

Podul de la Cosmești (Galați) a intrat în febra lucrărilor de reparații

Ing. Nicolae POPOVICI,

Consilier juridic D.R.D.P. Iași

Podul amplasat pe D.N. 24, la km 7+358, peste Siret, este o lucrare de artă combinată, de cale ferată și de șosea, suprapuse, cu suprastructură metalică, printre puținele obiective de acest gen din România. Specialiștii de la S.C. POD - PROIECT S.R.L. Iași au expertizat această lucrare de artă aflată în administrarea D.R.D.P. Iași și au constatat că există degradări atât la nivelul plăcii de beton, care susține calea rutieră cât și la nivelul căii pe pod, motiv pentru care au propus luarea de măsuri în vederea executării unor lucrări de întreținere periodică de amploare.

Podul are calea ferată dispusă la partea superioară a structurii de susținere, pe două tabliere metalice independente, rezemate pe sistemul de antretoaze și contravântuiri orizontale, iar calea rutieră este dispusă la partea inferioară pe o rețea formată din cinci lonjeroane și antretoaze care susțin placa de beton armat pe care este dispus sistemul rutier. Lonjeroanele reazemă pe rețeaua de antretoaze și contra-vântuiri orizontale, care transmit încărcările la talpa inferioară a grinzilor metalice principale. Platelajul este construit din dale prefabricate din beton armat solidarizat cu talpa superioară a celor cinci lonjeroane și a celor două grinzi principale, prin intermediul unor co-

nectori metalici sudați. Infrastructura podului este alcătuită din cinci pile și două culee, iar suprastructura reazemă pe infrastructură prin intermediul aparatelor de reazem metalice. Pilele prezintă elevații masive din moloane de piatră cioplită, cu secțiune transversală dreptunghiulară hidrodinamică, cu avanbec și arierbec de formă semicirculară. Înălțimea elevației pilelor este de 5,40 m necesară pentru asigurarea debușeului de scurgere a apelor râului Siret.

Degradări pe calea pe pod și pe trotuare: coroziune avansată a stâlpului metalic al parapetului, denivelări ale căii pe pod, neasigurarea pantei de scurgere a apelor, parapete cu geometrie generală necorespunzătoare, degradarea rosturilor, a dispozitivelor de colectare și evacuare a apei, degradarea podinei metalice de pe trotuarele pietonale, degradări majore la nivelul plăcii de beton armat care susține calea rutieră.

„În conformitate cu Instrucțiunile pentru stabilirea stării tehnice a unui pod, indicativ AND 522/2002, elaborate de Administrația Națională a Drumurilor prin Decizia nr. 19/2002, pentru un Indice total de stare tehnică = cu 28 puncte, placa de beton prezintă o stare tehnică necorespunzătoare, fiind necesară aplicarea de lucrări de întreținere periodică. Din aceste considerente reabilitarea elementelor structurale degradate de la acest pod a devenit obligatorie pentru asigurarea condițiilor de siguranță a circulației rutiere până la darea în folosință a noului pod rutier. În acest sens au fost demarate activități pre-



mergătoare încheierii contractului de reparații, iar în final, am semnat contractul de execuție cu firma Freyrom, lucrări care vor fi executate în termen de patru luni”, ne-a declarat dl. ing. Ovidiu LAICU, directorul D.R.D.P. Iași.

Lucrările de întreținere periodică a plăcii de beton carosabile și a trotuarelor pietonale vor fi executate în două etape, pe jumătate din lățimea căii rutiere, menținând circulația rutieră și pietonală pe pod. Ca urmare a gabaritului autovehiculelor grele, cât și a siguranței executanților lucrării, traficul acestora este deviat pe o rută ocolitoare.

Podul de la Cosmești are o istorie zbuciumată, trăind alături de populația din zonă nenumărate tragedii. Înaintea actualului pod, care a fost dat în folosință în anul 1986, pe aceste locuri au fost construite mai multe poduri, care are fiecare în parte povești deosebit de interesante.

