

**Raport de verificare nr.0136-05-21**  
la proiectul de execuție  
**„Reparația podului de pe str. Gogol din mun. Bălți.**  
**(actualizarea proiectului de execuție)”**

1. **Beneficiar:** Primăria mun. Bălți.

2. **Proiectant:** S.R.L. „INJPROIECT”.

**Autori:** IȘP – A. Cecan (cert.nr.0218 din 22.05.2019).

3. **Baza de proiectare:**

- solicitarea beneficiarului.

4. **Date privind verificarea documentației de proiect.**

Verificarea documentației de proiect s-a efectuat de verificatori atestați în următoarea componență:

- |           |                          |
|-----------|--------------------------|
| A. Omelco | – Lucrări de artă;       |
| A. Buznea | – Documentația de deviz. |

5. **Date generale.**

5.1. *Lucrări de artă.*

La solicitarea Beneficiarului și în baza Hotărârii de Guvern al RM nr. 913 din 25.07.2016 „privind aprobarea Reglementării tehnice cu privire la cerințele minime pentru comercializarea produselor pentru construcții”, proiectul de execuție „Reparația podului de pe str. Gogol din mun. Bălți” a fost actualizat cu referințele la noi Standarde Europene.

Modificările corespunzătoare țin de specificațiile oțelurilor armăturilor și pieselor, betoanelor de ciment, betoanelor asfaltice și a altor materiale utilizate la reparația podului.

În procesul de actualizare a documentației de proiect, s-a efectuat examinarea vizuală a principalelor elemente portante ale podului, în urma căreia a fost depistată o evoluție nesemnificativă a neconformităților, fără a influența cantitățile lucrărilor de reparație, prevăzute în proiect.

Proiectul examinat prevede demolarea podului existent și executarea unui pod nou, cu racordarea la strada existentă Gogol, pentru asigurarea securității circulației rutiere în condiții de siguranță deplină și confort și asigurării scurgerii libere a apelor cu debite mai mari ale râului Răuțel.

**Dimensionarea podului.** În plan podul este amplasat pe axa dreaptă și se intersectează cu albia râului sub un unghi de 90°.

În profilul longitudinal podul se află în aliniament.

Lungimea podului constituie 20,70m, cu schema statică de 3x6,0m.

Gabaritul podului constituie 8,00+1,0x1,50m și asigură amplasarea drumului cu lățimea părții carosabile de 6,0m, pentru două benzi de circulație a unităților de transport, două benzi de siguranță de 1,00m lățime fiecare și trotuar de 1,50m lățime.

Intensitatea seismică de calcul a podului constituie 7 grade.

Sarcinile de calcul a podului – A11 și HK80.

**Infrastructura.** Culeele și pilele sunt alcătuite dintr-un rând de piloți din beton armat prefabricat cu secțiunea de 35x35cm, înfiți în pământ prin batere și rigidizați la partea superioară cu o riglă din beton armat monolit. Pe riglele culeelor este amenajat zidul de gardă din beton armat monolit.

**Suprastructura.** În secțiunea transversală a suprastructuri sunt utilizate 11 dale portante din beton armat prefabricat, cu lungimea de 6,0m, lățimea de 0,96m, înălțimea de 0,3m, îmbinate între ele pentru asigurarea conlucrării.

**Calea podului.** Calea podului conține partea carosabilă cu lățimea de 8,0m și un trotuar cu lățimea de 1,5m. De ambele părți a carosabilului sunt instalate parapete metalice de siguranță cu înălțimea de 0,75m și parapete metalice pietonale cu înălțimea de 1,10m.

Straturile constructive ale căii podului sunt:

- strat de uzură din mixtură asfaltică stabilizată de tip MAS16 – H=4cm;
- strat de legătură din beton asfaltic tip BAP16 – H=4cm;
- strat de protecție din beton armat clasa C25/30, XC3, XF3, XD1 – H=4cm;
- strat de hidroizolare – H=0,5cm;
- strat de egalizare din beton clasa C25/30, XF1.

Plăcile trotuarelor sunt executate pe loc, din beton clasa C35/45, XC4, XF4, XD3.

**Racordarea podului cu rampele de acces.** Pentru asigurarea de trecere lină a unităților de transport de pe rampă pe pod și invers servesc dalele de racordare de beton armat cu lungimea de 4,0m, conform proiectului tip (TP) 3.500.1-1.93.

