

Iarna nu-i ca vara:

A fost cod portocaliu în Moldova...

Ninsorile abundente care au căzut la mijlocul lunii ianuarie a făcut să se așeze un strat destul de consistent de zăpadă pe drumurile naționale din județele Moldovei. Indiferent că a fost avertizare de Cod Galben sau Portocaliu, noapte sau zi, drumarii au fost mereu prezenți la datorie. Unii la cârma autoutilajelor sau la lucrări de întreținere pe timp de iarnă, iar alții la permanență ori dispercerat, în contact cu realitatea de pe teren. La fel ca și în anii trecuți, am fost prezenți și de această dată alături de drumari la acțiunile de deszăpezire, motiv de a trece în revistă câteva din evenimentele la care am fost martori.

In nordul României, drumurile naționale au cunoscut o îmbunătățire substanțială a calității carosabilului, motiv pentru mulți să apese mai tare pe pedala de accelerație, și inevitabil, au apărut accidentele. Unele mai grave, altele doar cu fiare contorsionate.

Chiar dacă nu au fost viscocele de altădată, la Botoșani traficul s-a desfășurat în cele mai bune condiții, nefiind înregistrate evenimente datorate drumarilor. Ing. **Viorel ZACREȚCHI**, șeful SDN Botoșani, consideră că a intrat în această iarnă foarte bine pregătit: „**Începând cu încheierea contractului de deszăpezire și continuând cu pregătirea carosabilului și amplasarea parazăpezilor, revizia și**

reparația autoutilajelor, asigurarea condițiilor de cazare pentru personalul deservent, toate acestea mi-au asigurat garanția că voi face față cu brio oricărei situații. Așa a fost: nu avem până acum nicio sincopă în activitatea noastră”. Într-adevăr, parcurgând drumurile naționale de aici, am constatat că s-a intervenit operativ și carosabilul este „la negru”, chiar dacă ninge consistent.

La SDN Suceava, ing. **Romeo Caciuc**, adjunctul șefului secției, a „uitat” de casă (aflată în județul Botoșani) și se află mereu pe drumurile din Bucovina, asigurând conducerea cu operativitate a tuturor acțiunilor de deszăpezire: „**Sunt convins că iarna va fi trecută cu bine de colecti-**

vul nostru, deoarece avem asigurate toate condițiile încă din luna noiembrie. Până acum a nins mult, dar n-am avut emoții: totul a decurs conform așteptărilor. Trebuie să dezvălui că am înregistrat și noutăți în activitatea noastră. În această iarnă am reușit să aplicăm pentru prima dată o soluție nouă – Peelx – care ne-a ajutat foarte mult. Am folosit-o la polei, la temperaturi între -9 și -11 grade C, înregistrând o remanență de minimum 20 de ore. Mă bucur că am reușit să trecem cu bine și acest test, care reprezintă un nou capitol în intervenția la polei”, ne-a declarat acesta. Unele accidente oferă participanților la trafic imagini de groază, așa cum s-a întâmplat pe DN 17, zona Ilișești, într-una din nopți, pe la orele 2,00. Ninge, iar carosabilul tratat cu sare era umed. Un șofer a considerat că noaptea nu va putea fi prins de polițiștii rutieri că circulă cu anvelope de vară. Viteza de deplasare, neadaptată la condițiile meteo, a fost „bonusul” pentru producerea unui accident rutier. Chiar dacă a scăpat cu viață,



suntem convinși că evenimentul prin care a trecut și amenda pe care o va plăti, vor fi un motiv serios de a nu se mai aventura în asemenea situații. Și alții, care au văzut accidentul, ar fi cazul să fie mai atenți.

