de supra betonare, cu 2 deschideri de 43,00 m fiecare.**

Acesta varianta are toate avantajele precizate in Scenariul III, si in plus avantajul de a elimina pilele P1 si P3, rămânând in exploatare numai 2 culei si 1 pila centrală.

Acesta varianta are toate dezavantajele precizate in Scenariul III, si in plus un cost mai mare impus de procurarea suprastructurii pe grinzi metalice.

Varianta de construcția a unui pod nou, construit pe același amplasament după demolarea completă a podului existent nu este avantajoasă in acest moment pentru ca necesita un cost deosebit de mare, care nu se justifica tehnic si economic.

10. CONCLUZII EXPERTIZEI TEHNICE

Conform “**Instrucțiunilor tehnice pentru stabilirea stării tehnice a unui pod**” indicativ AND 522-2006 elaborate de Administrația Națională a Drumurilor, pasajul prezinta o stare tehnică nesatisfăcătoare, cu elemente constructive aflate într-o stare avansată de degradare.

Având in vedere gravitatea proceselor de degradare constatăte, cu depunctări mari, atât la nivelul indicilor de alcătuire constructivă, cat si la nivelul indicilor de funcționalitate, se impune execuția lucrărilor de reabilitare sau de înlocuire a unor elemente constructive astfel încât sa se asigure condiții optime de exploatare in condiții de siguranță a circulației rutiere si pietonale pe pasaj.

Expertul tehnic dr. ing. Cristian-Claudiu COMISU propune execuția următoarelor lucrărilor de intervenție:

1. Lucrări în prima urgență care constau în introducerea următoarelor restricții de circulație rutieră pe pasaj:

- restricționarea la 30 km/ora a vitezei de circulație a autovehiculelor grele pe pasaj;
- restricționarea la 11,5 tone a masei totale maxime pentru autovehiculele care pot circula pe pasaj.

Introducerea restricțiilor de circulație se va executa cât mai curând posibil de către serviciul tehnic al Primăriei Municipiului Pașcani.

2. Scenariul I – Reabilitarea pasajului cu păstrarea clasei E de încărcare.

3. Scenariul II – Reabilitarea și consolidarea pasajului la încărcările Eurocod (LM1), cu păstrarea suprastructurii existente.

4. Scenariul III – Reabilitarea și consolidarea pasajului la încărcările Eurocod (LM1), cu înlocuirea suprastructurii existente.

Pentru oricare din cele 3 scenarii recomandate în cadrul prezentei expertize tehnice care va fi stabilit de către Beneficiar, se va institui un program de urmărire a comportării pasajului în exploatare, cu o durată de minim 1 an.

Programul de urmărire a comportării în exploatare a pasajului va fi instituit de către Beneficiar și va consta în principal în efectuarea de măsurători topografice înainte de aplicarea Scenariului de intervenție stabilit, și apoi, după recepția preliminară a lucrărilor, efectuare de măsurători topografice comparate, lunar, cu durată de 1 an.

Funcție de strategia de dezvoltare pe termen mediu a Municipiului Pașcani, având în vedere avantajele și dezavantajele prezentate, Primăria Municipiului poate adopta oricare din scenariile propuse în cadrul prezentei expertize tehnice.

Expertul tehnic dr. ing. Cristian-Claudiu COMISU recomandă aplicarea Scenariului III – Reabilitarea și consolidarea pasajului la încărcările Eurocod (LM1), prin înlocuirea suprastructurii existente, care prezintă următoarele avantaje și dezavantaje.

Avantajele tehnice și economice ale Scenariului III

1. Asigură o durată de exploatare normată de cca. 100 de ani, după care se impune demolarea lui și construcția unui pod nou.

2. Prin înlocuirea suprastructurii existente cu o suprastructură nouă se asigură un spor semnificativ de capacitate portantă, respectarea condițiilor de gabarit, capacitatea de preluare a unui spor semnificativ de trafic rutier și în special a unui trafic greu.

3. Prin consolidarea structurii de rezistență a pasajului se realizează capacitatea portantă necesară pentru preluarea încărcărilor LM1 prevăzute de normele actuale EUROCOD pentru proiectarea podurilor amplasate pe drumuri naționale.

4. Prin reabilitarea pasajului se realizează un gabarit de circulație conform normelor de proiectare actuale, și condiții optime de siguranță și confort pentru circulația rutieră și pietonală pe pod.

5. Pasajul consolidat și reabilitat va fi capabil să preia sporuri ulterioare de trafic greu, un avantaj major pentru un pod amplasat într-o zonă a municipiului Pașcani aflată în plină dezvoltare industrială.

6. Aplicarea Scenariului III permite ridicarea restricțiilor de circulație impuse de prezenta expertiza tehnică, la cca. 3 luni după recepția preliminară a lucrărilor, după analiză și interpretarea rezultatelor măsurărilor topografice efectuate în cadrul programului de urmărire în exploatare a pasajului.

Dezavantajele tehnice și economice ale Scenariului III

1. Necesită resurse financiare cele mai mari în comparație cu Scenariile I și Scenariul II.

2. Se execută cu o durată estimată de timp de 18 luni.

3. Pasajul consolidat și reabilitat păstrează în exploatare structura de rezistență numai a infrastructurii existente pentru următorii 100 de ani, dar cu o suprastructură nouă.

Prevederile prezentei expertize tehnice sunt valabile 2 (doi) ani, până în anul 2025, dacă nu se produc următoarele tipuri de evenimente:

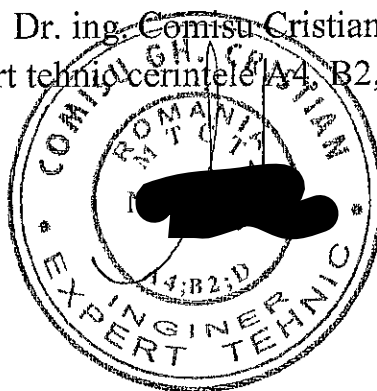
- seisme cu intensități importante care afectează integritatea structurii de rezistență și funcționalitatea pasajului;

- accidente rutiere sau feroviare urmate de lovirea structurii de rezistență a pasajului.

Ianuarie 2023



Dr. ing. Comisu Cristian-Claudiu
Expert tehnic cerințele A4, B2, D – Poduri



ANEXA 1 - FIȘA DE CONSTATARE A STĂRII TEHNICE

DATE DE IDENTIFICARE A PASAJULUI

1. Tipul lucrării de artă (pod, pasaj, viaduct)	PASAJ			
2. Obstacolul traversat	Str. Gării și calea ferată Pâșcani - Bacău			
3. Localitatea cea mai apropiată	Municipiul Pâșcani			
4. Categoria drumului pe care este amplasat	Categoria	Numărul drumului	NR. Poziția kilometrică	
	DN	28A	11,82, D	
5. Anul construcției	Construit în anul 1975 (apreciere)			
6. Tipul podului	Grinda simplu rezemata			
- după schema statică	Grinzi din beton precomprimat			
- după structura de rezistență	Grinzi din beton precomprimat prefurnate			
- după modul de execuție				
7. Materialul din care este alcătuită	Lemn	Beton armat Beton prec.	Beton simplu	Metal Metal cu beton
INFRASTRUCTURA		***		
Culei	Fundații	***		
	Elevații	***		
Pile	Fundații	***		
	Elevații	***		
SUPRASTRUCTURA		***		
Structura de rezistență		***		
8. Numărul de deschideri și lungimea lor	4 deschideri egale de 21,40 m			
Lungimea totală a podului	92,45 m			
9. Numărul de grinzi în secțiune transversală	4 grinzi din beton precomprimat			
Lățimea podului (carosabil + lisă)	0,25+1,50+7,70+1,50+0,25 = 11,20 m			
10. Aparat de reazem (tip, material)	Rulouri și plăci metalice			
11. Tip infrastructuri	Pile cu elevații din 3 stâlpi circulari Culei îngropate în terasamente			
12. Tip fundații	Fundații indirecte pe coloane forate din beton armat			
13. Tipul îmbrăcămînții pe pod:	Îmbrăcăminte din beton asfaltic			
14. Rosturi tip:	Dispozitiv etanșe de acoperire a rosturilor de dilatație			
15. Parapeți de siguranță a circulației:	Parapet pietonal metalic			
16. Racordări cu terasamentele:	Sferturi de con protejate cu peruu dalat din beton			
17. Oblicitate	Oblicitate stânga			

