

CAIET DE SARCINI

1. DENUMIREA

«Servicii de verificare tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție pentru „REABILITARE ȘI MODERNIZARE DRUM JUDEȚEAN DJ 191D, KM 19+200 - 31+330, TUSA - LIMITĂ JUDEȚ CLUJ”

2. AMPLASAMENT

Drumul Județean DJ 191D este amplasat în sud-vestul județului Sălaj, are originea în localitatea Nușfalău, la intersecția dintre drumurile naționale DN 19B și DN1H și are punctul final în localitatea Vânători din Județul Cluj, la intersecția cu DJ 108A, prin intermediul căruia face legătura cu DN1 (în localitatea Ciucea jud. Cluj).

Sectorul de drum care face obiectul prezentului Caiet de sarcini are se regăsește în județul Sălaj pe raza comunei Sîg, străbate localitatea Tusa și continuă până la limita cu județul Cluj, având o lungime reală de 12,22 km.

3. AUTORITATEA CONTRACTANTĂ

Județul Sălaj prin Consiliul Județean Sălaj, Zalău, P-ța 1 Decembrie 1918, nr.12.

4. STAREA ACTUALĂ A DRUMULUI JUDEȚEAN

Drumul județean DJ 191 D are următoarele caracteristici:

- drum județean de clasa tehnică IV;
- între km 19+200 - 23+970 - îmbrăcăminte asfaltică;
- între km 23+970 - 31+330 - pietruire;
- lungimea reală a drumului: $L = 12,22$ km;
- categoria de importanță: C;
- perioada de colț: $T_c = 0,7$ sec;
- accelerația terenului pentru proiectare $a_g = 0,10g$;

a) Lucrări de drumuri:

Din punct de vedere al geometriei în plan, traseul este sinuos, având curbe cu raze mici sau medii.

Din punct de vedere al gabaritului, pe sectorul asfaltat, drumul prezintă aspect al unui drum „îngustat”, având carosabilul de 5,50 - 6,00 m și în mare parte fără acostamente. Pe zonele pe care există parapete de siguranță, acesta s-a amplasat direct pe taluzul drumului fără a se amenaja platforme suplimentare pentru amplasarea parapetului.

La nivelul carosabilului apar fisuri longitudinale în axa drumului, sau la margine.

Pe zona de început apar în mai multe zone desprinderi ale stratului de uzură.

Acolo unde apele s-au infiltrat la nivelul patului drumului, datorită deficitului de capacitate portantă, au apărut faianțări ale îmbrăcămintei, sau fisuri pe direcții multiple. De asemenea sunt și zone pe care apar ciupituri la nivelul stratului de uzură.

În zona km 20+800, la nivelul carosabilului a fost observată o tasare pe partea dreaptă a acestuia, însoțită de fisuri care conturează zona cu tasări mai accentuate,

iar în zona km 20+945 pe partea dreaptă s-a produs o ruptură a carosabilului, acesta fiind afectat pe o lățime de circa 50 cm și o lungime de aproximativ 10 m.

În zona km 21 + 330 a apărut o cedare la marginea carosabilului pe aproximativ 10.00 m lungime, fiind afectat și carosabilul pe 50 - 70 cm lățime. Pe această zonă marginea carosabilului este prăbușită (denivelată) față de restul carosabilului cu 10-15cm.

Pe sectorul pietruit, deși în unele zone platforma este mai lată, semn că în trecut drumul a fost amenajat cu o lățime mai mare, în prezent pietruirea este practicabilă doar pe 4.00 - 5.00 m lățime.

Zidurile de sprijin din beton sau din zidărie de piatră sunt degradate, necesitând lucrări majore de reparații sau de refacere.

În ceea ce privește dispozitivele de scurgere a apelor, au fost observate deficiențe majore ale acestora.

Deși drumul a fost modernizat, nici pe sectorul asfaltat nu au fost rezolvate în totalitate problemele de scurgere a apelor la momentul modernizării carosabilului. Scurgerea apelor se realizează deficitar, datorită colmatării podețelor. Șanțurile, acolo unde ele există, sunt neprotejate, favorizând infiltrarea unor cantități importante de apă în corpul terasamentului.

Pe sectorul pietruit problemele de scurgerea apelor sunt mult mai mari, în anumite zone, cantități mari de apă stagnând în amonte de drum (Km 27+190). Podețele sunt rupte, șanțurile colmatate sau inexistente.

De-a lungul traseului drumul traversează mai multe văi și torenți, afluenți ai Râului Barcău, sau ai Pârâului Semeni (Pârâul Bivolilor).

În zona km 30+170, pe traseul drumului există un podeț dalat într-o stare critică, cu risc iminent de prăbușire, având culeele sub - spălate, fundațiile nemaexistând practic.

În zona km 31+055 există un podeț care a fost refăcut recent și care are câteva probleme de funcționalitate.

b) Lucrări de poduri:

Podul de la km 21+600 este o structură cu lungimea de 16,50 m și lățimea de 8,00m. Suprastructura are lățimea de 8,00 m în gabaritul căreia intră un carosabil de 6,40 m, iar între parapetele pietonale este un gabarit de 7,55 m (de-a lungul timpului au fost așternute mai multe straturi asfaltice).

Infrastructura este reprezentată de două culei din zidărie de piatră, fondate direct.

Podul a fost proiectat pentru clasa I de încărcare (convoi A13 și S60) și executat în anii 1970.

Suprastructura este o dală din beton armat realizată monolit.

Podul se încadrează în categoria 4 a construcțiilor hidrotehnice, respectiv în clasa de importanță IV.

Lucrările de reabilitare/modernizare a drumului nu necesită modificări de amplasament, acestea urmând a fi executate pe traseul actual al acestuia, străbătând localitățile mai sus amintite.

5. SCOPUL ACHIZIȚIEI

Asigurarea verificării proiectului tehnic pentru execuția lucrărilor, în conformitate cu cerințele legislației aplicabile relevante.

În urma derulării procedurii de achiziție se urmărește:

- asigurarea verificării tehnice de calitate a documentației tehnice pentru autorizarea execuției lucrărilor (PAC și POE);
- asigurarea verificării tehnice a proiectului tehnic, detaliilor de execuție și a caietelor de sarcini (PT+DDE+CS) aferente lucrărilor de investiții, prin specialiști verficatori de proiecte atestați;