

Servicii de proiectare și execuție lucrări de refacere a infrastructurii locale afectate ca urmare a calamităților naturale în comuna Valea Doftanei, în baza HG nr.531/2020-5 LOTURI

I.D.: 53227635

| | | | |
|-----------------|----------|------------|------------|
| Data publicării | 10.01.21 | Coduri CPV | 45233140-2 |
|-----------------|----------|------------|------------|

| | |
|-------------------|-------------------------------------|
| Pretul estimativ: | 3.547.687,24 RON - 3.547.687,24 RON |
| | 1.028.030,45 RON - 1.028.030,45 RON |
| | 6.188.704,00 RON - 6.188.704,00 RON |
| | 4.013.585,00 RON - 4.013.585,00 RON |
| | 3.579.900,00 RON - 3.579.900,00 RON |

Descriere: 3. LOT 3: Refacere poduri peste pârâul Ermeneasa și peste pârâul Doftana (pod Mușița), LOT 3: "Refacere poduri peste pârâul Ermeneasa și peste pârâul Doftana (pod Mușița)" Pod Mușița: Podul Musita se afla pe raza comunei Valea Doftanei, județul Prahova, și are o lungime de 30,00 m, fiind alcatuit din 2 deschideri. Infrastructura podului este alcatuită din 2 culee masive cu fundare directă și o pila lamelara cu fundare directă. Soluția optimă aprobată este soluția 1- Reabilitare pod prin asigurarea unui gabarit de 5,00m carsoabil. - Lungimea totală a podului-30 m; -Latime parte carosabila -5,00 m; -Schema statica-Grinda simplu rezemata -Infrastructura-Pila lamelara si culei masive. -Mode de fundare-Fundare directă. Pod Ermeneasa: Legatura dintre strada Radu Paisie Voda cu strazile Calea Traistenului si Calea Mogosoaiei este facilitata de un pod care traverseaza Valea Ermeneasa. Podul existent are componenta mixta, improvizata, pilele si culeele sunt executate din beton armat, zidurile de sprijin din lungul albiei alaturate culeelor sunt executate din zidarie de piatra iar suprastructura este alcatuita din grinzi metalice de tip I pe care rezama podina din lemn. Lungimea totală a podului este de 23,60m, cele 3 deschideri simplu rezemate avand lungimi de 7,70m, 8,70m si 7,20 m. Scenariul optim aprobată este scenariul I- Demolare pod existent și execuție pod nou cu suprastructura din grinzi prefabricate precomprimate, pe o singura deschidere. - Lungime totală pod: 26,50m - Lungime suprastructura: 24,00m - Numari grinzi in sectiune: 8 buc. - Latime totala pod: 10,00m - Latime parte carosabila: 7,00m - Latime trotuare: 2 x 1,20m. 5. LOT 5: Refacere pod Cartier Negraș - Islaz Negraș, LOT 5: "Refacere pod Cartier Negraș - Islaz Negraș Legatura dintre strada Valea Negrasului cu Islazul Negrasului este facilitata de o podina de lemn, care traverseaza Raul Negras. Având în vedere defectele și degradările constatate se recomandă execuția unui pod nou care să corespundă din punct de vedere hidraulic debitului de calcul pentru apărarea împotriva inundațiilor a localitatii Valea Doftanei. Scenariul optim aprobată este scenariul 1: Execuție pod nou cu suprastructura din grizi prefabricate precomprimate, pe o singura deschidere. Lungime totală pod: 14,00 m Lungime suprastructura: 12,00m Numari grinzi in sectiune: 10 buc. Latime totala pod (parte carosabila): 5,00m Schema statică a podului este de grinzi simplu rezemate. Podul are o suprastructură alcatuită din grinzi prefabricate precomprimate cu armatura preîntinsă, cu lungime de 14 m și înălțime de 93cm. La partea superioară, grinzele vor fi solidarizate cu o placă de suprabetonare din beton armat clasa C35/45 cu grosime variabilă. Peste betonul de umplură se vor așterne 2 straturi de beton asfaltic BAPC 16 rul 50/70 (4+4 cm). Calea pe pod este alcatuită din: - 1 cm hidroizolatie performantă tip membrană; - 3 cm protecție hidroizolație - 2 x 4 cm beton asfaltic BAPC 16 rul 50/70; Infrastructurile sunt alcătuite din 2 culei masive fundate direct. Fiecare culee este fundată pe radiere din beton armat clasa C25/30, iar blocurile de fundare sunt din beton de clasa C20/25. Elevațiile culeelor vor fi realizate din beton armat clasa C30/37. Ambele infrastructuri sunt prevăzute cu opritori antiseismici. Pe culei se vor monta dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatație de tip etanș cu suflul maxim de 50mm. Toate suprafețele de beton în contact cu pământul vor fi protejate prin aplicarea unei hidroizolații din emulsie cationică. Restul suprafețelor se vor proteja anticoroziv cu vopsea specială de protecție. Se va asigura racordarea la capetele podului a platformei căii și a rampelor de acces la noile caracteristici ale podului (lățime,

