

Beneficiar

Consiliul Județean Sălaj

EXPERTIZĂ TEHNICĂ

privind

**Drum de acces la Centru de Management Integrat al Deșeurilor –
Dobrin județul Sălaj**

Expert Tehnic: Dr. Ing. Radu Luca

2018



MINISTERUL DEVOLTĂRII
REGIONALE ȘI ADMINISTRATIEI PUBLICE

CERTIFICAT DE

ATESTARE TEHNICO-PROFESIONALĂ

În conformitate cu prevederile Legii nr. 10/1995 privind calitatea în construcții, cu modificările ulterioare și ale Hotărârii Guvernului nr. 1/2013 privind organizarea și funcționarea Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, cu modificările ulterioare, referitoare la atestarea tehnico-profesională a specialiștilor cu activitate în construcții.

urmare cererii nr. 86559 / 28.12.2014 și a
documentelor din dosarul nr. 1461

în baza concluziilor Comisiei de examinare
nr. 2... consemnate în Procesul verbal nr. F.I.S.A. 57
D.G.D.R.I. 24.11.2014 se emite prezentul certificat

Semnătura titularului

Data eliberării: 16.02.2015

Seria D **Nr. 09575**

~~DATA / DI.~~ LUCA E E RADU

Cod numeric personal:

1	7	6	0	1	1	4	4	2	3	0	2	0
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

de profesie INGINER....., cu domiciliul în localitatea RUJAREȘTI
str. ALEXANDRU CEL BUN....., nr. 80....., bl. T.12, sc. A.,
et. ..., ap. H.8....., județul / sectorul 2

SE ATESȚĂ

PENTRU COMPETENȚA: EXPERT TEHNIC

IN DOMENILE: CONSTRUCTI DRUMURI, PISTE DE
AVIATIE (A.B.D.)

ÎN SPECIALITATE:

PRIVIND CERINTELE ESSENTIALE: RESISTENTA, MECANICA
SI STABILITATE (A.); SIGURANTA IN
EXPLOATARE (B.); IGIENA, SANATA TE
SI, MENIU (D) -

MINISTRUL DEZVOLTĂRII
REGIONALE ȘI ADMINISTRATIVE PUBLICE

MINISTERUL DEZVOLTĂRII REGIONALE ȘI ADMINISTRAȚIEI PUBLICE
Direcția Generală Dezvoltare Regională și Infrastructură

Nume / Prenume / Denumire: **LUCA E.E. RADU**

Cod numeric personal: **17609114423020**

Profesie: **INGINIER**

ATESTAT



Pentru competența: **EXPERT TEHNIC**
în domeniile: **CONSTRUCȚII, DRUMURI**
POSE DE AVIAȚIE (A4, B2, D)

În specialitatea: **-**

Privind cerințele esențiale: **RESISTENȚĂ MECANICĂ ȘI**
SIGURANȚĂ (A.H.), SIGURANȚĂ ÎN
EXPLOATARE (B2), IGIENĂ, SANITATE ȘI MEDIU (D)

Director General / Director
DIAȘA TENEX
Șef Serviciu / Compartiment
ADMINISTRAȚIE

Semnătura titularului

Data eliberării: **16.02.2016**

Prezentul atestatic este valabilă în baza de certificatul de atestare tehnico-profesională emis în baza
legii nr. 107/1995 privind calitatea în construcții, cu modificările ulterioare, și a Hotărârii Guvernului
nr. 1/2013 privind organizarea și funcționarea M.D.R.A.P., cu modificările ulterioare.

Seria D Nr. 09575

MINISTERUL DEZVOLTĂRII
REGIONALE ȘI ADMINISTRAȚIEI PUBLICE

LEGITIMAȚIE

Seria D Nr. 09575

Prezenta legitimație va fi vizată de emitent din 5 în 5 ani de la data eliberării

Prelungit valabilitatea până la	Prelungit valabilitatea până la	Prelungit valabilitatea până la
Prelungit valabilitatea până la	Prelungit valabilitatea până la	Prelungit valabilitatea până la

Cuprins

Capitolul 1. Date generale	3
1.1 Denumirea obiectivului expertizat	3
1.2 Amplasamentul obiectivului	3
1.3 Beneficiarul expertizei	3
1.4 Elaboratorul expertizei	3
Capitolul 2. Date tehnice ale obiectivului expertizat	3
2.1 Date despre amplasament	3
2.1.1 Topografia, geologia, relieful, hidrologia, clima	4
2.1.2 Seismicitate	4
2.1.3 Regimul juridic al terenului din amplasament	5
2.2 Date tehnice ale drumului expertizat	5
2.2.1 Clasificarea tehnică a drumului	5
2.2.2 Date de trafic	6
2.2.3 Situația existentă a rețelelor de utilități	6
2.2.4 Categoria de importanță a lucrării	6
2.2.5 Utilitatea publică	6
Capitolul 3. Starea tehnică a drumului – situația existentă	7
Capitolul 4. Recomandări privind soluțiile de proiectare pentru reabilitarea drumului	9
4.1 Elementele geometrice în plan, lung și profil transversal	9
4.1.1 Traseul în plan	9
4.1.2 Traseul în profil longitudinal	9
4.1.3 Profilul transversal	9
4.2 Structura rutieră	9
4.3 Scurgerea apelor și sisteme de drenaj	11
4.4 Amenajarea drumurilor laterale și accese la proprietăți	11
4.5 Siguranța circulației	11
4.6 Lucrări de mutări și protejări instalatii	11
Capitolul 5. Concluzii	12
Documente de referință	14



Capitolul 1. Date generale

1.1 Denumirea obiectivului expertizat

Drum de acces la Centru de Management Integrat al Deșeurilor – Dobrin județul Sălaj.

1.2 Amplasamentul obiectivului

Amplasamentul drumurilor se află în intravilanul comunei Dobrin, jud. Sălaj.

1.3 Beneficiarul expertizei

Consiliul județean Sălaj

1.4 Elaboratorul expertizei

Expert Tehnic A4, B2, D - Dr. Ing. Radu Luca atestat MDRAP cu certificat de atestare nr.09575 din 2015.

Expert Tehnic Af – dr. ing. Florica Stroia atestat MDRAP cu certificat de atestare nr.01978 din 1998.



Capitolul 2. Date tehnice ale obiectivului expertizat

2.1 Date despre amplasament

Prezenta expertiză este întocmită cu scopul investigării stării tehnice a drumului de acces către centrul de management al deșeurilor din localitatea Dobrin, jud. Sălaj, cu **L=2,120 m** cu recomandarea realizării unor structuri rutiere adecvate, pentru asigurarea unei circulații normale inclusiv pe vreme nefavorabilă pe acest sector prin aplicarea unei soluții pentru traficul identificat și asigurarea eficientă a scurgerii apelor.

Drumul de acces a fost reabilitat în anul 2015 prin asfaltare, în baza unui proiect tehnic care nu este analizat în prezenta expertiză cu privire la soluțiile propuse. În anul 2013 a fost implementat un sistem de scurgere a apelor pe zonele unde era necesar, respectiv șanțuri și podețe, împreună cu împietruirea integrală a drumului.

În urma fenomenelor meteorologice extreme din anii 2016, 2017, drumul a început să prezinte degradări specifice, odată și cu creșterea traficului, în special autocamioane de mare tonaj care accesează centrul de management al deșeurilor.

Amplasamentul drumului studiat se situează în intravilanul comunei Dobrin, jud. Sălaj, iar lungimea exactă se va determina prin proiect în urma geometrizării axului drumului dacă va fi cazul unor corecții, în conformitate cu normele în vigoare.

Traseul drumului din punct de vedere juridic reprezintă domeniul public de interes local și face parte din rețeaua de drumuri aflată în administrarea județului Sălaj.



2.1.1 Topografia, geologia, relieful, hidrologia, clima

Traseul drumului se dezvoltă în afara localității, terenul are unele declivități accentuate, iar cota actuală se situează în general la nivelul terenului existent cu excepții în zona de pădure unde pe această parte se află în debleu.