NOTAREA DEFECTELOR CONSTATATE ÎN TEREN

Nr.crl. Poziție catalog	Denumirea defectului	Limite de depunctare	Notare defecte					
			C1	C2	C3	C4	C5	
0	1	2	3	4	5	6	7	8
1	Absența unor elemente structurale (antretoaze, rigidizări, contravânturi, etc.) din fazele de execuție, proiectare sau exploatare.	7 – 8 pt. C1 5 – 6 pt. C2	+					Poduri metalice
2	Alinierea în plan rampa-pod necorespunzătoare, lățime insuficientă a rambleului, acces dificil pe trotuarul podului, poziția incorectă a sferturilor de con.	4 – 5					5	
3	Amplasarea incorectă a gurilor de scurgere, lipsa grătarelor și/sau a tuburilor de prelungire, guri de scurgere înfundate	3-5 Poduri din b.a. 6-7 Poduri din b.p. sau metalice					7	
4	Aparate de reazem înglobate în praf și murdărie, nefuncționarea corespunzătoare a acestora. Blocarea aparatelor de reazem și/sau împiedicarea deformațiilor din temperatură și contracție ca urmare a deplasării infrastructurilor.	3 – 5 7 – 8			8			
5	Aripi sau sferturi de con afuiate Aripi deplasate față de poziția inițială 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 și/sau zone din beton exfoliat.	6 - Beton simplu 8 – B. a. + beton p.	8	8	8			
8	Beton degradat prin carbonatare, apariția de stalactite și/sau draperii.	6 - Beton simplu 8 – B. a. + beton p.	8	8	8			
9	Beton degradat prin coroziune cu reducerea secțiunii elementului.	7 – 8	8	8	8			
10	Bolți cu degradări avansate (crăpături pe zone mari, apariția de striviri).	6 – 8	+					Poduri boltite
11	Calea pe pod sau pe trotuare este degradată (suprafață cu ciupituri, poroasă, încrețită).	2-Suprafețe locale 3-Suprafață>3 mp					3	
12	Coroziunea armăturii, pete de rugină și/sau fisuri sau crăpături orientate pe direcția acesteia.	6 – 8	8	8	8			
13	Coroziunea avansată a stâlpului metalic al parapetului în zona de contact cu betonul, fixarea necorespunzătoare a parapetului de siguranță și/sau număr insuficient de șuruburi de înădîre.	5					5	
14	Coroziunea activă la elementele întinse sau sub tensiune (șuruburi de înaltă rezistență, tiranți, 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 și a armăturii, exfoliere, fisuri, crăpături, striviri) care se manifestă prin modificarea formei elementului și a proprietăților fizico-mecanice ale materialelor	8 - 9	8	8	9			
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	Deformații locale ale pieselor datorită coroziunii.	5 – 6	+	+				Poduri met.
19	Deformații mari (săgeți) ale suprastructurii din beton armat sau beton precomprimat	8 – 9	+					
20	Degradarea (betonului și/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					3	
22	Degradări ale malurilor și modificări de albie: - ruperea malurilor, modif. în plan a traseului cursului apei; - depuneri de material solid, prezența unor obstacole; vegetație în albie	4 – 8 4 – 7				+	+	

0	1	2	3	4	5	6	7	8
23	Degradarea (subspălarea, deformarea) sau distrugerea parțială 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, fâgașe; - praguri, gropi	4-6 7-8					5	
25	Deplasări ale infrastructurii față de poziția inițială (rotiri, deplasări pe verticală, lunecări etc.) produse de afuieri, tasări sau împingerea pământului	8-10 Suprastr. static det. 9-10 Suprastr. static nedet.			+			
26	Deplasări relative ale elementelor structurale (plăcile de beton față de elementele metalice, la structurile mixte), apariția de fisuri sau infiltrații în zona de contact cu metalul.	6-7		+				
27	Deplasări sau săgeți permanente mari, vizibile, ale tabli.	8-9	+					Poduri metalice
28	Detășarea timpanului de boltă pe anumite zone.	7-8	+					Poduri bolta
29	Deteriorarea aparatelor de reazem din neopren fretat, corodarea aparatelor de reazem metalice. Ruperea tacheșilor, distrugerea plăcilor de plumb sau metalice, fisuri, armături corodate în penduli	5-6 7-8			+			
30	Dezaxări între fundație și diferite elemente ale elevației Masca chesonului nedemolată care influențează 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			8			
34	Elemente greșit poziționate în structură, deplasări ale îmbinărilor sau stângeri insufi. 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 pt. C1 și C2 cu supraf. < 1m ² și pentru C3 5-6 pt. supraf. > 1m ² la C1 și C2	6	6	6			
36	Fisuri din contracție (neorientate, scurte, superficiale), faianțarea betonului.	Pentru suprafețe: < 1m ² 3 > 1m ² 5-6	6	6	6			
37	Fisuri și/sau crăpături ale betonului: > 1mm	9	+	+	9			
	- longitudinale: > 0,2 mm	7-8	8					
	< 0,2 mm	5-6						
	- transversale : > 0,2 mm	7-8	+	+	+			
	< 0,2 mm	5-6						
	- înclinate : > 0,2 mm	7-8	+	+	+			
	< 0,2 mm	5-6						
38	Fisuri transversale sau longitudinale precum și între timpane și zidul întors la podurile boltite	4-6 fără deplasări 7-9 cu deplasări	+	+				Poduri boltite
	Fisuri sau crăpături în îmbrăcămintă (asfaltică sau din beton de ciment), faianțarea sau exfolierea acesteia.	Pentru suprafețe: < 1m ² 3 > 1m ² 4-5					3	
39	Fisuri și/sau crăpături la intradosul podurilor boltite din zidărie	4-6 fără deplasări 7-9 cu deplasări	+					Pod boltit
40	Fisuri, rupeți ale elementelor structurale și/sau ale elementelor de prindere (nituri, șuruburi, conectori, sudură).	6-9	+	+				Poduri metalice
41	Flambaj (ale barelor laterale), voalarea tolelor.	8-9	+	+				Poduri met.
42	Parapet cu geometrie generală necorespunzătoare în plan vertical și/sau orizontal, sistem de protecție degradat (măruit,	2-3					3	

0	1	2	3	4	5	6	7	8
43	Înclinarea pendulilor, neconcordanță cu temperatura ambiantă.	5-7			+			
44	Infiltrații, eflorescențe la podurile din beton cauzate în majoritatea cazurilor de lipsa sau deteriorarea hidroizolației.	Pentru suprafețe: < 5 m ² 5-6 > 5 m ² 7	7	7	7			
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	+	+				Pod boltit
46	Neasigurarea pantei de scurgere a apelor pe pod.	3-5					5	
47	Lipsa lucrărilor de apărare de maluri și/sau pentru dirijare a apelor sau necorelarea acestora cu alte amenajări 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 parapetului de siguranță și/sau a unor elemente din parapetul podului	4-6 (Pt. degradari) 7 (Pentru lipsa)					6	
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 (Pt.degradari) 7-8 (Pentru lipsa)					6	
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 (Pt. degradari) 6 (Pentru lipsa) 6-7					6	
52	Lipsa sau ieșirea din funcțiune a dispozitivelor de protecție la acțiuni seismice	5-6 Pt. iesire din funcțiune si lipsa pentru zonele D,E 7 Pentru lipsa zonele A,B,C			7			
53	Lipsa sau degradarea lucrărilor de protecție a taluzurilor, scărilor de acces, casurilor, șanțurilor pereate de la piciorul taluzurilor, racordare defectuoasă casiu cu bordura de pe culee	3-4 Pt. degradari 5 Pentru lipsa sau racordare defectuoasă				5		
54	Modificarea exagerată a formei și proprietăților fizico-mecanice ale betonului	8-9	8	8	9			
55	Modificări ale regimului hidrolic, coborârea etiajului în zona podului, adâncirea talvegului și afuierea infrastructurilor Δh = coborâre talveg pt. C4 Δh = afuiere locală (inclusiv coborâre de talveg) pt. C3	4-5 pentru $D_h < 1$ m la fundatii directe si $D_h < 2$ la fundatii indirecte 6-7 pentru $D_h =$ 1÷2 m la fundatii directe si $D_h = 2÷4$ m la fundatii indirecte 8-9 pentru $D_h > 2$ m la fundatii directe si $D_h > 4$ la fundatii indirecte				+		
56	Neetanșetăți între elementele structurii sau între piese ale elementelor structurale	5-6	+	+				Poduri metalice
57	Neprotejarea ancorajelor fasciculelor la elementele precomprimate. Infiltrații de-a lungul armăturii pretensionate	6-7 8	8	8				
58	Poziția incorectă a elementelor componente ale aparatelor de reazem	5-6 Fără deplasări 7-8 Cu deplasări ale suprastructurii			+			
59	Prezența vegetației pe elementele infrastructurii	2-3			3			
60	Prezența vegetației pe elementele suprastructurii	4-5	+	+				
61	Rampe de acces degradate:	4-5						

