


Proiect finanțat de
UNIUNEA EUROPEANĂ


POS Transport
2007 - 2013

AUTORITATEA CONTRACTANTA



Ministerul Economiei si Finanțelor
Oficiul de Plati si Contractare Phare

CFCU

AUTORITATEA DE IMPLEMENTARE

Ministerul Transporturilor

BENEFICIAR FINAL LOT 1

C.N.C.F "CFR" SA
EXEMPLAR NR.

PORTOFOLIU DE PROIECTE PHARE CES 2005

LOT 1

**Asistență tehnică pentru pregătirea unor lucrări
de reabilitare pentru tuneluri și poduri de cale ferată**

VOLUMUL II

**INSTRUCIUNI PENTRU URMĂRIREA COMPORTĂRII ÎN TIMP A LUCRĂRILOR
REABILITARE POD CF KM 57+560
LINIA CF 300 BUCUREȘTI PLOIEȘTI
SRCF BUCUREȘTI
POD**



Consultant



 **prointec**

 **CONSYS PROIECT**

OBIECT:
FAZA:
AUTORITATEA CONTRACTANTĂ:
AUTORITATEA DE IMPLEMENTARE:
BENEFICIAR FINAL:

REABILITARE POD KM 57+560 LINIA CF 300. Bucuresti-Ploiesti-POD
PTH+DE
M.F. – O.P.C.P.
M.T. – D.G.R.F.E.
C.N.C.F."C.F.R."S.A. - SUCURSALA R.C. BUCURESTI



INSTRUCȚIUNI PENTRU URMĂRIREA CURENTĂ A COMPORTĂRII ÎN TIMPUL LUCRĂRIILOR

1. GENERALITĂȚI

I.1. Supravegherea curentă a construcțiilor urmărește depistarea și semnalarea din fază incipientă a fenomenelor ce periclitează calitățile pentru exploatare a construcțiilor, sub aspectul durabilității, siguranței, confortului și economicității, în vederea luării din timp a măsurilor de întreținere necesare pentru înlăturarea cauzelor și efectelor acestora.

I.2. Domeniul de aplicare al supravegherii curente a stării tehnice cuprinde toate obiectele de construcții aflate în evidența fondurilor fixe ale unităților ce aparțin de calea ferată.

I.3. Supravegherea curentă a stării tehnice are caracter permanent, durata ei coincide cu durata de serviciu efectivă a obiectelor urmărite.

I.4. Organizarea supravegherii curente a stării tehnice a obiectelor de construcții din dotare este sarcina beneficiarului, care o execută cu personal și mijloace proprii, la intervale de timp reglementate prin normative și instrucții specifice.

2. DESCRIEREA LUCRĂRII

În proiect s-a prevăzut construirea unui pod nou de incrucisare având următoarele caracteristici:

- infrastructura va fi alcătuită din cate două culee pentru fiecare fir de circulație;
- suprastructura va fi alcătuită din cate două tabliere metalice sudate, simplu rezemate, în curba, de tip grinzi cu zăbrele cale jos cu cuva de balast de 54.0 m deschidere;
- racordarea podului cu terasamentul se va realiza cu ziduri de sprijin (la culeele C1 firulul I si C2 firul II), cu aripa din beton (la culeea C1-firul II) si sfert de con pereat la culeea C2, firul I.

Toate materialele și utilajele necesare execuției lucrărilor se vor transporta pe calea ferată. Nu este posibilă amenajarea unui drum de acces la lucrare.

Inlocuirea tablierelor existente și lucrările aferente podului nou se vor executa la adăpostul unor poduri provizorii montate pe firul I care vor rezema pe culeele existente și pe blocuri din beton în condițiile în care circulația trenurilor se va desfășura numai pe firul I, cu o restricție de viteză de 30km/h iar circulația pe firul II va fi închisă total. În anumite faze de lucru se vor solicita și închideri parțiale ale circulației pe liniile de jos. După montarea tablierului nou pe firul I se va trece circulația pe linia I și se vor finaliza lucrările de execuție și de montaj ale culeelor și tablierului pe linia II urmate imediat de demolarea infrastructurii podului vechi și de retrasarea optimă a axei căii la liniile de jos

3. PODURI DE CALE FERATĂ

Urmărirea curentă în exploatare a podurilor se face la termenele și în conformitate cu prevederile următoarelor instrucții și ordine:

- Nr.305 - Instrucția privind fixarea termenelor și a ordinei în care trebuie efectuate reviziile căii.
- Nr.301 - Îndrumătorul pentru revizia și întreținerea lucrărilor de artă.
- Nr.314 - Instrucția pentru norme și toleranțe la linii, schimbătoare de cale, poduri și tuneluri.