Au fost făcute măsurători în vederea determinării lungimii și lățimii drumului.

Apa subterană apare din infiltrații, generând condiții hidrologice mediocre pentru perimetrul studiat, conform STAS 1709/1-90. Majoritatea infiltrațiilor apar din scurgerea deficitară a apei în zona platformei șanturilor nu au adâncime suficientă, sunt discontinue sau sunt local colamate.

Conform STAS 1709/1-90 drumul se găsește integral în tip climatic II, colinar.

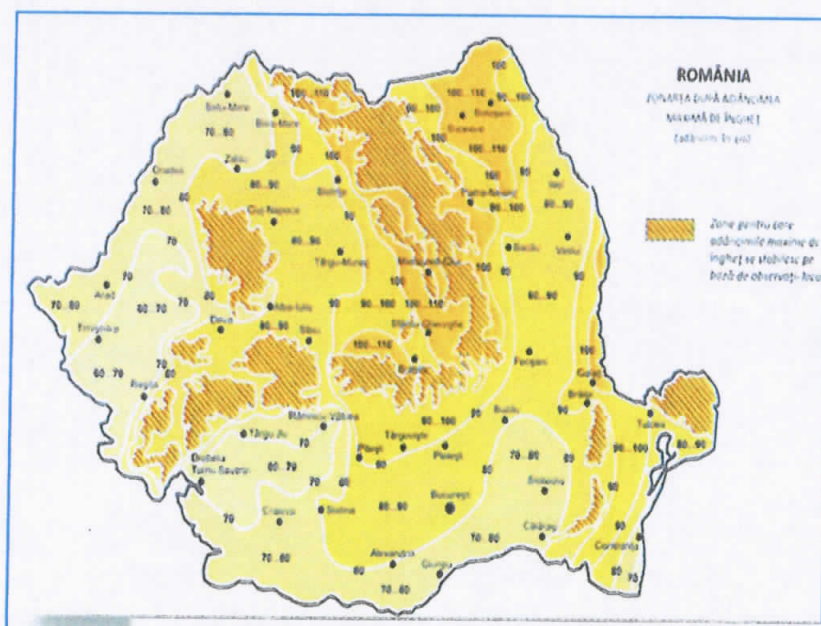
Roca de baza este de vârstă panoniană și cuprinde depozite argiloase. Roca de baza nu a fost interceptată în foraje. Formațiunea acoperitoare cuprinde deluvii argiloase de vârstă cuaternară. Formațiunea acoperitoare este remaniată peste roca de baza. Perimetrul nu a suferit influențe tectonice de amploare, fiind încadrat ca zonă stabilă tectonic.

Din punct de vedere morfologic zona face parte din subunitatea Dealurile Sălajului, marea unitate Dealurile Crișanei și Sivaniei.

Conform STAS 6054-1977, adâncimea de îngheț a zonei este de 80-90 cm.

Nu au fost întâlnite zone afectate de alunecări de teren pe traseul studiat dar zona este supusă unor acțiuni permanente care pot conduce la astfel de fenomene.

Studiul geotehnic a fost finalizat în perioada precedentă realizării prezentei expertize tehnice.



Harta adâncime medie de îngheț este conform STAS 6054/77

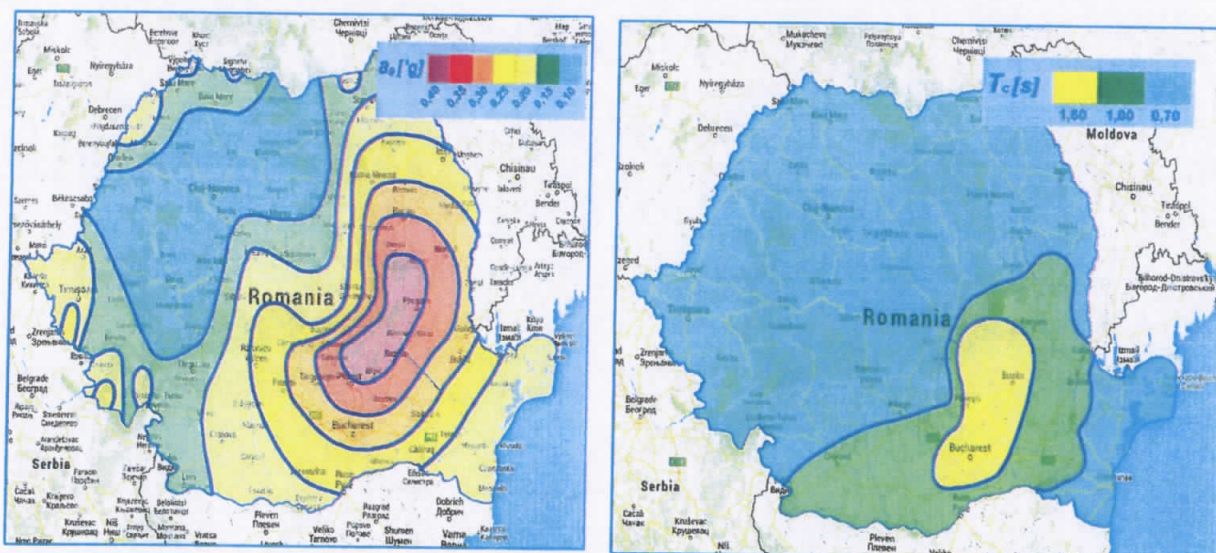
2.1.2 Seismicitate

Din punct de vedere seismic, conform normativului P100-1/2013 (Codului de proiectare seismică), valoarea de vârf a accelerației terenului pentru proiectare $a_g = 0.10g$, pentru cutremure având intervalul mediu de recurență $IMR = 225$ ani și 20% probabilitate de depășire în 50 ani, iar valoarea perioadei de control (colț) a spectrului de răspuns este $T_c = 0.7s$.

Din punct de vedere al macrozonării seismice, perimetrul se încadrează în gradul 6, corespunzător gradului VII pe scara MSK și cu o perioadă de revenire de minimum 50 ani, conform STAS 11100/1-93.



Zonarea seismică a teritoriului României.



Zonarea teritoriului în termeni de valori de vârf ale accelerației terenului pentru proiectare ag. și în termeni de perioada de control (colt), T_c , a spectrului de răspuns

2.1.3 Regimul juridic al terenului din amplasament

Terenul pe care este amplasată investiția, aparținând județului Sălaj, se situează în intravilanul comunei Dobrin și este inclus în inventarul domeniului public al județului.

Terenul pe care sunt amplasate obiectivele de studiu nu se află în zonă protejată sau interzisă.

Prin lucrările de reparație ce urmează a fi executate se vor ocupa numai suprafețe de teren strict necesare pentru asigurarea elementelor geometrice prevăzute în normele tehnice în vigoare, nefiind necesare niciun fel de exproprieri.

2.2 Date tehnice ale drumului expertizat

2.2.1 Clasificarea tehnică a drumului

Conform OMT nr. 1296/2017 - Ordin pentru aprobarea Normelor privind încadrarea în categorii a drumurilor, sectoarele studiate se încadrează ca drum de clasă tehnică V.

2.2.2 Date de trafic

Traficul desfășurat pe aceste drumuri se înscrie în clasa de trafic FOARTE GREU. Traficul constă în mijloace de transport alcătuite din autoturisme, autoutilitare cu sarcină de până la 10 to și vehicule grele pentru deservirea centrului de management deșeuri. Nu a fost pusă la dispoziție o desfășurare a traficului pe acest drum.

2.2.3 Situația existentă a rețelelor de utilități

În amplasamentul lucrării nu au fost identificate utilități fiind necesară obținerea de avize în conformitate cu Certificatul de urbanism, pentru identificarea și evitarea afectării acestora.

În urma obținerii avizelor de la deținători de utilități, se vor avea în vedere recomandările acestora, dacă este cazul.

Lucrările de construcție vor fi proiectate astfel încât să nu fie afectate rețelele de utilități previzionate a fi construite în zonă.