	- denivelări și degradări ale căii; - tasări mari ale terasamentelor, alunecări laterale - tasări mari cauzate de deteriorarea plăcii de racordare	6-7 6-7				7 7		
62	Reducerea pronunțată a secțiunii elementelor datorită coroziunii metalului (peste 10 %)	8-9 pentru C2 10 pentru C1	+	+				Poduri metalice
63	Rosturi decoimate (în cazul îmbrăcăminților din pavele sau din beton de ciment) uzura pavelor (rotunjire, șlefuire) sau a îmbrăcăminții din beton de ciment	3-4						
64	Rosturi de zidărie spălate de infiltrații (mortar din rosturile de zidărie degradat)	4-5 pentru C3 6 pentru C1, C2	+	+	5			
65	Dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatație grav deteriorate, blocarea deplasării din zona rostului	7-8					8	
66	Dispozitive de acoperire a rosturilor necorespunzătoare, cu elemente de fixare slăbite, denivelate în plan orizontal și/sau vertical	5-6					6	
67	Segregarea betonului, cuiburi de pietriș, caverne	4-5 pentru C3 5-6 pentru C2 6 pentru C1	6	6	5			
68	Solidarizări necorespunzătoare între elementele prefabricate (infiltrații, fisuri, rosturi matate necorespunzător)	5-6 Rosturi matate necorespunzător 6-8 Infiltrații, fisuri	8	8	+			
69	Spațiul liber sub pod și/sau deșeu insuficient, amplasarea necorespunzătoare a instalațiilor suspendate pe pod, lipsa contrașine la pasajele superioare	4-5 Spațiu liber (inclusiv gabarite) insuficient 6 Deșeu insuficient, lipsa contrașine la pasajele superioare				+		
70	Torsionarea elementelor structurale, neplanitatea 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 avariata (degradări importante cu dislocări și crăpături de moloane), care trebuie injectată sau cămășuită	8-9	+	+				
74	Zone inaccesibile pentru control și întreținere "cutii de apă" și/sau praf	5-6	+	+	+			Poduri metalice
75	Degradarea urșilor: crăpături, atac biologic (putrezire, ciuperci, paraziți, etc) reducerea secțiunii acestora	Reducere secțiune < 20% - 4-6 20-50% - 7-8 > 50% - 9-10	+					
76	Deformația exagerată verticală sau orizontală a urșilor și/sau pachetelor de urși sau suburși	6-8	+					
77	Urși suprapuși sau cu pene fără rost de aerisire sau cu pene care se mișcă în locașurile lor	4-6	+					
78	Degradarea înjuguirilor pachetelor de urși, solidarizări necorespunzătoare sau inexistente	4-6	+					
79	Coroziunea elementelor metalice de prindere (buloane, tiranți, scoabe, etc)	4-6 Pentru buloane și scoabe 7-8 Pentru tiranți	+					
80	Degradare dulapilor, lipsa montanților, a diagonalelor sau cedarea îmbinărilor, ruginirea cuielor de prindere în cazul grinzilor alcătuite din dulapi	6-8	+					
81	Degradarea podinei de rezistență (mucegai, crăpături, atac insecte, etc)	Pentru suprafețe: ≤ 30% - 4-6 30-60% - 7-8 > 60% - 9-10		+				
82	Podina de rezistență cu tendință de ridicare, denivelată datorită uscării lemnului sau prinderii necorespunzătoare	3-5		+				
83	Elementele componente ale podinei de rezistență lipsă sau fixate necorespunzător	4-6		+				
84	Ridicarea piloților	4			+			
85	Degradarea biologică a elementelor din lemn (piloți, babe, dulapii de la culei și/sau aripi), cedarea ancorajelor	4 - 6			+			

86	Încovoieri mari ale babelor	4 – 6			+			
87	Palec instabilă	6 – 8			+			Poduri de lemn
88	Lipsa sau degradarea sparghețurilor (unde sunt necesare)	4 – 6			+			
89	Lipsa sau degradarea contravântuirilor, contrafișelor sau moazelor	5 – 7			+			
90	Degradarea piloților în zona de contact cu terenul sau a etiajul	Reducerea secțiunii < 20% - 4-6 20-50% - 7-8 > 50% - 9-10			+			
91	Lipsa sau degradarea podinei de uzură	Suprafața afectată ≤ 30% - 3-4 >30% - 5-6					+	
92	Îmbrăcăminte din asfalt: - fisurată, crăpată - cu denivelări	3-4 5-6					+	Poduri de 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 stâlpilor parapetului, prinderea necospunzătoare a acestora de elementele de susținere	3-5					+	
Număr de defecte			N	13	12	19	3	15
Depunctarea maximă			Di	8	8	9	7	8
Valoarea indicilor de calitate			Ci = 10 - Di	2	2	1	3	2
Indicele de calitate al stării tehnice			C = Ci	10 puncte				
C1 = Suprastructura – elemente principale de rezistență								
C2 = Elemente de rezistență care susțin calea								
C3 = Infrastructuri, aparate de reazem, dispozitive antiseismice, sferturi de con sau aripi								
C4 = Albia, apărări de maluri, rampe de acces, instalații pozate sau suspendate pe pod								
C5 = Calea podului, guri de scurgere, trotuare, rosturi								

B. NOTAREA CARACTERISTICILOR DE FUNCȚIONALITATE

B.1. INDICELE DE FUNCȚIONALITATE F1

Depunctarea se face în funcție de condițiile de desfășurare a traficului pe pod (lățimea părții carosabile și lungimea podului) și categoria drumului pe care este amplasat podul, conform tabelului nr. 1.

Tabelul nr. 1

- lățimea părții carosabile și a spațiului de siguranță banda de ghidare (b_g) plus efectul optic (E_0) sunt conform STAS 2924/1992

1	Lățimea părți carosabile	B =	7,70
2	Lungimea podului	L =	92,45
3	Categoria drumului	Cd =	III

F1 (depunctare) = f (Lățimea părții carosabile, Lungimea podului, Categoria drumului)	=	5
F1 =		5

B.2. INDICELE DE FUNCȚIONALITATE F2

Depunctarea se face în funcție de încărcarea podului și de categoria drumului, conform tabelului nr. 2.

Tabelul nr. 2

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

1	Clasa de încărcare	=		E
2	Categoria drumului	=		III

F2 (depunctare) = f (Clasa de încărcare, Categoria drumului)	0
=	
F2 =	10

B.3. INDICELE DE FUNCȚIONALITATE F3

Depunctarea se face în funcție de durata de exploatare a podului, care a trecut de la construcția, sau de la ultima reparație capitală și tipul podului conform tabelului nr. 3.

Tabelul nr. 3

Nr. crt.	Materialul din care este realizat podul	Tipul podului	Durata de exploatare care a trecut de la construcție sau de la ultima reparație capitală					
			0 - 5	6 - 15	16 - 25	26 - 35	36 - 46	> 45
0		1	2	3	4	5	6	7
1	Metal	Grinzi nituite	0	2	5	6	7	8
		Sudate	0	5	6	7	8	9
2	Beton armat	Grinzi Matarov	0	2	4	7	8	9
		Grinzi Gerber	2	4	6	7	8	9
		Alte categorii	0	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 și grinzi monolite	-	2	5	7	8	9
4	Lemn		5	7	9	10	10	0
5	Zidărie, beton, beton armat		0	3	5	6	7	8

* La fasciile cu goluri la care s-a executat o suprabetonare depunctarea se va reduce cu 2 unități.

NOTĂ: În cazul în care suprastructura este alcătuită din elemente diferite (ex. boltă din zidărie și fâșii cu goluri) se ia în calcul elementul cu depunctare maximă.

1	Durata de exploatare (ani)	=	48
2	Tipul podului	=	BP

F3 (depunctare) = f (Durata de exploatare, Tipul podului)	9
F3 =	1

B.4. INDICELE DE FUNCȚIONALITATE F4

Se depunctează în funcție de nerespectarea la execuție a proiectului privind caracteristicile și dimensiunile principale, neasigurarea condițiilor de efectuare a lucrărilor de întreținere și reparații, condiții de exploatare necorespunzătoare, după cum urmează:

Tabelul nr. 4

Nr. crt.	Denumire defect	Depunctare
0	1	2
1	Lipsa de estetică a încadrării podului în mediul înconjurător.	3 – 4
2	Lipsa marcajelor și/sau a indicatoarelor de semnalizare, lipsa panourilor de protecție la pasajele superioare peste căi ferate electrificate.	2 – 3
3	Lipsa indicatoarelor de restricție viteză, tonaj și gabarit	7 – 8
4	Lipsa sau nefuncționarea dispozitivelor de întreținere (cărucioare, platforme acces, etc.), imposibilitatea accesului la elementele podului pentru întreținere și reparații.	5 – 6
5	Neasigurarea scurgerii apei, stagnarea apei pe pod, existența unor straturi suplimentare a îmbrăcăminte pe pod.	2 – 5
6	Necorelarea amplasamentului podului cu drumul și traseul albiei, amplasarea în gabarit a unor elemente de construcție și/sau instalații, restricții de viteză.	7 – 8
7	Nerespectarea dimensiunilor la elementele de rezistență ale suprastructurii	5 – 6
	Rezemare incorectă a grinzilor pe infrastructură sau lipsa aparatelor de reazem	8 – 9
8	Prezența balastierelor active care influențează coborârea talvegului și stabilitatea albiei în zona podului.	8 – 9

1	Estetica	=	-
2	Semnalizarea	=	3
3	Lipsa indicatoarelor	=	-
4	Dispozitive de întreținere	=	6
5	Scurgerea apelor	=	5
6	Amplasament	=	
7	Geometria structurilor	=	9
	Rezemare incorectă	=	
8	Prezența balastierelor active	=	

F4 (depunctare) = f (Tipul defectului podului (1,2,3,4,5,6))	9
F4 =	1

B.5. INDICELE DE FUNCȚIONALITATE F5

Se depunctează în funcție de calitatea lucrărilor de întreținere curentă, conform prevederilor tabelului nr. 4.