cotă roșie). Ramele vor avea o structură rutieră nouă, cu următoarea alcătuire: - 4 cm strat de uzură din beton asfaltic BAPC16rul 50/70 conform AND 605/2016; - 6 cm strat de legătură din binder de criblură BADPC 22,4 leg 50/70 conform AND 605/2016; - 20 cm strat de bază din piatră spartă / piatră spartă amestec optimal, conform STAS 6400-84 și SR EN 13242:2013; - 25 cm strat de balast conform STAS 6400-84 și SR EN 13242:2013; - 10cm strat de formă realizat din balast conform STAS 6400-84 și SR EN 13242:2013..

1. LOT 1: Refacere strada Lacului; 0,300 km, LOT 1: "Refacere strada Lacului; 0,300 km" Se vor realiza lucrari in 2 etape. Pentru punerea in siguranta a caii de rulare /platforma drumului in ETAPA 1 de pe aceasta strada , intre km 0+370-0+670, se propun urmatoarele lucrari: Realizarea unei linii de piloti forati, care sa opreasca curgerea de material, pentru stabilizarea taluzului si stoparea eroziunilor. Curatarea taluzului existent de materialul degradat, reprofilarea acestuia si consolidarea bazei lui cu casete din beton umplute cu balast. În momentul actual starea tehnică a drumului este afectat de o alunecare de teren pe cca 1/3 din latimea platformei drumului, circulatia rutiera desfasurandu-se pe cca 3m din latimea platformei drumului. Drumul se afla la cca 35 m deasupra paraului Doftana, si este realizat in profil mixt, cu o latime de cca 4m. Cca 2 m din latimea platformei drumului este realizata in umplutura de pamant in amestec cu roca, realizata din excavatia debleului. O mare problemă o reprezintă colectarea și evacuarea apelor de pe partea carosabilă. De-a lungul drumului analizat nu exista șanțuri, apa scurgându-se liber pe carosabil. Varianta optima aprobată este varianta 1 cu implementarea solutiei 1:Realizarea proiectului prin solutii de reabilitare cu micropiloti si aparari de mal din casete prefabricate tip R3. -Structura de sprijin din casete prefabricate tip R3 L=86 m, incepand cu km 0+410, pe partea dreapta L=65 m, incepand cu km 0+558, pe partea dreapta Lungimea totala a structurii de sprijin din casete prefabricate tip R3 este de 151 m. -Zid de sprijin din beton cu fundatie din micropiloti si parapet metallic tip semigreu L=86 m, incepand cu km 0+410, pe partea dreapta L=65 m, incepand cu km 0+558, pe partea dreapta. 2. LOT 2: "Refacere drumuri locale - patru zone; 4,700 km; Zona "Podu Mușii" - 1,000 km; Zona "Piciorul Mânzului"- 1,000 km; Zona "Poduri - Cotul lui Iepure"- 2,000 km ; Zona "Ciopârceni" - 0,700 km", LOT 2: "Refacere drumuri locale - patru zone; 4,700 km; Zona "Podu Mușii" (str. Castelului) - 1,000 km; Zona "Piciorul Mânzului" (str. Podu Înalt, str. G-ral Eremia Grigorescu, str. Șoseaua Nordului) - 1,000 km; Zona "Poduri - Cotul lui Iepure" (str. Calea Brașovului, str. Sorica, Str. Răsăritului, str. MS Mihai I) - 2,000 km; Zona "Ciopârceni" (str. Calea Mogoșoaiei) - 0,700 km" -Zona " Podu Musitii" □ Strada Castelului , se va amenaja pe o lungime de 1059 m, si o latime de 4 .00 m (suprafata rezultata fiind de 4236 mp), si se vor proiecta o subtraversare si 631 m sant betonat. -Zona "Piciorul Manzului" □ Strada Podu Inalt se va amenaja pe o lungime de 300 