2.2.4 Categoria de importanță a lucrării

Lucrarea ce face obiectul prezentului proiect se încadrează în categoria „C” - Construcții de importanță normală – în conformitate cu HGR nr.766/1997 „Regulament privind stabilirea categoriei de importanță a construcțiilor” și cu „Metodologie de stabilire a categoriei de importanță a construcțiilor”, elaborate de INCERC, laborator SCB-BAP în aprilie 1996.

2.2.5 Utilitatea publică

Starea de viabilitate a sistemului rutier existent nu asigură condiții de siguranță și securitate a circulației rutiere și nu mai asigură capacitatea portantă necesară traficului existent.

Cresterea atât a intensității traficului rutier și a greutății pe osii precum și a agresivității autovehiculelor datorată stării proaste a suprafeței de rulare (dese frânări – accelerări), constituie factori agravanți în procesul de degradare a sistemului rutier care cumulați cu acțiunea factorilor climatici vor conduce în mod accelerat la cedarea sistemelor rutiere.

Se asigură cu dificultate și cu durată mare de timp accesul vehiculelor în special celor de urgență medicale și accesul altor vehicule de intervenție (pompieri, depănări rețea electrică etc.).

Toate cele prezentate în mod succint mai sus, duc la degradarea în mod constant a vieții sociale, pun în pericol asigurarea sănătății comunității, și confortul utilizatorilor.

Necesitatea lucrărilor propuse în prezenta expertiză tehnică, este în primul rând argumentată de starea tehnică actuală a drumului și de condițiile de circulație actuale și de perspectivă.

Prin repararea drumului, traficul va beneficia de condiții superioare de circulație, condiții care se vor concretiza într-o serie de avantaje sociale și economice, precum:

- îmbunătățirea accesului la centrul de management;
- ameliorarea în conformitate cu standardele în vigoare a condițiilor de viață ale locuitorilor și ale activităților productive desfășurate în zonă și eliminarea stării de stres;
- Îmbunătățirea accesibilității utilizatorilor, bunurilor și serviciilor, care va stimula o dezvoltare economică durabilă;
- crearea de noi locuri de muncă pe perioada execuției lucrărilor;

Îmbunătățirea suprafeței drumului studiat, va avea impact deosebit de favorabil întrucât se vor realiza următoarele deziderate:

- realizarea unui confort sporit pentru participanții la trafic ;
- sporirea siguranței circulației;
- reducerea semnificativă a poluării mediului prin reducerea noxelor și a zgomotului;
- condițiile de rulare corespunzătoare reduc uzura mijloacelor de transport și degradarea acestora.

Concluzie:

Lucrarile propuse a se executa pe pe acest drum, vor conduce la imbunatatirea conditiilor de circulatie si a fluentei traficului si vor influenta benefic zona atat din punct de vedere ambient cat si din punct de vedere socio-economic.

Capitolul 3. Starea tehnică a drumului – situația existentă

Pentru moment drumul este asfaltat dar prezintă o multitudine de defecțiuni în mare parte cedări ale sistemului rutier, datorate creșterii traficului în special cu tonaj ridicat. Totodată infiltrațiile de apă în corpul drumului și scurgerea ineficientă în lungul drumului au condus la spălări ale materialului granular care a antrenat cedarea fudației drumului.

În profil longitudinal declivitățile existente sunt cuprinse între 0.5 – 6%. Schimbarile de panta nu sunt racordate conform reglementarilor în vigoare, elementele geometrice în profil longitudinal fiind caracteristice unui drum cu o viteză de baza de 25km/h. La elaborarea proiectului, în funcție de grosimile straturilor rezultate se va urmări corectarea liniei roșii fără a fi necesare lucrări costisitoare.

În secțiune transversală drumul are în mare parte platforma marginita de vegetație, cu lățimea cuprinsă între 6.50-7.00 m, pe multe sectoare nedefinită datorită cedării terasamentului. Partea carosabilă are o lățime între 5.00-5.50m, existând lățimi variabile, elementele geometrice în profil transversal nefiind în totalitate corect definite. Având în vedere ca drumul nu prezintă în totalitate o structura rutieră, partea carosabila a drumului nu are o lățime definită clară, standardizată sau un sistem rutier omogen.

Au fost identificate sectoare cu îmbrăcăminte din asfalt cu grosimi de 8-10cm, pe o fundație dn material granular (20-40cm) infestată cu pământ în cea mai mare parte.

Scurgerea apelor este deficitară chiar dacă pe zonele cu declivități mari există șanțuri pereate. Acestea sunt colmatate cu pământ și aluviuni de pe versatul de debleu. Au fost identificate podețe existente dalate sau tubulare, funcționale în cea mai mare parte chiar dacă prezintă depuneri de aluviuni. Având în vedere că șanțurile amonte și aval nu funcționează la capacitate, nici podețele nu au eficiența dorită.

Nu sunt identificate lucrări de consolidare speciale.

Evaluarea stării tehnice

Evaluarea stării tehnice a drumului s-a realizat prin identificare vizuale (cartarea drumurilor) și investigații geotehnice.

Starea tehnica a drumului s-a evaluat pe baza parametrilor de stare: capacitate portanta, planeitate, rugozitate și stare de degradare (ID), conform normativului CD 155 „Instrucțiuni tehnice pentru determinarea stării tehnice a drumurilor moderne”, anexa 6.

Sectoarele asfaltate

Din punct de vedere al structurii rutiere este flexibil, cu îmbrăcăminte asfaltică. În principal se observă defecțiuni de suprafață (D.S.R.) respectiv suprafață șlefuită și defecțiuni ale îmbrăcăminții asfaltice (D.I.S.R.) respectiv suprafață cu ciupituri, încrețită și peladă, într-o proporție de aproximativ 25%. Aceste defecțiuni pot fi tratate prin dispunerea frezării suprafeței asfaltice. În conformitate cu tabelul 2 al aceluiași normativ aceste defecțiuni sunt considerate defecțiuni ușoare sau mijlocii.

Sunt identificate defecțiuni ale structurii rutiere (D.S.T.R.) și defecțiuni ale complexului rutier (D.C.R.), respectiv gropi, fisuri, faianțări, pe o suprafață de aproximativ 20% și tasări, degradări din îngheț dezgheț, în special pe zona de culme, în vecinătatea pădurii, pe o lungime de 100-150m (10-12%). Multe dintre ele sunt datorate prezenței apei în corpul drumului și creșterii traficului. Având în vedere că aceste degradări sunt clasificate ca defecțiuni grave, se vor trata prin înlocuire totală sistem rutier cu aplicarea soluției prezentate mai jos pentru sisteme rutiere noi (vezi cap. 4).

Capacitatea portanta

Calificativul capacității portante se stabilește în conformitate cu tabelul 7 din normativul CD155, în funcție de clasa de trafic specifică unui drum, și valoarea deflexiunii caracteristice.

Tabelul 7 din CD 155-2001

Clasa de trafic	Trafic de calcul m.o.s.	Capacitate portanta			
		REA	MEDIOCRA	BUNA	FOARTE BUNA
		Deflexiune caracteristica, 0.01mm			
FOARTE USOR	Sub 0.03	>180	160...180	140...160	<140
USOR	0.03...0.10	>150	120...150	100...120	<100

MEDIU	0.10...0.30	>110	85...110	70...85	<70
GREU	0.30...1.00	>80	60...80	50...60	<50
FOARTE GREU	1.00...3.00	>65	50...65	45...50	<45
EXCEPTIONAL	3.00...10.00	>55	45...55	35...45	<35

Clasa de trafic estimata pentru drumurile analizate este clasa de trafic FOARTE GREU.

În urma investigațiilor în teren pentru drumurile studiate capacitatea portantă este MEDIOCRĂ. Datorită defecțiunilor identificate (gropi, tasări etc), se poate însă estima faptul că datorită stratificației existente pierderea capacității portante se va face destul de rapid dacă traficul va crește, astfel încât capacitatea portantă actuală nu este relevantă, necesitatea refacerii sistemului rutier fiind evidentă.