III. 1. Infrastructura

Se vor urmări în principal următoarele aspecte:

- a. Se va controla apariția de fisuri, crăpături, dislocări, exfolieri, segregări de betoane în elevațiile culeilor, în banchetele cuzinetelor, în zidurile de gardă și zidurile întoarse;
- b. Pe paramentul culeilor se va observa dacă au apărut scurgeri de apă cu calcită din cauza infiltrațiilor;
- c. Se va verifica starea racordărilor;
- d. În situația apariției dezaxării căii pe pod se va controla dacă infrastructurile sau aparatele de reazem au suferit deplasări sau rotiri, altele decât cele normale în exploatare.

III. 2. Calea pe balast cu cuvă de beton și traverse de beton

- a. Calea să fie axată pe pod în limita toleranțelor prescrise, cu respectarea abaterilor prescrise.
- b. Stratul de piatră spartă sub talpa traversei să aibă grosimea prevăzută în proiect și minim 30 cm.
- c. Piatra spartă din cale să fie curată și drenantă.
- d. Traversele pe pod și la capetele podului, pe terasament, să fie bine burate.
- e. Prisma de piatră spartă să fie completă și bine compactată, pentru a nu permite șerpuiți ale căii pe pod.
- f. În cazul în care se lucrează cu mașini de ciuit piatră spartă, se va urmări ca dispozitivul de antrenare a pietrei sparte de sub linie să nu deterioreze șapa de hidroizolație.

III.3. Tabliere GZCJ

În cadrul urmăririi curente se vor avea în vedere următoarele:

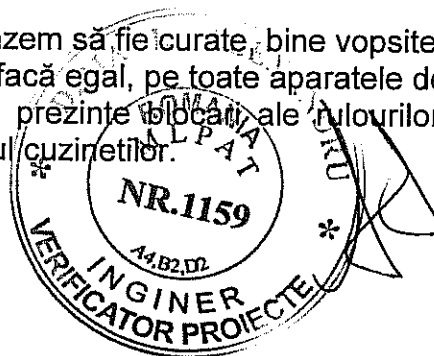
- a. Se va observa dacă sunt infiltrații de apă prin cuva de beton, prin timpane, în zona aparatelor de reazem, cu apariția petelor alb - gălbui de calcită.
- b. Se va controla apariția de fisuri sau crăpături în dala cuvei, luându-se măsuri de urmărire a evoluției lor.
- c. Se va urmări dacă sunt desprinderi de beton din dală și armături dezvelite.
- d. Se va verifica existența, conform proiectului, a distanțelor dintre capetele dalei și zidurile de gardă culeilor, urmărindu-se menținerea acestora la valorile din proiect.
- e. Parapețul și trotuarele trebuie să fie în stare bună, fără părți lipsă sau elemente deteriorate.
- f. Se va urmări starea grinzilor și a protecției anticorozive de la talpa inferioară, refacerea protecției executându-se cu o periodicitate dictată de calitatea vopselei, dar nu mai rar de 10 ani.
- g. Se va urmări săgeata sub încărcări de exploatare.

III.4. Aparat de reazem metalice

În cadrul urmăririi curente se vor verifica următoarele aspecte:

- a. Piese metalice (opritori longitudinali și transversali) să nu fie ruginite sau să prezinte cuiburi de rugină;
- b. Elementele aparatelor de reazem să fie curate, bine vopsite.
- c. Rezemarea tablierului să se facă egal, pe toate aparatele de reazem;
- d. Aparatele de reazem să nu prezinte blocaje ale ruloarelor, rotiri în spațiu față de axa verticală a lor sau afundări în betonul cuzinetelor.

Întocmit,
Dr. Ing. Cristian DIMA



Verificat,
Ing. Ioan DACHIN