Nr. crt.	Calitatea lucrărilor de întreținere	Depunctare
0	1	2
1	Bună (Maximum 20% din lucrările de întreținere nerealizate)	1 – 2
2	Satisfăcătoare (Maximum 50% din lucrările de întreținere nerealizate)	3 – 6
3	Lipsa totală a lucrărilor de întreținere (Peste 50% din lucrările de întreținere nerealizate)	7 – 9

1	Bună	=	
2	Satisfăcătoare	=	
3	Lipsa totală a lucrărilor de întreținere	=	7

F5 (depunctare) = f (Lucrări de întreținere (1,2,3))	8
=	
F5 =	2

Prin întreținere curentă a podurilor se înțelege, în principal, lucrările privind:

- îmbrăcăminte pe pod, trotuarele și rampele de acces în zona podului;
- racordarea trotuarelor cu acostamentele;
- existența indicatoarelor pentru restricții de viteză, de tonaj, de gabarit, depășirea interzisă, și/sau a marcajelor orizontale;
- parapet, bordură;
- guri de scurgere, asigurarea scurgerii apelor;
- aparate de reazem (curățirea, vopsirea, ungerea acestora), rosturi.

DETERMINAREA INDICELUI DE STARE TEHNICĂ

Indici de calitate ai stării tehnice (C _i)	C1	C2	C3	C4	C5				TOTAL
Punctajul maxim	10	10	10	10	10				50
Depunctarea maximă	8	8	9	7	8				40
C_i	2	2	1	3	2				10
Indici de funcționalitate	F1	F2	F3	F4	F5				
Punctajul maxim	10	10	10	10	10				50
Depunctare	5	0	9	9	8				31
F_i	5	10	1	1	2				19

$I_{st} = C_i + F_i = 10 + 19 =$	29 puncte
----------------------------------	------------------

Conform “Instrucțiunilor tehnice pentru stabilirea stării tehnice a unui pod” indicativ AND 522-2006 elaborate de Administrația Națională a Drumurilor, pentru un indice total de stare tehnica $I_{st} = 29$ puncte, clasa stării tehnice este IV, podasajul prezintă o stare tehnică nesatisfăcătoare, cu elemente constructive aflate într-o stare avansată de degradare.

Având în vedere gravitatea proceselor de degradare constatate, cu depunctări mari, atât la nivelul indicilor de alcătuire constructivă, cât și la nivelul indicilor de funcționalitate, se impune:

- aplicarea lucrărilor de reabilitare sau de înlocuire a unor elemente constructive astfel încât să se asigure condiții optime de exploatare în condiții de siguranță a circulației rutiere și pietonale pe pasaj;

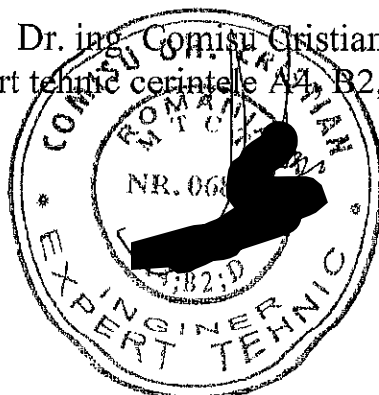
- se impune introducerea următoarelor restricții de circulație rutieră pe pasaj:
 - restricționarea la 30 km/oră a vitezei de circulație a autovehiculelor grele pe pod;

- restricționarea la 11,5 tone a masei totale maxime pentru autovehiculele care pot circula pe pod.



Ianuarie 2023

Dr. ing. Comisă Cristian-Claudiu
Expert tehnic cerințele A4, B2, D - Poduri



ANEXA 2

FOTOGRAFII ALE PASAJULUI EXPERTIZAT



Foto. 1 – Dispoziție generala pasaj

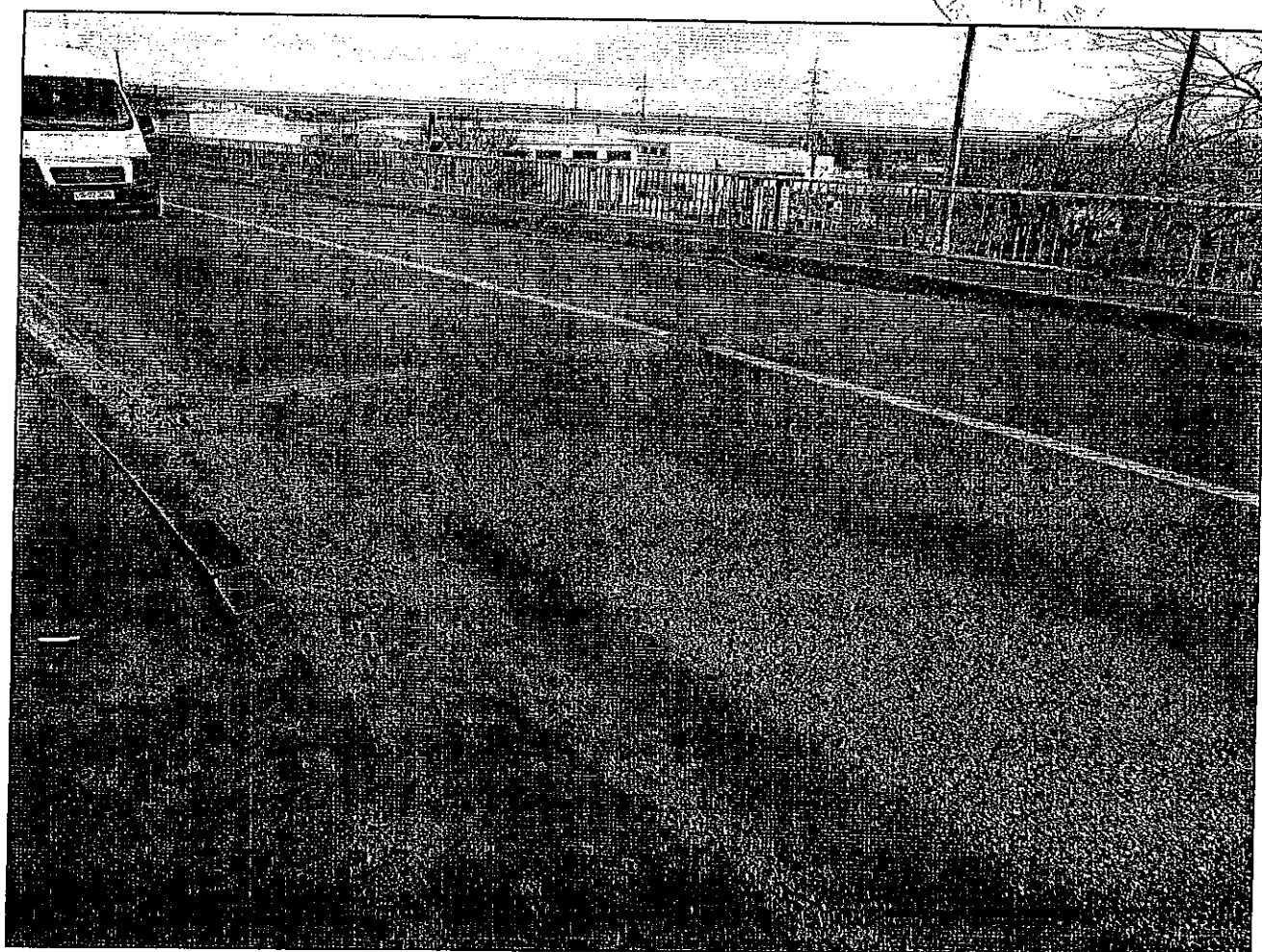
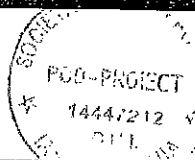