Evaluarea planeității suprafeței de rulare

Evaluarea uniformității longitudinale a suprafeței de rulare se realizează conform SR EN 13036-7 „Caracteristici ale suprafețelor drumurilor și pistelor aeroportuare. Metode de încercare - Partea 7: Măsurarea denivelărilor straturilor de uzură ale îmbrăcămintelor rutiere: încercarea cu dreptar”

Calificativul planeității în profil longitudinal se stabilește prin raportarea numărului de puncte măsurate având valori care depășesc condiția de admisibilitate (pentru drumuri de clasa tehnică V: valori măsurate sub dreptarul de 3 m ≤ 5mm) la numărul total de puncte măsurate, pe esanșionul de 100 m.

În cazul în care numărul punctelor care depășesc condiția de admisibilitate raportat la numărul total de puncte, procentual, este mai mic sau egal cu 10%, planeitatea pe esanșionul investigat are calificativul BUNA; în cazul în care numărul punctelor în care s-au măsurat valori ale planeității mai mari de 5 mm depășesc 10% din totalul punctelor investigate pe fiecare esanșion de 100 m, calificativul planeității este REA.

În cazul drumurilor investigate s-au făcut măsurători cu dreptarul de 3m și numărul punctelor în care s-au măsurat valori ale planeității mai mari de 5mm a depășit procentul de 10% din totalul punctelor investigate, fapt pentru care calificativul planeității pentru drumurile studiate este *planeitate* REA.

Având în vedere defecțiunile identificate considerăm că planeitatea nu este relevantă în acest caz, soluția de îmbunătățire a sistemului rutier fiind evidentă.

Concluzie

Starea tehnică a sectoarelor de drum s-a evaluat pe baza parametrilor de stare: capacitate portantă, planeitate, rugozitate și stare de degradare (ID), conform normativului CD 155 „Instrucțiuni tehnice pentru determinarea stării tehnice a drumurilor moderne”, anexa 6.

Stare tehnică	Clasa stării tehnice	Calificativul caracteristicilor				Lucrări obligatorii de întreținere și reparații	
		Capacitate portantă	Stare de degradare	Planeitate	Rugozitate		
1	2	3	4	5	6	7	8
Foarte bună	5	Foarte Bună	Foarte Bună	Foarte Bună	Foarte Bună		Întreținere periodică
Bună	4	cel puțin Bună	cel puțin Bună	cel puțin Bună	cel puțin Mediocră	Tratamente bituminoase	
			cel puțin Mediocră	cel puțin Bună	Bună la Rea	Straturi bituminoase f subtiri	
Mediocră	3	cel puțin Mediocră	cel puțin Mediocră	cel puțin Mediocră	F Bună la Rea	Covoare bituminoase	
Rea	2	cel puțin Mediocră	cel puțin Rea	cel puțin Rea	F Bună la Rea	Reciclarea in situ a îmbrăcămintelor bituminoase	Reparații curente
Foarte rea	1	Rea	F Bună la Rea	F Bună la Rea	F Bună la Rea	Ranforsarea structurii rutiere	

În cazul drumului studiate capacitatea portantă este preponderent MEDIOCRĂ, astfel datorită defecțiunilor identificate, starea de degradare este REA.

Conform CD155, indicele de planeitate IRI are o valoare mai mare de 7.5 ceea ce indică o stare REA. Indicele de degradare ID indică de o valoare mai mare de 13 ceea ce indică o stare existentă REA.

Capitolul 4. Recomandări privind soluțiile de proiectare pentru reabilitarea drumului

Înainte de a descrie soluțiile de proiectare, trebuie menționate prevederile din ord. MT nr. 1296, capitolul 5, "Dispoziții finale", punctul 5.2: "În cazul modernizării, consolidării sau reabilitării unor sectoare de drumuri existente, care au un sistem rutier definitiv fără defecte majore structurale: sunt în ramblee înalte sau deblee adânci, au lucrări grele de sprijinire și consolidare, sunt în traversarea localităților cu numeroase accese și prezintă elemente geometrice care nu se încadrează în cele prevăzute de norme, iar amenajarea în condițiile normelor ar necesita lucrări de volume mari și costisitoare, exproprieri și/sau demolări sau ar elimina posibilitățile de acces la riverani, cu acordul administratorului drumurilor, acestea se pot corela cu viteza de proiectare în cadrul unui proces de proiectare excepțională, prin adoptarea unor elemente la limita celor rezultate din calcule, fără însă a afecta siguranța circulației, prevăzându-se măsuri corespunzătoare."

Aceste precizări sunt necesare în special la asigurarea elementelor geometrice prevăzute în STAS 863/85 (în plan, profil longitudinal, viteze de proiectare, lățimi ale platformei și părți carosabile etc).

4.1 Elementele geometrice în plan, lung și profil transversal

4.1.1 Traseul în plan

La proiectarea lucrărilor de refacere drum se vor verifica elementele geometrice existente ale racordurilor în plan, cu respectarea prevederilor STAS 863/1985. Lucrările proiectate se vor încadra în traseul existent al drumului, deci nu sunt necesare corecții în plan.

Se va asigura vizibilitatea pentru evitarea accidentelor.

Viteza de proiectare recomandată se situează în jurul valorii de 40km/h corespunzătoare unui sector de drum de clasă tehnică V, în zonă de deal. Pe zonele cu declivități mari și curbe strâse se va reduce viteza în funcție de razele rezultate, iar zonele vor fi marcate prin semnalizare verticală.

4.1.2 Traseul în profil longitudinal

Se recomandă pastrarea declivitatilor și racordurilor existente în plan vertical cu încadrarea pe cât posibil în pasul de proiectare corespunzător prevederilor STAS 863/1985. Verificarea liniei roșii va ține cont de soluția proiectată pentru structura rutieră. Se va avea în vedere zona intersecțiilor unde este posibilă stagnarea apei dacă scurgerea apelor nu va fi tratată corespunzător.

Cu excepția zonelor cu cedări ale complexului rutier, nu sunt necesare corecții în profil longitudinal.

4.1.3 Profilul transversal

Se recomandă adoptarea unui profil transversal corespunzător clasei tehnice IV cu următoarele elemente:

- Drum de clasă tehnică IV (cu două benzi) :
- Platforma: 8.00m
- Parte carosabilă: 2x3.00m
- Acostamente: 2x1.00m, recomandabil consolidate cu beton de ciment
- Panta transversală pe partea carosabilă: 2,5% (pantă unică)

Există sectoare unde nu există spațiu suficient pentru realizarea platformei cu o lățime de 8.00m. Astfel se pot reduce acostamentele cu recomandarea păstrării părții carosabile de 6.00m.

4.2 Structura rutieră

➤ Următoarele soluții de reabilitare sunt obligatorii pentru aducerea drumului la starea inițială:



Pentru zonele cu cedări ale complexului rutier (degradări din îngheț-dezghet, tasări), cedări ale sistemului rutier (gropi, fisuri, faianțări):

Soluția I

- 4cm strat de uzură BA16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 6 cm strat de binder BAD22.4 conform AND 605 (BA22.4 leg 50/70 conform SR EN 13108-1)
- 25cm fundație de piatră spartă 0-63 conform SR EN 13242+A1
- 30cm balast conform SR EN 13242+A1
- Geogrilă traxială pe toată suprafața amprizei
- 50-60cm săpătură locală pentru eliminarea straturilor de fundație infestate*

Soluția II

- 20cm strat de uzură din beton de ciment BcR4.5
- 10cm nisip
- 30cm balast conform SR EN 13242+A1
- Geogrilă traxială pe toată suprafața amprizei
- 50-60cm săpătură locală pentru eliminarea straturilor de fundație infestate¹

*-pentru zonele cu tasări și cedări din îngheț-dezghet (400-450m) este recomandabilă ridicarea liniei roșii cu minim 30cm prin dispunerea îmbunătățirii stratului fundare de pământ rezultat din săpătură pe o grosime de 20cm și suplimentarea cu încă 30cm pământ bun de umplutură (pământ stabilizat cu lianți hidraulici).