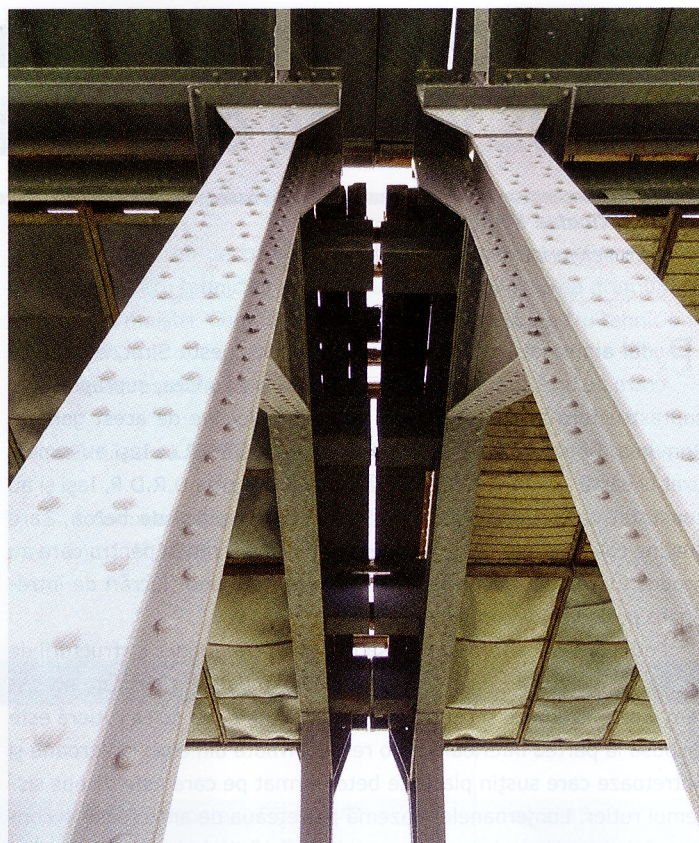
Cele mai multe poduri au fost construite aici din material lemnos, iar între anii 1868-1870, odată cu debutul transporturilor pe calea ferată a fost ridicat pentru prima dată un pod cu dublu rol: pentru a asigura accesul autovehiculelor și pentru traficul feroviar. El a rămas intact doar până la prima confruntare cu inundațiile catastrofale din 1871, când calea ferată a fost scoasă din funcțiune și abia în toamna anului 1872 circulația trenurilor a putut fi reluată oficial. Astfel, podul a fost avariat de mai multe ori, iar în cele din urmă a fost luat de ape.

În anul 1882, Anghel SALIGNY, personalitate tehnico-științifică născută într-o localitate gălățeană, își leagă numele de această zonă deoarece a făcut proiectul unui nou pod, a cărei construcție a realizat-o între anii 1885-1888. Acest pod a fost conceput și construit etajat (pentru trafic rutier la bază și pentru trafic feroviar deasupra, pe structură) și avea o lungime de 430 m, cu elemente metalice ornamentale, la vremea aceea fiind socotit cel mai frumos pod din țară. Acest pod a fost construit la cca. 10 m de precedentul pod, respectiv pe traseul podului actual. Lucrările la noul pod au beneficiat de nenumărate noutăți constructive, cea mai importantă fiind folosirea aerului comprimat sub clopot, metodă folosită deja în Europa, un exemplu constituindu-l lucrările de la podul Rochester din Abnglis de Fleur Saint Dennis, în anul 1851. Podul a fost folosit până în vara anului 1917, în timpul primei conflagrații mondiale, când a fost distrus prin dinamitare, de armata română din rațiuni de strategie militară, respectiv pentru a împiedica trecerea trupelor germane peste Siret.

După terminarea războiului, în anii 1918-1919, pe pilonii și structura primului pod s-a construit cel de-al treilea pod, provizoriu, cu un singur nivel, atât pentru calea ferată, cât și rutieră, care a funcționat până în anul 1924.

Între anii 1921-1924 s-a construit cel de-al patrulea pod, care există și astăzi. Podul a fost avariat în timpul cutremurului din 10 noiembrie 1940, când s-a degradat una dintre pile. Între anii 1962 - 1963, partea carosabilă a fost lărgită prin desființarea trotuarelor din interior și scoaterea lor în exteriorul podului, iar podeaua din lemn de stejar a fost înlocuită cu un planșeu de beton armat peste care a fost turnat asfalt.

În anul 1974, arcadele de la intrările de pod, construite din blocuri de piatră în stilul Arcului de Triumf, au fost demolate, fiind înlocuite cu schelete metalice mai largi și mai înalte pentru a înlesni trecerea autovehiculelor mari, iar în anul 1986 s-a



realizat consolidarea prin adaos direct de material a tălpii superioare și a diagonalelor grinzilor principale, consolidarea cu tirant flexibil pre-tensionat a tălpii inferioare, consolidarea cu tirant rigid a lonjeroanelor marginale care susțin drumul rutier și introducerea unor antretoaze care asigură conlucrarea dintre lonjeroanele marginale și celelalte lonjeroane care susțin platelajul de beton al drumului.

Siretul va avea în viitorul apropiat un pod nou pe D.N. 24, la km 7+620, prin care se va face legătura între localitățile Doaga și Tecuci. Obiectivul va fi finanțat din Fondul European de Dezvoltare Regională, în proporție de 69,25 la sută, iar restul de 30, 75 la sută va fi aportul Guvernului României, urmând ca vechiul pod să fie destinat doar traficului feroviar.