Foto. 2 – Degradarea la nivelul caii pe pasaj

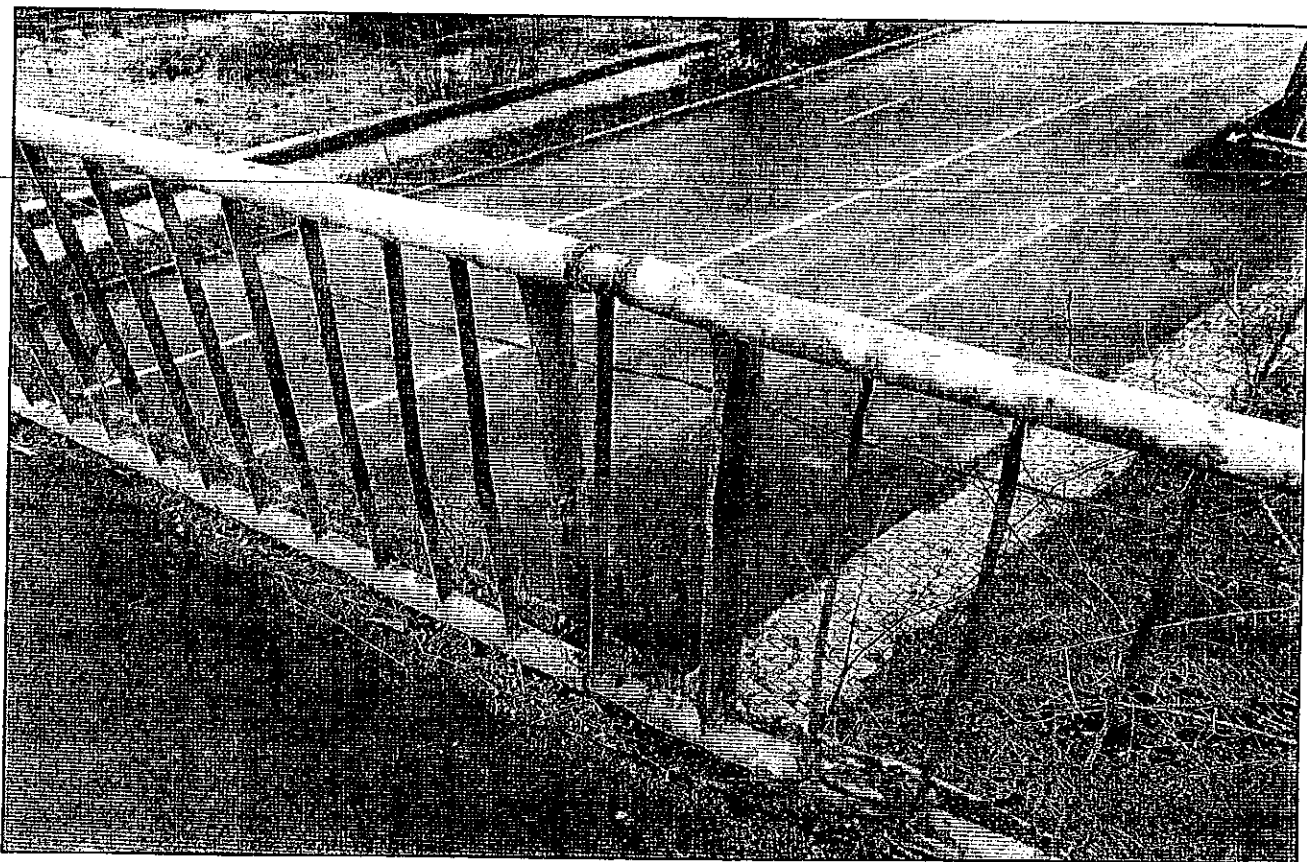


Foto. 3 – Degradarea parapetului pietonal

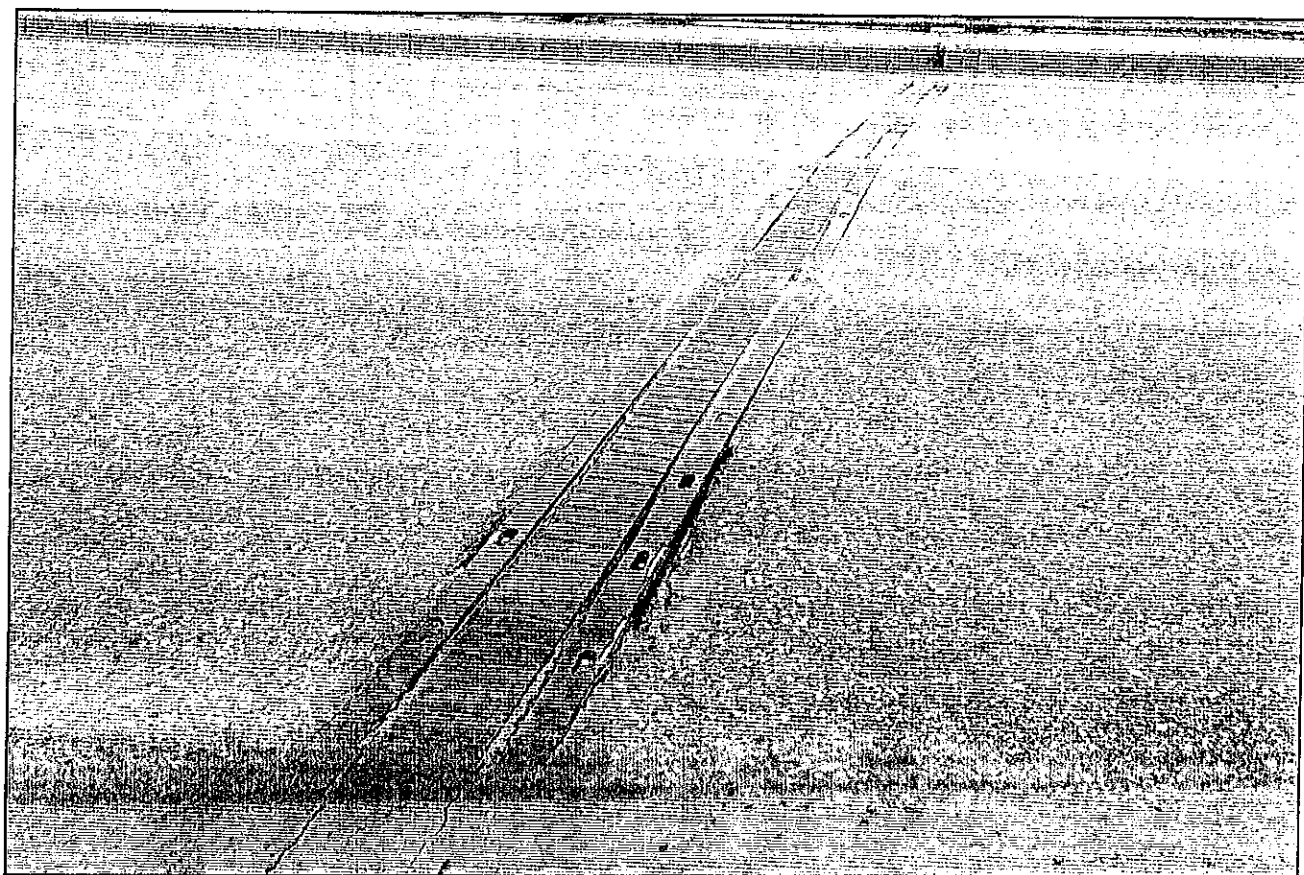


Foto. 4 – Degradarea dispozitivelor de acoperire a rosturilor



Foto. 5 – Degradarea betonului in grinzile principale, placa si antretoaze