➤ **Soluții cu caracter de recomandare:**

Pentru zonele cu suprafețe care prezintă șlefuiuri, ciupituri, porozitate:

Soluția I

- 4cm strat de uzură BA16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 6 cm strat de binder BAD22.4 conform AND 605 (BA22.4 leg 50/70 conform SR EN 13108-1)
- 4cm frezare îmbrăcăminte existentă

Soluția II

- 6cm strat de uzură BA16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conform SR EN 13108)

Din punct de vedere tehnic și economic se recomandă **Soluția I**. Această soluție se pretează materialelor din zonă și soluțiilor tehnice aplicate în ultima perioadă pe lucrări similare. Totodată soluția are o viteză mai mare de execuție iar din experiența ultimilor contracte similare este mai economică din punct de vedere financiar. Avantajul soluției propuse este că balastul nu va permite infestarea sa și va avea o rezistență mai mare în timp.

Astfel soluțiile pentru realizarea structurii rutiere a drumurilor sunt stabilite conform stării tehnice. În conformitate cu normativul **AND547 – Normativ pentru prevenirea și remedierea defecțiunilor la îmbrăcămintele rutiere moderne**, se recomandă următoarele soluții de reparație:

- Suprafețe șlefuite, poroase și cu ciupituri (25% din suprafețe) – nu sunt necesare intervenții în această fază, este recomandabilă frezarea îmbrăcămintii asfaltice pe o grosime de 4cm și aplicarea a două straturi suplimentare, în viitor, în funcție de evoluția degradărilor - se aplică pe sectorul km 0+000 – 0+830
- Gropi, fisuri, faianțări (20% din suprafețe) – se aplică parțial pe sectorul km 0+830 – 1+651 – se va înlocui punctual sistemul rutier după cum urmează:
 - o 4cm strat de uzură BA16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conform SR EN 13108)
 - o 6 cm strat de binder BAD22.4 conform AND 605 (BA22.4 leg 50/70 conform SR EN 13108-1)
 - o 25cm fundație de piatră spartă 0-63 conform SR EN 13242+A1
 - o 30cm balast conform SR EN 13242+A1
 - o Geogrilă traxială pe toată suprafața amprizei
 - o 50-60cm săpătură locală pentru eliminarea straturilor de fundație infestate
- Tasări locale și degradări din îngheț-dezghet (în special pe zona de culme la traversarea zonei împădurite – 400-450m – 20-21% din suprafețe) – se aplică integral pe sectorul km 1+651 – 2+120 -

față de sistemul rutier de mai sus se va îmbunătăți patul drumului prin stabilizarea acestuia cu lianți hidraulici, pe o grosime de minim 20cm peste care se va aplica o geogrilă triaxială, precum și ridicarea liniei roșii.

Procentele de mai sus sunt aproximative, procentele reale vor rezulta prin proiect.

Având în vedere situația existentă în principal lipsa scurgerii eficiente a apelor, este recomandabil să se aloce resurse financiare pentru refacerea sistemului de drenaj. Aceste soluții sunt suplimentare față de soluțiile de reparații de mai sus și se regăsesc în capitolele 4.3 și 4.4.

Acostamentele se vor reface la lățimea necesară (0.75m pe fiecare parte) prin consolidarea lor cu beton de ciment.

4.3 Scurgerea apelor si sisteme de drenaj

Scurgerea apelor în bune condițiuni are un rol important în prevenirea degradărilor în structura rutieră. Astfel scurgerea apelor se va realiza pe ambele părți prin următoarele tipuri de secțiuni:

- Secțiuni trapezoidale (santuri)
- Secțiuni triunghiulare (rigole)

Acestea se vor prevedea în funcție de fiecare profil caracteristic. Este recomandabil să se realizeze șanțuri pe ambele părți ale drumului pe întreaga lungime, cu precădere șanțuri pereate (beton sau geocompozit bentonitic).

Astfel se vor reface șanțurile pe partea stângă între km 1+400-2+100 și se vor prevedea șanțuri pereate noi pe partea dreaptă. Pe această zonă, pe partea stângă se va implementa un dren subteran cu adâncime de minim 2.00m, cu scurgere în lungul drumului și descărcare la podețe. Drenul va avea un tip mlat cu diametru minim 160mm. Acesta va prelua apele din infiltrații.

Se pot profila șanțuri de pământ pe partea stângă dar se vor prevedea în funcție de panta de scurgere, avându-se în vedere următoarele criterii:

- pereerea șanțurilor sau rigolelor acolo unde panta longitudinală este mai mică de 0,3% și mai mare de 2% și deversarea apelor în zone posibile;
- decolmatarea tuturor podețelor existente;
- prevederea unui podeț casetat cu deschidere 2.00m la km 1+650.



4.4 Amenajarea drumurilor laterale și accese la proprietăți

Pentru amenajarea drumurilor laterale se va prevedea un sistem rutier pe o lungime de 10.00m și o latime de 4.00-5.00m, cu același sistem rutier ca pe drumul principal.

Continuitatea santurilor în dreptul intersecțiilor cu strazi laterale va fi asigurată prin podețe tubulare \varnothing 300-600 (în funcție de dimensiunea șanțurilor).

Intersecția cu DJ108D nu necesită îmbunătățiri.

4.5 Siguranța circulației

În cea mai mare parte lucrările de reabilitare se vor executa sub circulație, pe jumătate de cale, pe tronsoane bine stabilite, în concordanță cu tehnologia de execuție. Pentru aceasta se va întocmi un plan de management al traficului și vor fi stabilite măsurile speciale de siguranță care vor fi aplicate pe timpul execuției lucrărilor.

Se va asigura semnalizarea verticală: semne de circulație de avertizare și reglementare conform normelor în vigoare.

Este recomandabilă restricționarea traficului foarte greu (peste 25t) și limitarea vitezei pentru autocamioane peste 11.5t) cu o viteză de maxim 25km/h.

4.6 Lucrări de mutări și protejări instalații

Odată cu realizarea noului profil transversal, lucrările vor fi proiectate astfel încât să fie avute în vedere și rețele de utilități previzionate în zonă.

Capitolul 5. Concluzii

Fundamentata pe o baza completa de date, obtinute in urma observatiilor si investigatiilor efectuate in amplasamentul obiectivului, Expertiza Tehnica a scos in evidenta deficientele si momentul necesar pentru a se interveni in scopul imbunatatirii conditiilor de circulatie, si implicit a sigurantei circulatiei.

In continuare prezentam detaliat concluziile Expertizei Tehnice.

Cu privire la traseul in plan

Caracteristicile geometrice ale traseului in plan ofera conditii pentru realizarea lucrarilor de reabilitare a drumului, prin suprapunere pe traseul existent, tinand cont de conditiile cerute prin Caietul de sarcini si cu respectarea prevederilor STAS 863-85.

Cu privire la profilul in lung

In general profilul longitudinal al drumului existente nu pune probleme deosebite, permitand proiectarea liniei rosii astfel incat sa fie urmarita niveleta existenta, cu respectarea pasului de proiectare corespunzator vitezei de proiectare impuse de traseul in plan.

Cu privire la elementele in profil transversal

Avand in vedere ca in prezent drumul nu prezinta un profil transversal corespunzator prevederilor normelor in vigoare se impune adoptarea unui profil transversal tip corespunzator normelor si spatiului disponibil in amplasament.

Deformabilitatea si stabilitatea sistemului rutier

Procesul de degradare a structurii rutiere se manifesta, in mod frecvent, prin aparitia unor deformatii permanente, sub forma de denivelari si fagase longitudinale, care influenteaza planeitatea suprafetei de rulare.

Se recomanda realizarea unei structuri rutiere in Solutia 1 descrisa in capitolul 4.2 Structura rutiera, din prezenta expertiza.

Cu privire la scurgerea apelor; santuri si rigole; podete

Zona drumului, incluzand lucrarile de terasamente si celelalte constructii rutiere, este expusa actiunii permanente a apei. Infiltrarea si acumularea apei in corpul drumurilor, provoaca scaderea capacitatii portante si degradarea, inevitabila, in timp, a structurii rutiere.