Construcția sistemului rutier:

- strat drenat din nisip cu prundiș – H=10cm;
- strat fundație din piatră spartă de calcar – H=28cm;
- strat de bază din criblură anrobotă de granit – H=8cm;
- strat de legătură din beton asfaltic BAD 22,4 – H=6cm;
- strat din mixtură asfaltică MAS16 – H=4cm.

**Albia râului.** Pentru asigurarea scurgerii normale a cursului de apă și evitarea eroziunilor de pământ, proiectul prevede curățarea albiei din preajma podului de papură, arbori și tufari, rețezarea și nivelarea taluzurilor și terenului, consolidarea suprafețelor taluzurilor terasamentului în zona podului.

Taluzurile albiei sunt protejate cu un strat din piatră brută de grosimea 50 cm și fracția de 25-30cm, iar suprafețele terasamentului în zona podului se acoperă cu beton armat monolit clasa C25/30, XC4, XF3, cu grosimea de 12cm, așternut pe un strat de piatră spartă de granit, cu grosimea de 10cm. Armarea betonului este realizată cu o plasă cu mărimea ochiurilor de 20x20cm; din armatură clasa A240Ø6mm.

## 5.2. Documentația de deviz.

Documentația de deviz este elaborată prin metoda de resurse, în corelare cu CP L.01.01-2012 „Instrucțiuni privind întocmirea devizelor pentru lucrările de construcții-montaj prin metoda de resurse”, aprobată prin Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr.1570 din 9 decembrie 2002 cu utilizarea Indicatoarelor noi de norme deviz, respectând modalitatea întocmirii devizelor în construcții.

Documentația de deviz este întocmită la situația de preturi curente trimestrul II, 2021 cu utilizarea prețurilor medii la resursele materiale, remunerarea muncii, funcționarea utilajelor și mecanismelor de construcții.

Verificării a fost supusă respectarea metodologiei în vigoare de elaborare a documentației de deviz a investitorului, aplicării normelor de deviz și corespunderii devizelor proiectului.

Volumele și tipurile de lucrări, tehnologia de execuție, bazele de aprovizionare cu materiale și distanțele de transportare până la acestea, locul depozitării materialelor decapate sau rezultate în urma procesului tehnologic de execuție a lucrărilor, rambursarea materialelor după caz – sunt stabilite de către autorii proiectului și coordonate cu beneficiarul. După examinarea și acceptarea acestor soluții de către verificatorul compartimentului tehnic, la etapa de examinare a documentației de deviz, verificării suplimentare acestea nu se supun.

Costul de deviz evaluat de autorul proiectului și prezentat spre verificare – **4107,01 mii lei**, total cu TVA 20%.



## 6. Date privind rezultatele verificării documentației de proiect.

În urma verificării documentației de proiect au fost prezentate obiecții la compartimentul:

### Documentația de deviz:

- să se prezinte listele de prețuri a betoanelor asfaltice și cele pe bază de ciment coordonate cu Beneficiarul;
- să se includă cheltuieli pentru proiectarea și verificarea repetată, anul 2021, în capitolul 12 a devizului general.

Obiecțiile și propunerile făcute de verificator au fost predate proiectantului, care a operat modificările necesare.

La faza finală documentația de proiect s-a ștampilat de verificator atestat în ordinea stabilită.

În urma corectării documentației de deviz, costul de deviz s-a modificat la 4109,05 mii lei, total cu TVA 20%.

## 7. Concluzii.

Ca urmare, proiectul de execuție „Reparația podului de pe str. Gogol din mun. Bălți. (actualizarea proiectului de execuție)” se recomandă pentru aprobare cu costul orientativ de deviz al investitorului, prețuri curente trim.II, anul 2021, cu valoare estimativă, total cu TVA 20% – **4109,05 mii lei**, inclusiv: costul LCM – **3794,53 mii lei** și alte cheltuieli – **314,52 mii lei**.

*Notă: Prezentul raport de verificare (RV) substituie RV 2033-11-15, emis prin scr. nr. 04-662 din 27.11.2015.*

Director – manager

Director tehnic

Șef sector devize



Valerii Verstiuc

Timofei Șocodei

Ala Buznea