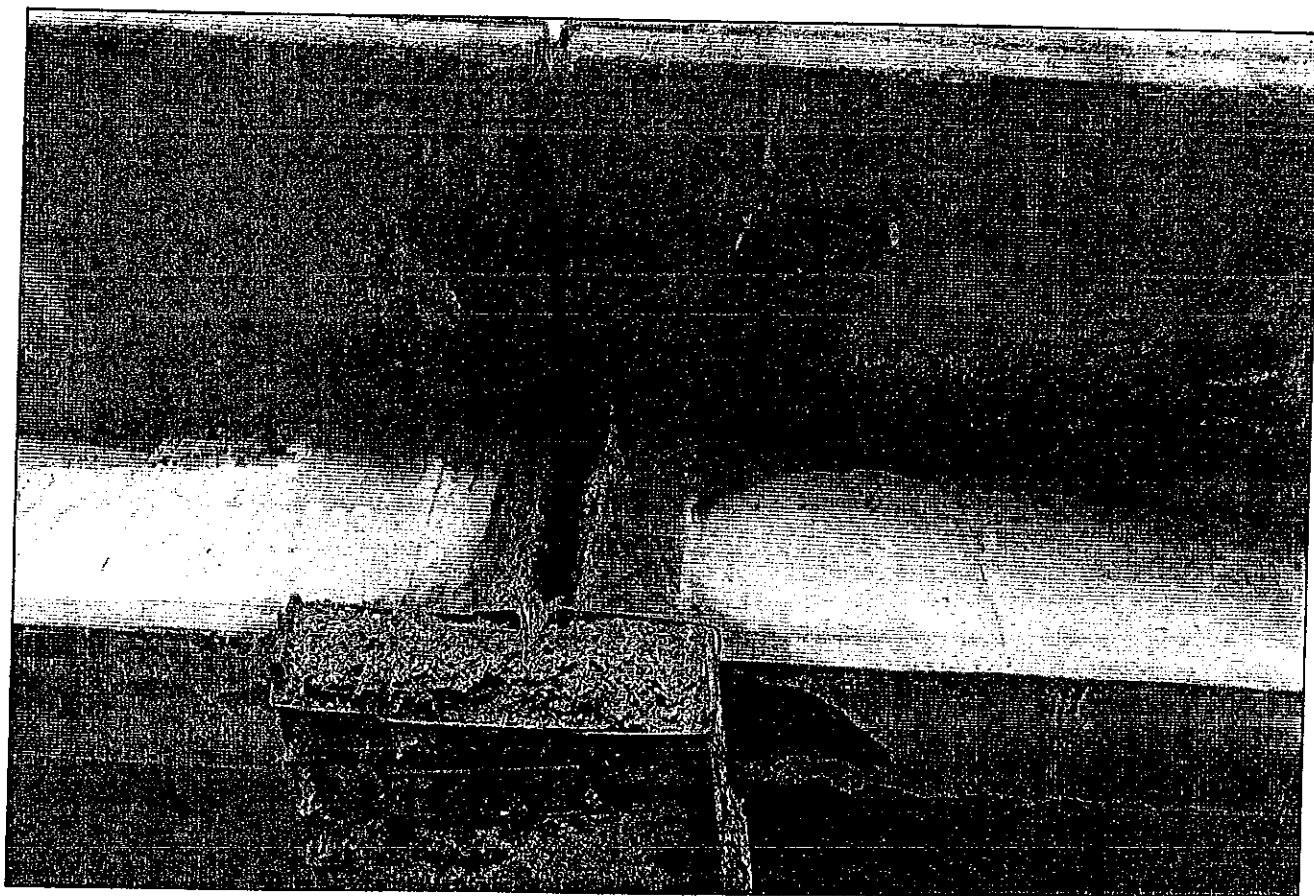


Foto. 6 – Degradarea betonului la capetele grinzilor principale

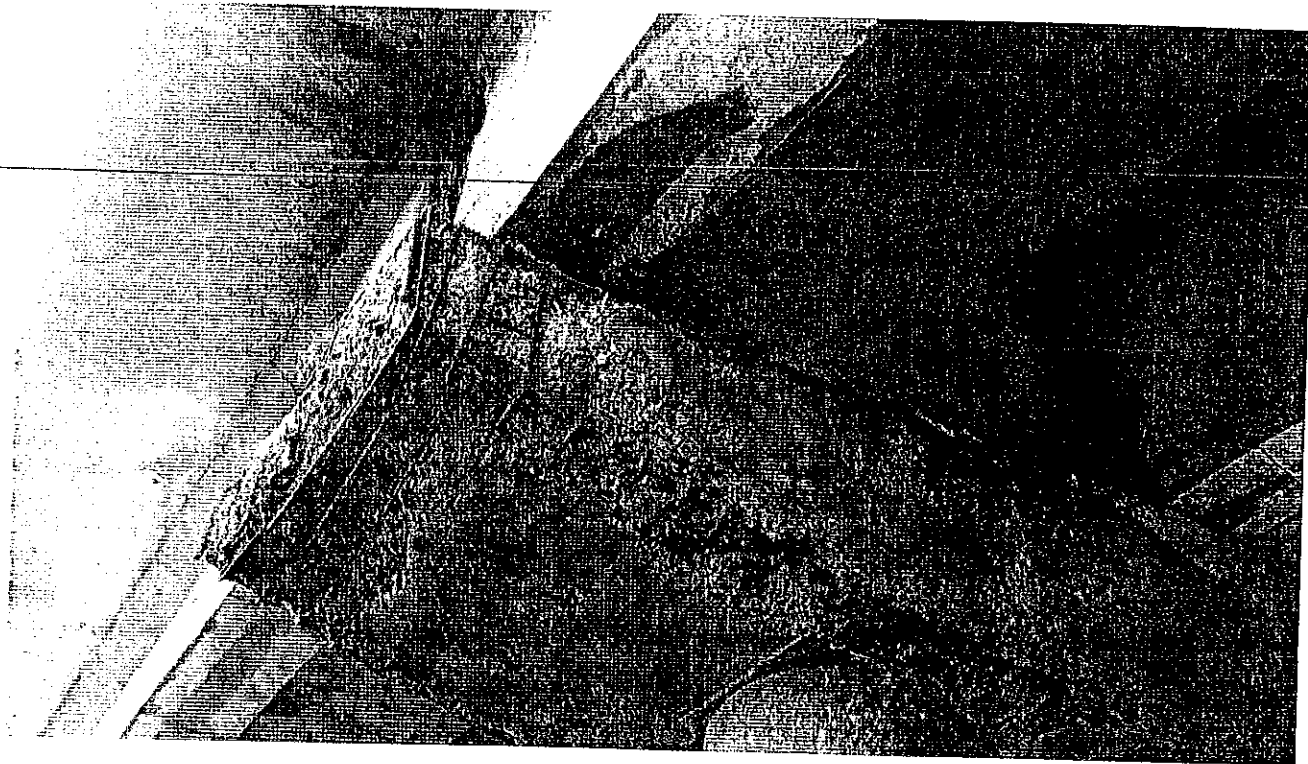


Foto. 7 – Degradarea betonului la nivelul riglei pilelor

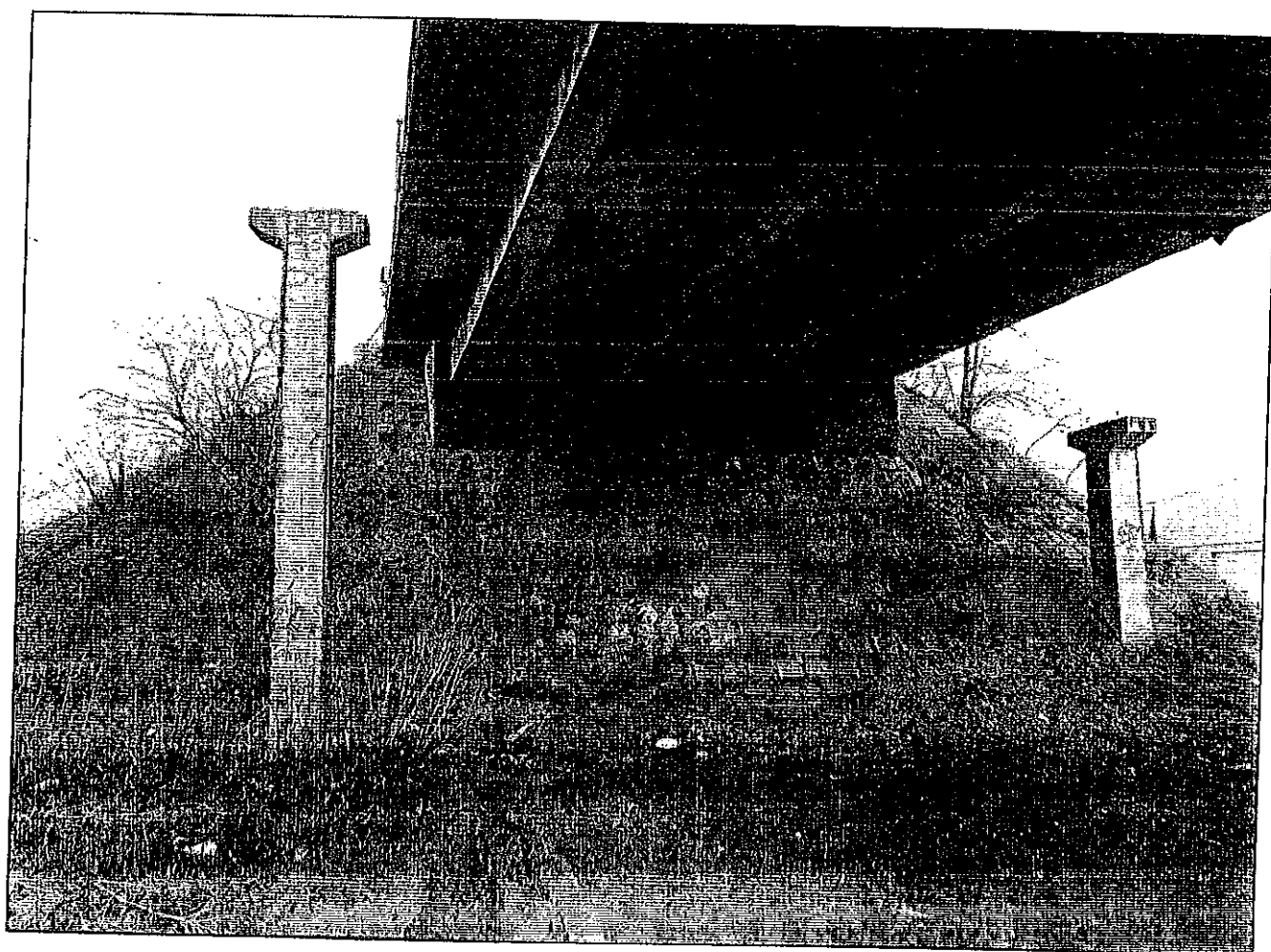


Foto. 8 – Degradarea betonului in elevația culeelor