Apa care actioneaza asupra terasamentelor si a celorlaltor constructii rutiere provine din precipitatiile atmosferice, prin apele siroite pe suprafata carosabila.

Siguranta in exploatare

Garantia sigurantei in exploatare o constituie adoptarea in proiect a unor solutii modeme, care sa tina cont de particularitatile drumurilor.

Siguranta in exploatare este obiectivul prioritar al administratorului, de aceasta depinzand intreaga activitate legata de circulatia pe strazile publice.

Siguranta in exploatare depinde nu numai de standardul si de calitatea suprafetei de rulare ci si de lucrarile conexe, de modul de amenajare a intersectiilor, de functionarea sistemelor de scurgere a apelor, de semnalizari, de marcaje, si de toate celelalte masuri intreprinse pentru siguranta si desfasurarea normala a traficului.

Managementul traficului pe timpul executiei lucrarilor

In cea mai mare parte lucrarile de reabilitare a drumurilor se vor executa sub circulatie, pe jumatate de cale, pe tronsoane bine stabilite, in concordanta cu tehnologia de executie.

Pentru aceasta se va intocmi un plan de management a traficului si vor fi stabilite masurile speciale de siguranta care vor fi aplicate pe timpul executiei lucrarilor.

Toate punctele de lucru vor fi semnalizate corespunzator legislatiei rutiere si a celei de protectie a muncii.

Sanatatea oamenilor si protectia mediului

Prevenirea dereglarilor ecologice posibile pe parcursul executiei sau datorate realizarii noii investitii propuse se va realiza conform O.U. nr. 195 din 22 decembrie 2005 privind protectia mediului, Legea nr. 107 / 1996 – Legea apelor, Ordinul Ministrului apelor, padurilor si protectiei mediului nr 462/1993 pentru aprobarea Conditiei tehnice privind protectia atmosferei si a Normelor metodologice privind determinarea emisiilor de poluanti atmosferici de surse stationare.

Masurile ce trebuiesc luate consta din masuri pentru protectia apelor, atmosferei, solului, protectia la zgomot, siguranta si sanatatea oamenilor si regimul deseurilor in timpul executiei si dupa.

Documentația de proiectare va trebui să detalieze soluțiile tehnice, prevăzând tehnologii de execuție moderne și eficiente economic. Documentația va conține măsuri pentru protecția mediului.

Va fi asigurat accesul la proprietăți pe toată durata execuției.

Vor fi corelate lucrările de strada cu instalațiile edilitare din zonă.

La execuția lucrărilor se vor respecta prescripțiile și normele de protecție a muncii și de prevenire a incendiilor.

Lucrările recomandate nu introduc efecte negative asupra solului, drenajului, apelor de suprafață, vegetației, nivelului de zgomot, microclimatului sau populației.

Prin executarea acestor lucrări vor apare unele influențe favorabile asupra factorilor de mediu cât și din punct de vedere economic și social în strânsă concordanță cu efectele pozitive ce rezidă din îmbunătățirea condițiilor de circulație ce apar în urma realizării lucrărilor.

Prezenta expertiză tehnică este valabilă doi ani.

Iunie 2018,

EXPERT TEHNIC,

atestat MDRAP cu nr. 09575/2015

dr. ing. Radu Luca



Documente de referință

Trasee si elemente geometrice

- STAS 863 " Lucrari de strazi.Elemente geometrice ale traseelor"
- STAS 10144/1 "Strazi. Profiluri transversale. Prescriptii de proiectare".
- STAS 10144/2 "Strazi. Trotuare, alei de pietoni si piste de ciclisti. Prepscriptii de proiectare."
- STAS 101444/3 "Strazi. Elemente geometrice. Prescriptii de proiectare."
- SR 10144/4 "Amenajarea intersectiilor de strazi. Clasificare si prescriptii de proiectare."
- STAS 10144/5 "Calculul capacitatii de circulatie a strazilor."
- STAS 10144/6 "Calculul capacitatii de circulatie a intersectiilor de strazi."

Lucrări de terasamente. Consolidarea terasamentelor de strada

- STAS 2914 - Terasamente - condiții tehnice generale de calitate;
- STAS 12253 - Straturi de formă - condiții tehnice generale de calitate;
- SREN 13 251 - Geotextile și produse înrudite . Caracteristici solicitate pentru utilizarea
- în lucrări de terasament, fundații și structuri de susținere.

Dispozitive de scurgere și evacuare a apelor de suprafață

- STAS 10796 / 1,2,3 - Construcții anexe pentru colectarea și evacuarea apelor, rigole, șanțuri, casiuri, drenuri. Prescripții de proiectare;
- AND 513 - Instrucțiuni tehnice privind proiectarea, execuția, revizia și întreținerea drenurilor pentru strazi publice;
- SREN 13252 - Geotextile și produse înrudite. Caracteristici solicitate în sisteme de drenaj;
- SR EN 13253 - Geotextile și produse înrudite. Caracteristici solicitate în lucrări de protecție împotriva eroziunii (protecția de coastă, acoperire de mal).

Fundații de balast, piatră spartă și / sau de balast, piatră spartă amestec optimal

- STAS 6400 Straturi de bază si de fundații;
- STAS 2900 - Lățimea strazilor;
- STAS1598 / 1,2 - Încadrarea îmbrăcăminților la lucrări de construcții noi și modernizări de strazi;
- SR EN 13242+A1- Agregate naturale și piatră prelucrată pentru strazi;
- SR EN 13242+A1- Agregate naturale de balastieră.

Sisteme rutiere

- PD177 - Normativ privind dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide (metoda analitica);
- NP116 – Normativ privind alcatuirea structurilor rutiere rigide si suple pentru strazi
- AND 550 - Normativ pentru dimensionarea straturilor bituminoase de ranforsare a structurilor rutiere suple și semirigide.
- STAS 1709/1 "Actiunea fenomenului de inghet-dezghet la lucrari de strazi. Adancimea de inghet in complexul rutier. Prescriptii de calcul."
- STAS 1709/2 " Actiunea fenomenului de inghet-dezghet in lucrari de strazi. Prevenirea si remedierea degradarilor din inghet-dezghet. Prescriptii de calcul."

Îmbrăcăminți rutiere bituminoase cilindrate executate la cald

- AND 605 Normativ mixturi asfaltice executate la cald; conditii tehnice privind proiectarea, prepararea si punerea in opera
- SR EN 12697-1...43 "Mixturi asfaltice.Metode de incercare pentru mixturi asfaltice preparate la cald"
- SR EN 13108 -1...8 "Mixturi asfaltice.Specificatii de material"

- ST033 Specificație tehnică privind cerințele de calitate pentru prepararea, transportul și punerea în opera a amestecurilor asfaltice.