Zona Bucovinei atrage foarte mulți turiști, indiferent că este vară sau iarnă, iar drumurile naționale care o traversează oferă posibilitatea deplasării în condiții de confort și siguranță. În timp ce „TransRăul” este închis circulației rutiere, DN 17, care trece spre Ardeal prin Pasul Mesteacăniș, asigură confort, dar și imagini superbe de munte. Traversez zona și remarc întreținerea corespunzătoare a DN 17 și DN 2E, carosabilul „la negru”, chiar dacă ninge ca-n povești. Deși are în administrație una dintre cele mai lungi suprafețe de drum național, Baza de dezapezire de la Câmpulung Moldovenesc asigură mereu întreținerea sectorului care leagă intersecția de la Iacobeni, DN 17 și DN 18, cu intersecția de la Spătărești, pe DN 2. **„E jale pe șosea. Nu au dat cu nimic și nici nu sunt de văzut pe aici. Circulăm cu 20 de km/h. Nu se poate așa ceva”**, spune dispecerul de la CNAIR, într-o zi de duminică spre luni, pe la ora 12 din noapte, un șofer care se afla, spunea el, pe DN 17. Situația a apărut după foarte puțin timp de la plecarea noastră din zonă. Firesc, odată cu primirea reclamației, așa cum o facem de fiecare dată, am trecut la verificarea ei. Constatarea și concluzia au venit, ca în nenumărate alte cazuri: conform rapoartelor dispozitivului de monitorizare GPS în zona reclamată, și la acel moment, au acționat patru autoutilaje de la Baza Câmpulung Moldovenesc, conform programărilor și a instrucției. Nervi, stres și program dat peste cap: așa se întâmplă în foarte multe locuri, când persoane abonate la reclamații se comportă copilărește.

Și pe DN 24, de la Vaslui spre Iași, ninsoarea a adus necazuri unora dintre participanții la trafic. Au fost destui conducători auto care au pornit la drum nepregătiți, cu autovehicule de mare tonaj, mai ales că era transmisă deja o avertizare de Cod Portocaliu de ninsoare și viscol. Echipaje de drumari de la SDN Iași și SDN Bârlad, însoțite de polițiștii rutieri, au acționat până ce au reușit să scoată din zonă toate tirurile și să le ajute să ajungă la destinație. Desigur, a fost nevoie de eforturi suplimentare pentru a rezolva fiecare situație în parte, dar experiența, profesionalismul și seriozitatea drumarilor au contat încă odată în acțiunile speciale de iarnă. Mai ales că au avut de asigurat circulația pe trasee de legătură cu vămile Albița și

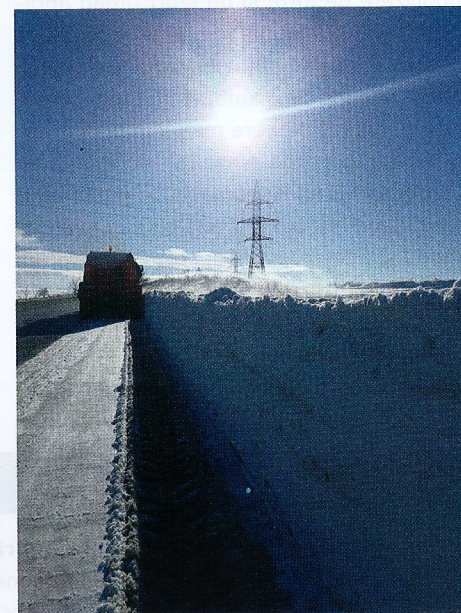
Sculeni sau cu cea mai mare aglomerație urbană din România, după București.

De altfel, toate aceste calități i-au ajutat și pe drumarii nemțeni să asigure circulația fluentă pe toate arterele din administrație, indiferent că sunt din zona de munte sau de șes. Imaginile surprinse în toate zonele de aici ne arată că s-a lucrat foarte bine, indiferent de avertizările sau codurile meteorologilor. Dacă viscolul a încercat să-i pună la încercare pe DN 15D, renumit pentru blocajele de altă dată, acum, drumarii de la SDN Piatra Neamț au reușit cu eforturi foarte mari să mențină deschis traficul, fără pagube sau evenimente neplăcute.

Mulțumirea drumarilor vine odată cu asigurarea, în orice condiții sau anotimp, a unor condiții bune de circulație. Am întâlnit încă odată acest deziderat la colectivul de la SDN Bacău, care are activitate pe trei drumuri cu trafic intens: DN 2, DN 11 și DN 15. **„Ne-am pregătit din timp, astfel încât această iarnă să nu ne ofere surprize. Cred că până acum ne-am descurcat onorabil, dovadă fiind aprecierile venite din public, de la utilizatori. Traficul din centrul Moldovei, de la Est spre Vest și de la Nord la Sud, este asigurat de noi, cu dotarea și personalul de la secție și baze. Dacă nu am avut niciun minut de întrerupere a circulației, cred că este în primul rând meritul nostru”**, spune ing. **Iulian VASILIU**, șeful SDN Bacău.