m, si o latime de 3.00 m (suprafata rezultata fiind de 900 mp), si se vor proiecta 3 subtraversari si 120 m sant betonat. □ Strada G.Eremia Grigorescu se va amenaja pe o lungime de 457 m, si o latime de 3.50 m (suprafata rezultata fiind de 1599.50 mp), si se va proiecta o subtraversare. □ Strada Soseaua Nordului se va amenaja pe o lungime de 862 m, si o latime de 3.00 m (suprafata rezultata fiind de 2586 mp), si se vor proiecta 2 subtraversari si 80 m sant betonat. -Zona "Poduri-Cotul lui Iepure" □ Strada Calea Brasovului se va amenaja pe o lungime de 300 m, si o latime de 3.50 m (suprafata rezultata fiind de 1050 mp), si se vor proiecta 5 subtraversari si 911 m sant betonat/rigola. □ Strada Sorica se va amenaja pe o lungime de 1059 m, si o latime de 4 .00 m (suprafata rezultata fiind de 4236 mp), si se vor proiecta 195 m sant betonat/rigola. □ Strada Rasaritului se va amenaja pe o lungime de 137 m, si o latime de 3 .00 m (suprafata rezultata fiind de 411 mp), si se vor proiecta 141 m sant betonat/rigola. □ Strada M.S Mihai I se va amenaja pe o lungime de 200 m, si o latime de 3 .00 m (suprafata rezultata fiind de 600 mp), si se vor proiecta 140 m sant betonat/rigola. -Zona "Cioparceni" □ Strada Calea Mogosoaiei se va amenaja pe o lungime de 1541 m, si o latime de 4.50 m (suprafata rezultata fiind de 6934.50 mp), si se vor proiecta 2 subtraversari, 200 m sant betonat si un zid de sprijin cu lungimea de 190 m. Varianta optima aprobată este varianta medie: Realizarea unor lucrari de refacere a structurii rutiere si punere in siguranta a drumurilor. S-a ales scenariul II , varianta 2. Scenariul II – linia roșie nu se poate așeza cu 25-30 cm peste existent: Varianta 2 - săpătură; - 25 cm balast conform STAS 6400-84 si SR EN 13242:2013; - 10 cm macadam conform SR179/1995. 4. LOT 4: Refacere strada Malul Negrașului; 0,200 km, LOT 4: "Refacere strada Malul Negrașului; 0,200 km" Strada Malul Negrașului se va amenaja pe o lungime de 380 m, si o latime de 4.00 m (suprafata rezultata fiind de 1520 mp), si se vor proiecta 100 m sant betonat/rigola si un zid de sprijin cu lungimea de 300 m. În momentul actual starea tehnică a drumului analizat din comuna Valea Doftanei este afectat , o mare problemă o reprezintă colectarea și evacuarea apelor de pe partea carosabilă. Strada nu are prevăzute șanțuri de captare și dirijare ape pluviale, ceea ce a permis apelor de șiroire din precipitații să se infiltreze în patul drumului, să antreneze materialul fin existent și să genereze degradările. Varianta optimă aprobată este varianta 1: Realizarea proiectului prin

solutii de refacere a platformei drumului, dupa implementarea solutiilor pentru prevenirea calamitatilor naturale. Tratarea platformei actuale se va face astfel: Sistem rutier elastic - 4 cm strat de uzura din beton asphaltic cu criblura tip BA 16 rul-50/70 (SR EN 13108-1:2016, AND 605:2016) - 6 cm strat de legatura din beton asphaltic deschis cu criblura tip BAD 22.4 leg 50/70 (SR EN 13108-1:2016, AND 605:2016) - 20 cm strat de fundatie din piatra sparta (STAS 6400-84, SR EN 13242+A1:2008) - 25 cm strat de fundatie din balast (STAS 6400-84, SR EN 13242+A1:2008).