Legislația orizontală cu privire la Mediu

- Ordinul ministrului mediului și dezvoltării durabile nr. 1798 din 19.11.2007 pentru aprobarea Procedurii de emitere a autorizației de mediu
- Ordinul nr. 405 din 26 martie 2010 privind constituirea și funcționarea Comisiei de analiză tehnică la nivel central
- Legea nr 107/1996 Legea Apelor
- Legea nr 310/2004 pentru modificarea și completarea legii 107/1996
- Legea nr 112/2006 pentru modificarea și completarea Legii apelor nr 107/1996
- O.U.G. nr 195/2005 privind protecția mediului cu rectificarea din 31 ianuarie 2006
- O.U.G. nr 152/2005 privind prevenirea și controlul integrat al poluării și Legea nr. 84/2006 pentru aprobarea O.U.G. nr 152/2005
- H.G. nr 1856/2005 privind plafoanele naționale de emisie pentru anumiți poluanți
- H.G. nr 918/2002 privind stabilirea procedurii – cadru de evaluare a impactului asupra mediului
- H.G. nr 1705/2004 pentru modificarea art. 5 alin. 2 din H.G. nr 918/2002
- Ordinul MAPM nr 860/2002 pentru aprobarea procedurii de evaluare a impactului asupra mediului și de emitere a acordului de mediu.
- Ordinul MAPAM nr 210/2004 privind modificarea Ordinului MAPM nr 860/2002
- Ordinul MMGA nr 1037/2005 privind modificarea Ordinului MAPM nr 860/2002
- Ordinul MAPM nr 863/2002 privind aprobarea ghidurilor metodologice aplicabile etapelor procedurii – cadru de evaluare a impactului asupra mediului
- H.G. nr 472/2000 privind unele măsuri de protecție a calitatii resurselor de apă.
- H.G. nr 188/2002 pentru aprobarea unor norme privind condițiile de descarcare în mediul acvatic a apelor uzate
- Ordinul MMGA nr 662/2006 privind aprobarea Procedurii și a competențelor de emitere a avizelor și autorizațiilor de gospodărire a apelor
- Ordinul nr 279/1997 al MAPPM referitor Normelor Metodologice privind avizul amplasamentului în zona inundabilă a albiei majore de obiective economice și sociale
- Ordinul nr 642/2003 al MTCT pentru aprobarea reglementării tehnice „Ghid pentru dimensionarea pragurilor de fund pe cursurile de apă”
- Legea nr 462/2001 pentru aprobarea O.U.G. nr 236/2000 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice.
- Legea nr 426/2001 pentru aprobarea Ordonanței de Urgență nr 78/2000 privind regimul deșeurilor.
- STAS 4068/2-87 – Probabilitățile anuale ale debitelor maxime și volumelor maxime respectiv „Determinarea debitelor și volumelor maxime ale cursurilor de apă”
- STAS 9268/89 și STAS 8593/88 Lucrări de regularizare a albiei râurilor – principii de proiectare, studii de teren și laborator.

Legislație în domeniu

- Hotărârea nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice
- Legea nr 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții
- Legea nr 453/2001 – Lege pentru modificarea și completarea Legii nr 50/1991
- Legea nr. 10/1995 privind calitatea în construcții;
- Regulamentul privind controlul de stat al calitatii în construcții, aprobat prin HG nr. 273/1994

- H.G. 925/1995 – Regulament de verificare si expertizare tehnica de calitate a proiectelor, a executiei lucrarilor si a constructiilor.
 - Ordinul M.T. nr. 43/1998 "Norme privind incadrarea in categorii a drumurilor nationale ";
 - Ordinul M.T. nr. 1296/2017 "Norme tehnice privind proiectarea, construirea si modernizarea drumurilor ";
 - Legea 255/2010 privind exproprierea pentru cauza de utilitate publica
 - Legea 98/2016 privind achizitiile publice;
 - Norme generale de protectia muncii – Ministerul Muncii si Protectiei Sociale 2002;
- Legea Protectiei Muncii nr. 90/1996, republicata 200

Beneficiar

Consiliul Județean Sălaj

EXPERTIZĂ TEHNICĂ Af

privind

**Drum de acces la Centru de Management Integrat al Deșeurilor –
Dobrin județul Sălaj**

Soluții pentru consolidarea corpului drumului

Expert Tehnic: Dr. Ing. Florica Stroia



2018



CERTIFICAT DE ATESTARE

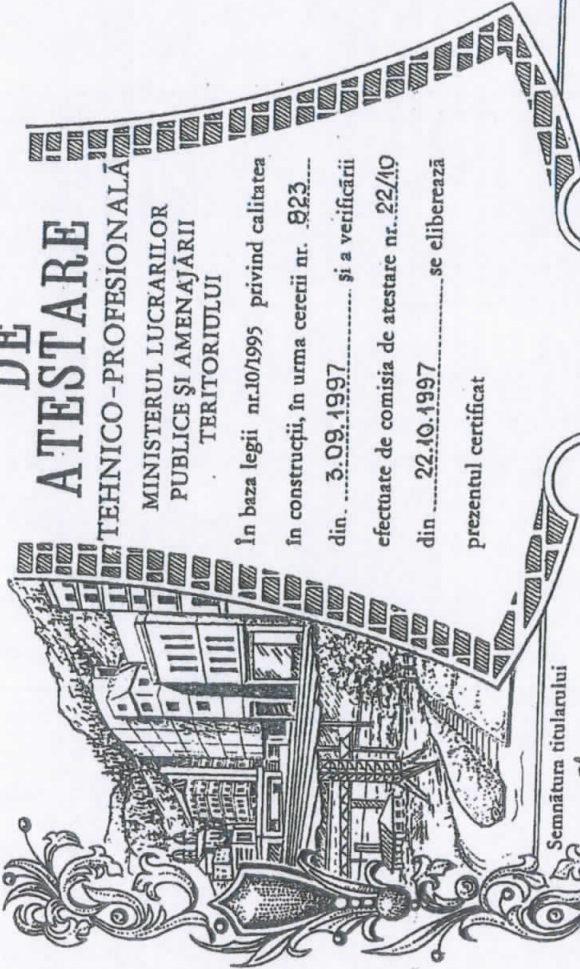
TEHNICO-PROFESIONALĂ
MINISTERUL LUCRĂRIILOR
PUBLICE ȘI AMENAJĂRII
TERITORIULUI

În baza legii nr.10/1995 privind calitatea
în construcții, în urma cererii nr. 823
din 3.09.1997 și a verificării
efectuate de comisia de atestare nr. 22/10
din 22.10.1997 se eliberează
prezentul certificat

Semnătura titularului

[Signature]

SERIA C NR. 01978



NR. 01978 DIN 12.02.1998

SE ATESTA D^{NA} STROIA I. FLORICA
IOANA

Născută în anul 1948 luna APRILIE ziua 17
în localitatea TG. JIU - JUD. GORJ
de profesie ING. GEOLOG
cu domiciliul în localitatea BUCUREȘTI
str. ALEEA REȘITA, D^o nr. 1, bl. AA sc. A.
et. 1. ap. 4. judetul SECTORUL 4
pentru calitatea de EXPERT TEHNIC
ÎN DOMENIILE: - TOATE - (AF).

PENTRU URMĂTOARELE CERINTE: - REZISTENȚĂ ȘI
STABILITATEA TERENURILOR DE FUNDARE A
CĂILOR ȘI A MASINELOR DE PĂMÂNT (AȘ) -

Comisia nr. 22
[Signature]
OLGUTA GURAN

ROMANIA
MINISTERUL
LUCRĂRIILOR
PUBLICE ȘI
AMENAJĂRII
TERITORIULUI
COMISIA NR. 22
PENTRU
ATESTARE

Cuprins

Capitolul 1. Date generale	3
1.1 Denumirea obiectivului expertizat	3
1.2 Amplasamentul obiectivului	3
1.3 Beneficiarul expertizei	3
1.4 Elaboratorul expertizei	3
Capitolul 2. Date tehnice ale obiectivului expertizat	3
2.1 Date despre amplasament	3
2.1.1 Topografia, geologia, relieful, hidrologia, clima	3
2.1.2 Seismicitate	4
Capitolul 3. Recomandări privind soluțiile consolidare corp drum	4
3.1 Soluții de consolidare	4
Capitolul 4. Concluzii	5

Capitolul 1. Date generale

1.1 Denumirea obiectivului expertizat

Drum de acces la Centru de Management Integrat al Deșeurilor – Dobrin județul Sălaj.

1.2 Amplasamentul obiectivului

Amplasamentul drumurilor se află în intravilanul comunei Dobrin, jud. Sălaj.

1.3 Beneficiarul expertizei

Consiliul județean Sălaj

1.4 Elaboratorul expertizei

Expert Tehnic Af – dr. ing. Florica Stroia atestat MDRAP cu certificat de atestare nr. 01978 din 1998.



Capitolul 2. Date tehnice ale obiectivului expertizat

2.1 Date despre amplasament

Prezenta expertiză este întocmită cu scopul de a face recomandări cu privire la consolidarea drumului de acces către centrul de management al deșeurilor din localitatea Dobrin, jud. Sălaj, în special pe sectorul km 1+651 – 2+120, unde drumul este tasat și prezintă numeroase defecțiuni.