Emoțiile primei ninsori s-au transformat în frisoane, la Galați

Dacă restul SDN-urilor din regiune își făcuseră deja „rodajul” în ceea ce privește intervențiile la dezapezire, Galațiul s-a aflat în fața primei ninsori din acest sezon. Ca atare, și emoțiile lucrătorilor acestei secții erau pe măsură. „Vine Codul!”, „Frontul atmosferic se îndreaptă spre Galați!” erau cuvinte pe buzele șefilor SDN Galați și ale lucrătorilor din districte, care se aflau în block-start-uri încă de la primele semne de ninsoare abundentă care își făcuseră deja simțită prezența pe colinele Iașului, la Bacău sau la Botoșani. Aceasta în condițiile în care, cu doar câteva ore mai înainte, nimic nu prevestea valul de viscol ce avea să se abată asupra gălățenilor. Carosabil uscat, parțial umed, cum se înregistra pe comunicările interne, în contrast cu raportările celorlalți șefi de SDN-uri, care au avut parte de un weekend-scurtat de avertizarea Cod Galben, instituită cu o zi înainte. **„A venit și la noi ninsoarea**



și cu viscolul, vorba unora dintre colegi, cu vârf și îndesat”. DN 24D Galați – Cuca - Bârlad reprezintă pentru noi deja piatra de încercare, deoarece are un tronson de drum predisus la înzăpezire aproape la fiecare ninsoare, deoarece este așezat perpendicular pe direcția vântului”, ne-a spus ing. **Petru TUDORACHE**, șeful SDN Galați.

Nici acest an nu a făcut excepție. După primii fulgi care și-au făcut apariția undeva spre miezul nopții de duminică spre luni, un prim semnal de alarmă tras la primele ore ale dimineții de 18 ianuarie, când pe DN 24D, pe sectorul menționat, ninsoarea și viscolul puternic, cu vânt de aproape 100 km/oră, au produs deja primele blocaje. **„În mod normal, potrivit legii și normativelor în vigoare, noi, conducerea secției, cu sprijinul poliției rutiere, aveam posibilitatea închiderii acestui sector de drum”**, a completat ing. Petru TUDORACHE. Cu toate acestea, comunicarea permanentă cu conducerea DRDP Iași, dar și sprijinul logistic constând în mobilizarea de autoutilaje și material antiderapant de la secțiile învecinate, au făcut ca

bariera albă să fie în cele din urmă spulberată. Astfel, după un efort susținut de câteva ore, DN 24D, asupra căruia erau ațintiți ochii tuturor responsabililor cu dezapezirea din regiune, a fost redat în întregime circulației. Autofrezele au deschis drumul buldoexcavatoarelor cu lamă și răspânditoarelor de material antiderapant, spre bucuria șoferilor de autoturisme care făcuseră coadă în spate, după cum ne-a relatat șeful SDN Galați.

Acest episod poate reprezenta, dacă vreți, o mostră de dăruire profesională a drumarilor, dar și de lucru în echipă, într-o mobilizare de forțe și un efort uman apreciabil, care s-a întins pe mai bine de 24 de ore. În plus, cel puțin în cazul Galațiului, putem vorbi și de o ambiție de ordin personal a șefului SDN, care nu a dorit să se lase învins de la prima ninsoare din acest an. Rezultatul? Unul remarcabil, ar putea spune cei care au urmărit pas cu pas evoluția vremii și a intervenției operative din teren. **„Am avut intervenții în această perioadă, care unora li s-au părut banale, în condițiile în care în restul țării se anunțau zeci de drumuri închise circulației. DRDP Iași a reușit însă performanța**