Foto. 9 – Degradarea betonului in elevația stâlpilor pilei

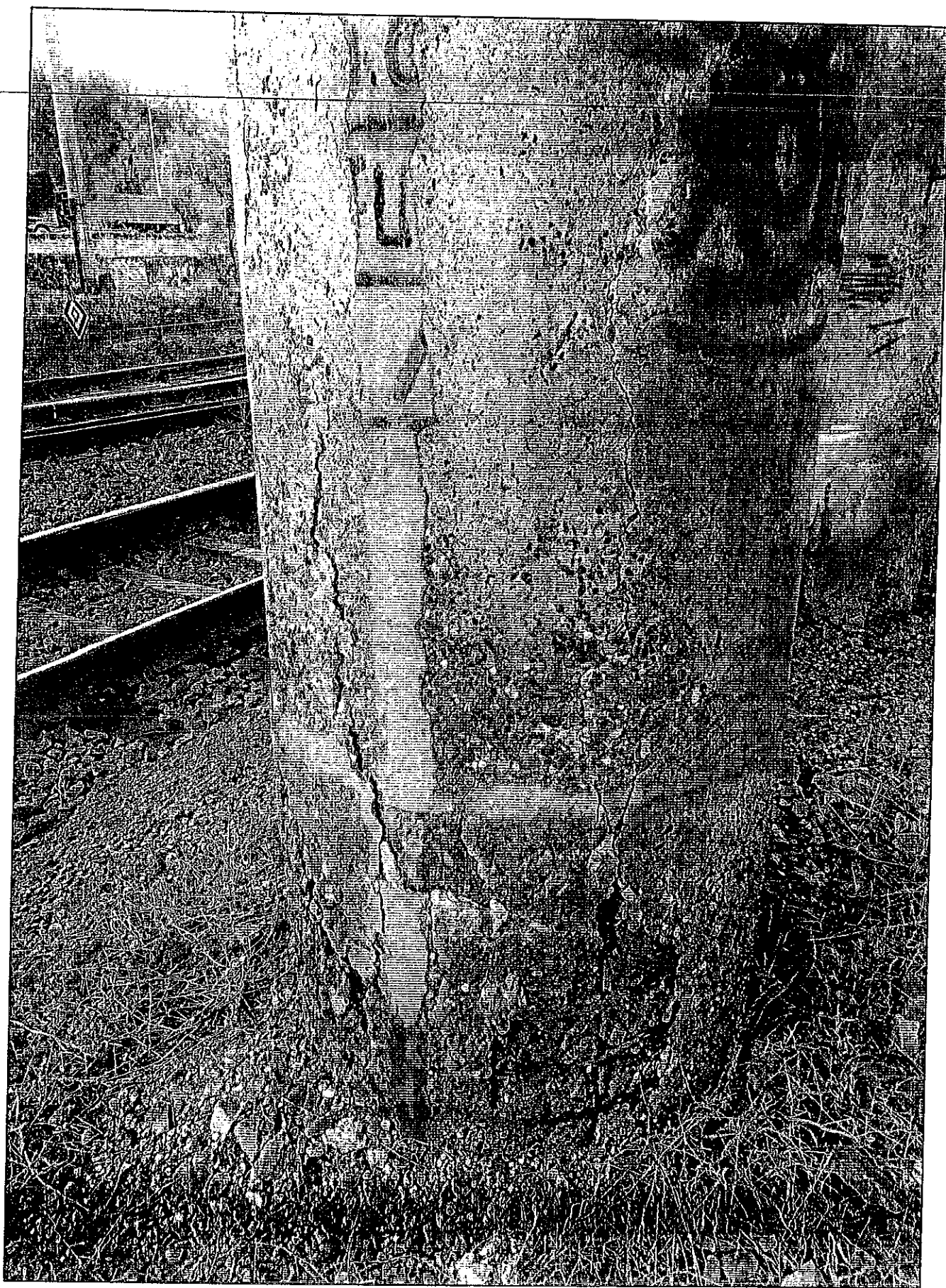


Foto. 10 – Exfolieri, fisuri si crăpături, coroziunea avansată a armaturilor

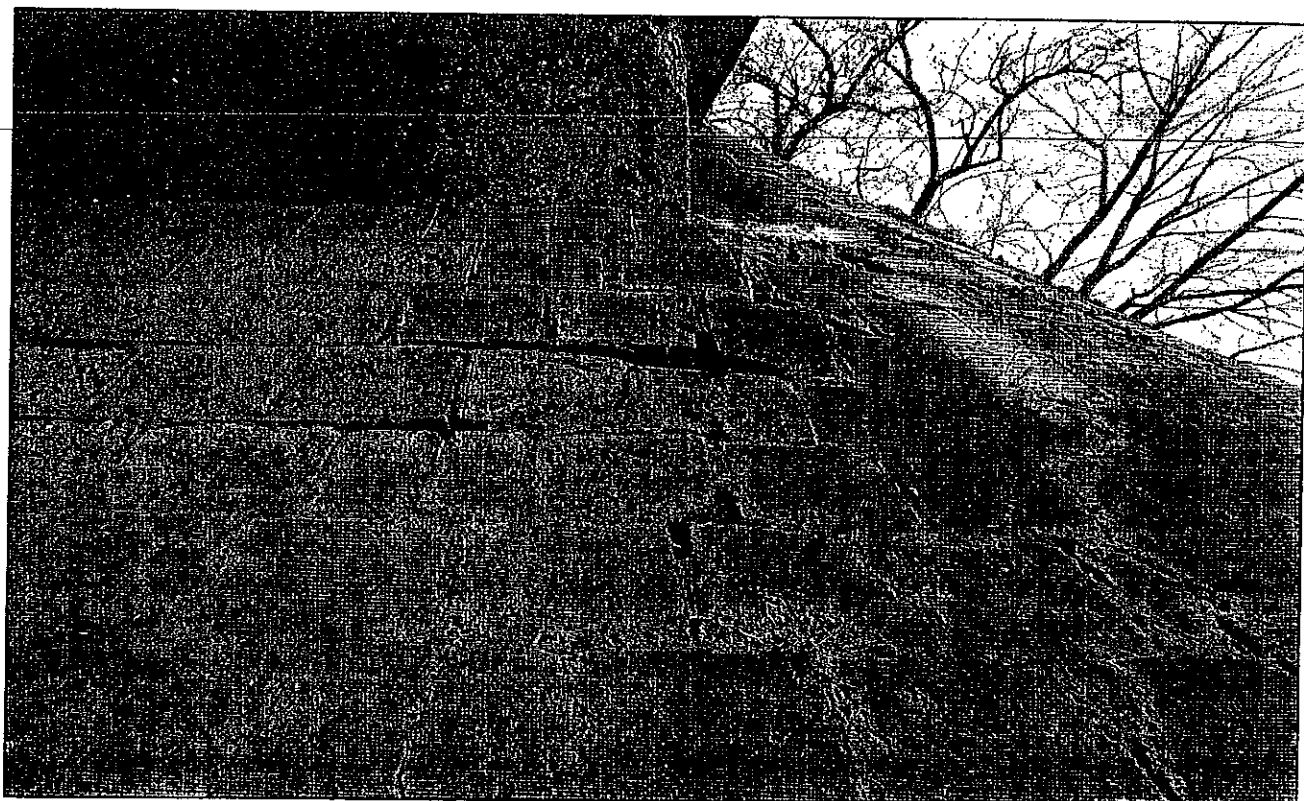


Foto. 11 – Degradarea avansata a pereului de protecție la sferturile de con