Soluțiile de consolidare corp drum vin în completarea expertizei tehnice pentru drum, pentru același obiectiv și confirmă aplicarea acestora.

Drumul de acces a fost reabilitat în anul 2015 prin asfaltare, în baza unui proiect tehnic care nu este analizat în prezenta expertiză cu privire la soluțiile propuse. În anul 2013 a fost implementat un sistem de scurgere a apelor pe zonele unde era necesar, respectiv șanțuri și podețe, împreună cu împietruirea integrală a drumului.

În urma fenomenelor meteorologice extreme din anii 2016, 2017, drumul a început să prezinte degradări specifice, odată și cu creșterea traficului, în special autocamioane de mare tonaj care accesează centrul de management al deșeurilor.

2.1.1 Topografia, geologia, relieful, hidrologia, clima

Traseul drumului se dezvoltă în afara localității, terenul are unele declivități accentuate, iar cota actuală se situează în general la nivelul terenului existent cu excepții în zona de pădure unde pe această parte se află în debleu.

Au fost făcute măsurători în vederea determinării lungimii și lățimii drumului.

Apa subterană apare din infiltrații, generând condiții hidrologice mediocre pentru perimetrul studiat, conform STAS 1709/1-90. Majoritatea infiltrațiilor apar din scurgerea deficitară a apei în zona platformei șanțurilor nu au adâncime suficientă, sunt discontinue sau sunt local colmatate.

Conform STAS 1709/1-90 drumul se găsește integral în tip climatic II, colinar.

Roca de baza este de vârstă panoniană și cuprinde depozite argiloase. Roca de baza nu a fost interceptată în foraje. Formațiunea acoperitoare cuprinde deluvii argiloase de vârstă cuaternară. Formațiunea acoperitoare este remaniată peste roca de baza. Perimetrul nu a suferit influențe tectonice de amploare, fiind încadrat ca zonă stabilă tectonic.

Din punct de vedere morfologic zona face parte din subunitatea Dealurile Sălajului, marea unitate Dealurile Crișanei și Sivaniei.

Conform STAS 6054-1977, adâncimea de îngheț a zonei este de 80-90 cm.

Nu au fost întâlnite zone afectate de alunecări de teren pe traseul studiat dar zona este supusă unor acțiuni permanente care pot conduce la astfel de fenomene.

Studiul geotehnic a fost finalizat în perioada precedentă realizării prezentei expertize tehnice.

2.1.2 Seismicitate

Din punct de vedere seismic, conform normativului P100-1/2013 (Codului de proiectare seismică), valoarea de varf a accelerației terenului pentru proiectare $a_g = 0.10g$, pentru cutremure având intervalul mediu de recurență $IMR = 225$ ani și 20% probabilitate de depășire în 50 ani, iar valoarea perioadei de control (colț) a spectrului de răspuns este $T_c = 0.7s$.

Din punct de vedere al macrozonării seismice, perimetrul se încadrează în gradul 6, corespunzător gradului VII pe scara MSK și cu o perioadă de revenire de minimum 50 ani, conform STAS 11100/1-93.

Capitolul 3. Recomandări privind soluțiile consolidare corp drum

3.1 Soluții de consolidare

➤ *Urmatoarele solutii de reabilitare sunt obligatorii pentru aducerea drumului la starea inițială:*

Pentru zonele cu cedări ale complexului rutier (degradări din îngheț-dezghet, tasări), cedări ale sistemului rutier (gropi, fisuri, faianțări):

Soluția I

- 4cm strat de uzură BA16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 6 cm strat de binder BAD22.4 conform AND 605 (BA22.4 leg 50/70 conform SR EN 13108-1)
- 25cm fundație de piatră spartă 0-63 conform SR EN 13242+A1
- 30cm balast conform SR EN 13242+A1
- Geogrilă traxială pe toată suprafața amprizei
- 50-60cm săpătură locală pentru eliminarea straturilor de fundație infestate*

Soluția II

- 20cm strat de uzură din beton de ciment BcR4.5
- 10cm nisip
- 30cm balast conform SR EN 13242+A1
- Geogrilă traxială pe toată suprafața amprizei
- 50-60cm săpătură locală pentru eliminarea straturilor de fundație infestate¹

*-pentru zonele cu tasări și cedări din îngheț-dezghet (400-450m) este recomandabilă ridicarea liniei roșii cu minim 30cm prin dispunerea îmbunătățirii stratului fundare de pământ rezultat din săpătură pe o grosime de 20cm și suplimentarea cu încă 30cm pământ bun de umplutură (pământ stabilizat cu lianți hidraulici).

Din punct de vedere tehnic și economic se recomandă **Soluția I**. Această soluție se pretează materialelor din zonă și soluțiilor tehnice aplicate în ultima perioadă pe lucrări similare. Totodată soluția are o viteză mai mare de execuție iar din experiența ultimilor contracte similare este mai economică din punct de vedere financiar. Avantajul soluției propuse este că balastul nu va permite infestarea sa și va avea o rezistență mai mare în timp.

Tasările locale și degradări din îngheț-dezghet (în special pe zona de culme la traversarea zonei împădurite – 400-450m – 20-21% din suprafețe) – se aplică integral pe sectorul km 1+651 – 2+120 - față de sistemul rutier de mai sus se va îmbunătăți patul drumului prin stabilizarea acestuia cu lianți hidraulici, pe o grosime de minim 20cm peste care se va aplica o geogrilă triaxială, precum și ridicarea liniei roșii.

Procentele de mai sus sunt aproximative, procentele reale vor rezulta prin proiect.

Având în vedere situația existentă în principal lipsa scurgerii eficiente a apelor, este recomandabil să se aloce resurse financiare pentru refacerea sistemului de drenaj. Aceste soluții sunt suplimentare față de soluțiile de reparații de mai sus și se regăsesc în capitolele 4.3 și 4.4.

Acostamentele se vor reface la lățimea necesară (0.75m pe fiecare parte) prin consolidarea lor cu beton de ciment.

Astfel se vor reface șanțurile pe partea stângă între km 1+400-2+100 și se vor prevedea șanțuri pereate noi pe partea dreaptă. Pe această zonă, pe partea stângă se va implementa un dren subteran cu adâncime de minim 2.00m, cu scurgere în lungul drumului și descărcare la podețe. Drenul va avea un tup riflat cu diametru minim 160mm. Acesta va prelua apele din infiltrații.

Se pot profila șanțuri de pământ pe partea stângă dar se vor perea în funcție de pantele de scurgere, avându-se în vedere următoarele criterii:

- pereerea șanțurilor sau rigolelor acolo unde panta longitudinală este mai mică de 0,3% și mai mare de 2% și deversarea apelor în zone posibile;
- decolmatarea tuturor podețelor existente;
- prevederea unui podeț casetat cu deschidere 2.00m la km 1+650.

Capitolul 4. Concluzii

Documentația de proiectare va trebui să detalieze soluțiile tehnice, prevăzând tehnologii de execuție moderne și eficiente economic. Documentația va conține măsuri pentru protecția mediului.

Va fi asigurat accesul la proprietăți pe toată durata execuției.

Vor fi corelate lucrările de strada cu instalațiile edilitare din zonă.

La execuția lucrărilor se vor respecta prescripțiile și normele de protecție a muncii și de prevenire a incendiilor.

Lucrările recomandate nu introduc efecte negative asupra solului, drenajului, apelor de suprafață, vegetației, nivelului de zgomot, microclimatului sau populației.

Prin executarea acestor lucrări vor apare unele influențe favorabile asupra factorilor de mediu cât și din punct de vedere economic și social în strânsă concordanță cu efectele pozitive ce rezidă din îmbunătățirea condițiilor de circulație ce apar în urma realizării lucrărilor.

Prezenta expertiză tehnică este valabilă doi ani.

Iunie 2018,

EXPERT TEHNIC,

atestat MDRAP nr.01978 din 1998

dr. ing. Florica Stroia



Anexa foto