de a nu avea vreun sector blocat, din cei 3.480 de kilometri de drumuri naționale avute în administrare. Chiar dacă Normativul privind prevenirea și combaterea înzăpezirii pe drumurile publice – AND 525/2013 stabilește că pe timp de viscol, avertizat cu cod galben și/sau portocaliu, se va interveni doar în situația în care sunt în pericol vieți omenești sau distrugerii materiale pe rețeaua de drumuri publice –

noi am reușit să menținem deschise circulației toate drumurile de pe raza celor nouă SDN-uri din subordine. Și am avut destule momente care ne-au pus la încercare dotarea și experiența noastră acumulată an de an”, spune ing. **Ovidiu Mugurel LAICU**, director general regional al DRDP Iași.

**Nicolae POPOVICI
Dan HAȚEGAN**

POȘTA REDACȚIEI

Ing. Alexandru Dobre (președinte onorific ARACO):

„Apreciez foarte mult revista dv. și consider că este o publicație de un real interes și sprijin pentru toți cei implicați în dezvoltarea infrastructurii rutiere din România. Aș vrea să remarc în mod deosebit articolul „Teza 12 a lui Marx și autostrăzile” pentru buna documentare și pentru explicarea atât a evoluției, cât și a sincopei programului de autostrăzi în ultimii 27 de ani”.

Ing. Gheorghe Ioan (pensionar):

Am citit în nr. 172 (241) al revistei „Drumuri Poduri” informația că „D.R.D.P. Iași a pus în funcțiune o nouă stație de asfalt la Vaslui”. Mă bucură faptul că actuala conducere a C.N.A.I.R. a înțeles importanța modernizării și dotării D.R.D.P.-urilor. D.R.D.P. Iași continuă de fapt tradiția începută, cu mulți ani în urmă, de cel care a fost ani la rând mentorul și directorul drumurilor moldovenești, ing. Neculai Tăutu. Nu este vorba de o nouă etapă, ideea executării lucrărilor în regie proprie a fost aplicată cu mare succes de cele două mari personalități ale drumurilor românești care au condus zeci de ani A.N.D.: ing. Theodor Blumenfeld și dr. ing. Mihai Boicu. Apreciez eforturile pentru realizarea acestei reviste care să ne reprezinte pe noi drumarii și podarii acestei țări. Sper că la viitorul Congres de Drumuri și Poduri de la Iași, dl. director regional **Ovidiu Mugurel Laicu**, să ne prezinte această realizare dar și câteva lucrări realizate în regie proprie cu ajutorul stației de asfalt de la Vaslui. Mai sper că drumarii din conducerea C.N.A.I.R. să susțină la nivel național înființarea de asemenea formații de producție care să execute lucrări în regie proprie și să se preocupe ca și până acum de întreținerea rețelei de drumuri naționale, autostrăzi și poduri din România. Consider că revenirea la lucrările în regie proprie poate aduce nu numai economii importante ci și creșterea competitivității și calității lucrărilor executate.

ERATĂ:

Dintr-o regretabilă eroare la pagina 12 din revista Drumuri Poduri nr. 174(243)/2017 a apărut o greșală de tipărire motiv pentru care supratitlul articolului „Teza 12 a lui Marx și autostrăzile” se va citi „Evoluția proiectelor de autostrăzi: 1967- 2017”

Cel mai lung și mai adânc tunel rutier din lume



A început construcția celui mai mare tunel rutier subacvatic între Bergen și Stavanger din Norvegia. Denumit „Rogfast” proiectul va stabili câteva recorduri mondiale deoarece

va fi cel mai lung și mai adânc tunel subacvatic construit vreodată, măsurând 27,3 km și ajungând la adâncimea maximă de 392 de metri sub nivelul mării. Tunelul va fi inaugurat în anul 2025 și va reduce timpul de călătorie între Bergen și Stavanger la 40 de minute. Investiția va costa 1,8 miliarde de euro și se înscrie într-un program mai amplu de eliminare a rutelor de feribot. Construcția în sine va implica provocări tehnice și tehnologice deosebite care vor contribui la dezvoltarea pe viitor a unor asemenea construcții. Perioada de garanție va fi de 20 de ani, luându-se în calcul și o serie de provizioane pentru eventuale creșteri de costuri.