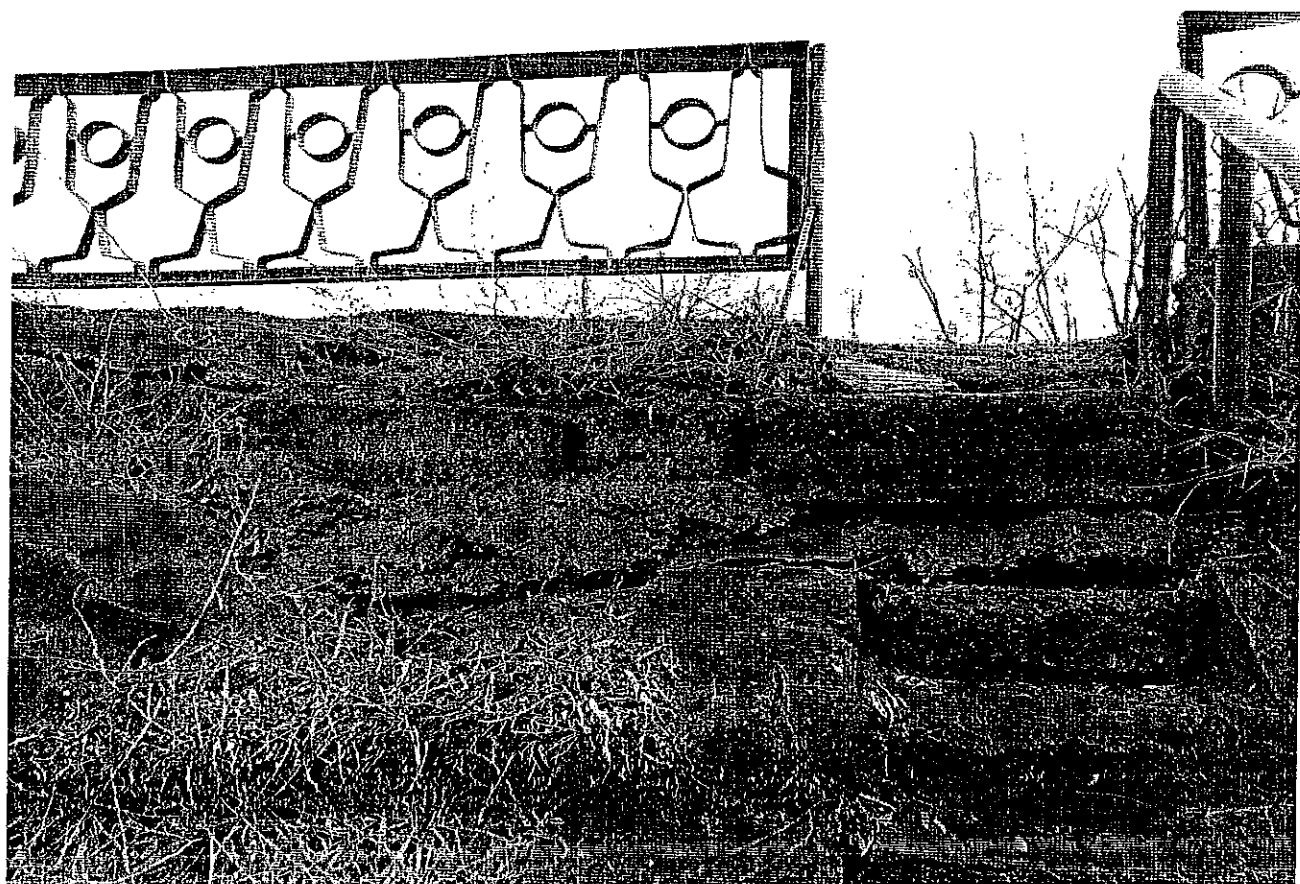


Foto. 12 – Degradarea scărilor de acces

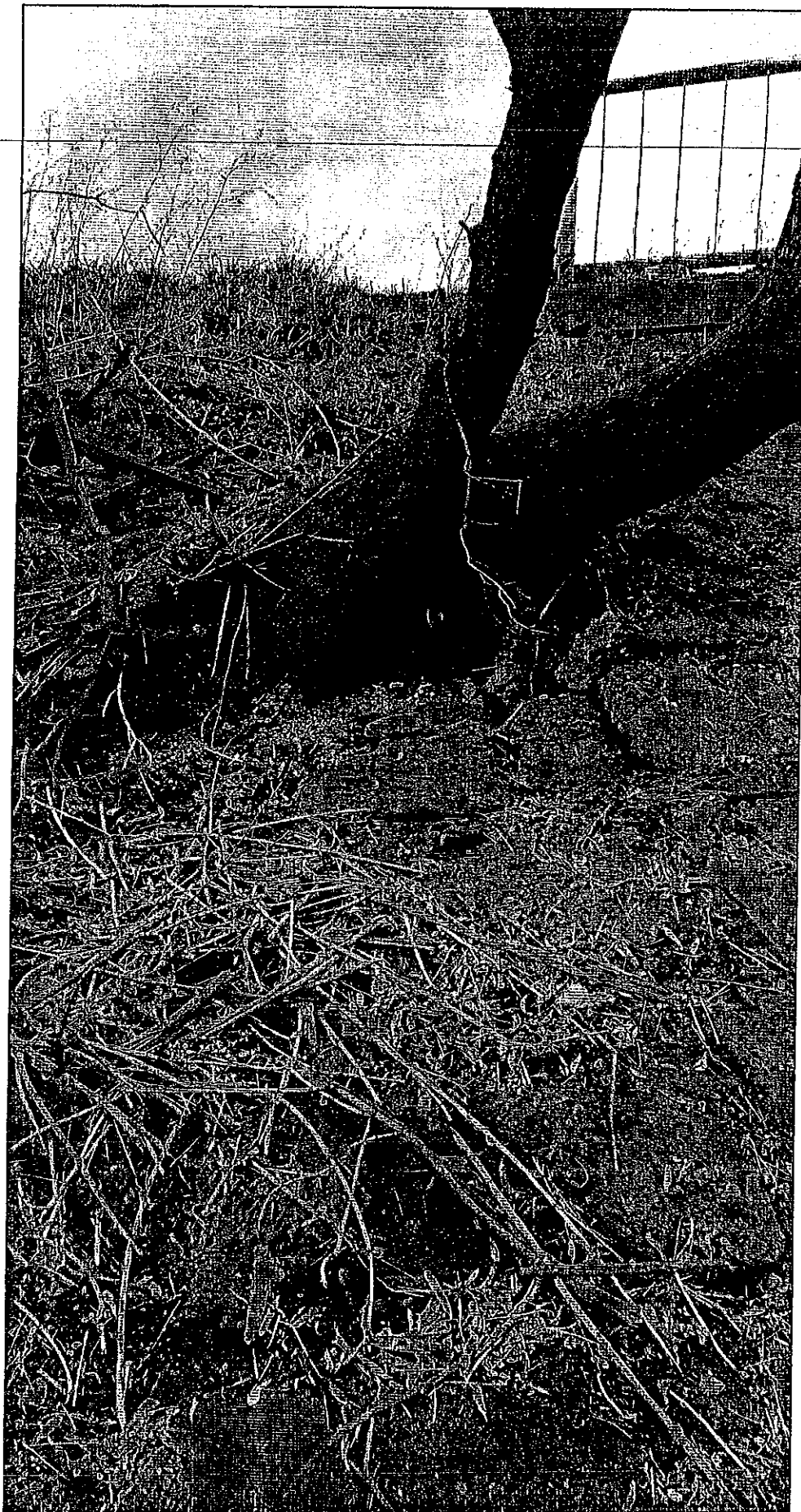


Foto. 13 – Copaci crescuți prin pereu de protecție a sferturilor de con

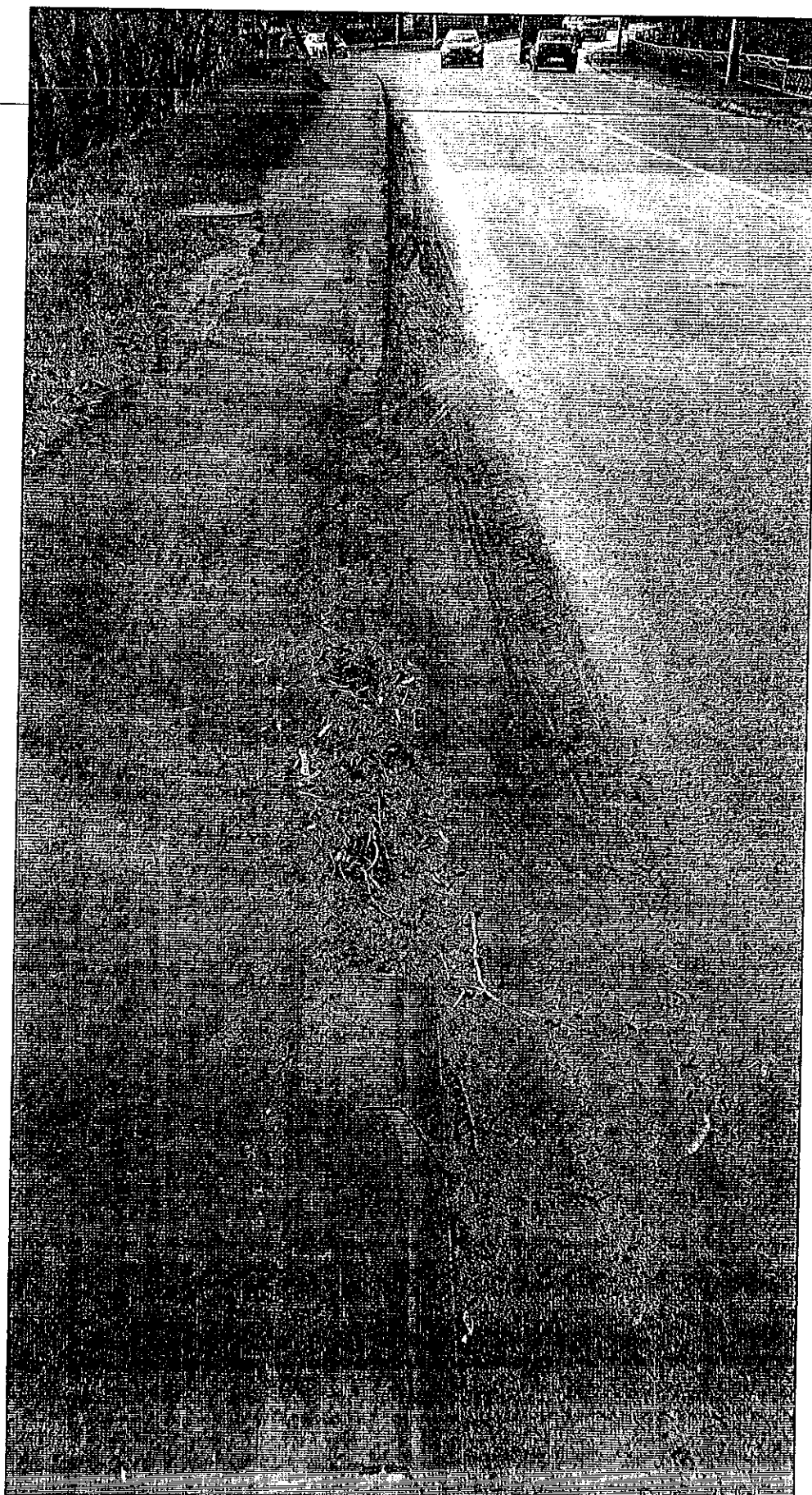


Foto. 14 – Borduri montate pe rampe de acces la pasaj

B. PIESE DESENATE