

În goana după profit:

„Negustorii de lemn” distrug drumurile reparate

Nicolae POPOVICI

Amurgul unei zile de sâmbătă, din luna februarie a acestui an. Ne deplasăm prin Obcinele Bucovinene, cu gândul la cele aproape cinci decenii trecute de la lucrările executate aici, cu tehnica acelor vremuri. De la o cărare de munte, avem astăzi un drum modern, care străbate un ținut de vis. Remarcăm prin serpentine noul covor asfaltic turnat pe D.N. 17A, în urmă cu câteva luni, care bucură pe turiștii ce călătoresc pe aceste meleaguri binecuvântate.

În mersul lin al mașinii, peisajele superbe, pictate de pădurea și construcțiile turistice din zona Suceviței, fac plăcere ochiului, care nu se mai satură de admirat. Acestea sunt trăirile turistului, venit să colinde zona și să-și încarce sufletul.

Restricție de 7,5 tone pentru... turiști!

Noi, în schimb, avem surpriza ca, imediat ce începem să urcăm muntele și să intrăm în pădurea de foioase și rășinoase, să constatăm un dezastru care se petrecea pe acest drum. Negustorii lemnului scoteau buștenii din pădure și îi târau pe asfalt către locurile provizorii de încărcare, lăsând în urmă nenumărate urme de degradare a asfaltului turnat în urmă cu câteva luni. Imortalizăm imagini cu

degradările, sub privirile indifferente ale forestierilor.

La câteva sute de metri mai sus, ajungem la un alt loc de depozitare, unde era încărcat un camion, sub atenta supraveghere a gestionarului fondului forestier. Surprindem și aici imagini, dar, de această dată, suntem luați la întrebări în legătură cu rostul gestului nostru. Pădurarului și cărașilor li se pare firesc să folosească carosabilul pentru instalarea sistemului de echilibrare a camionului, chiar dacă „tălpile” intră în asfalt din cauza greutatei. La întrebarea de ce permit să plece și să circule un autocamion cu greutate de peste 30 de tone, în condițiile în care pe acest drum există restricție de 7,5 tone, aceștia ne spun că așa procedează toți, deoarece nimeni nu dorește să piardă bani cu mofturile drumarilor. Mai mult, pădurarul ne spune că în camion sunt lemnele pentru doi beneficiari și, astfel, există două avize de însoțire a mărfii. Și, i se pare firesc să susțină că, de fapt, este vorba despre două transporturi.

Aceasta este strategia arhicunoscută de a prezenta la control un document care nu corespunde cu realitatea și de a arunca praf în ochii fraierilor. Întrebăm dacă nu le este frică de controalele și amenzi pe care le pot primi și aflăm că a fost un echipaj de control de la I.S.C.T.R. pe acolo, chiar în acea zi. Pe timpul controlului, au lucrat în pădure până au trecut aceștia, după care și-au reluat activitatea.

Pe același traseu, la doar câțiva kilometri, ne întâlnim cu un alt autocamion care transporta încărcătura spre destinație, tot cu încălcarea restricției de greutate.



Buștenii, scoși din pădure și depozitați pe carosabilul nou de pe D.N. 17A



Crăpături și fâgașe, produse de vehiculele grele cu lemne

„Șoarecii joacă pe masă, când pisica nu-i acasă”...

Este ușor să încalci legislația și să distrugi drumurile, când știi că pot aplica sancțiuni pentru depășirea greutății doar 4-5 inspectori de la I.S.C.T.R., personal care are sarcini cât pentru 25 de inspectori. Reamintim că, până în anul 2011, în județul Suceava, își desfășurau activitatea de control privind respectarea greutății autovehiculelor patru echipaje cu opt inspectori. Din analiza rezultatelor obținute de către cele două entități se poate vedea diferența clară de importanță pe care echipajele drumarilor o acordau protejării infrastructurii rutiere din administrare. Pe de o parte, stă mărturie numărul mare de controale, de cântăriri și de sancțiuni aplicate de către echipajele drumarilor, iar pe de altă parte, se pot constata degradările care apar imediat pe drumurile reparate sau modernizate în prezent, când responsabil de control este I.S.C.T.R.



Autovehicul, „calat” pe carosabil pentru autoîncărcare, sub supravegherea pădurarului

De altfel, pădurarul ni s-a destăinuit că ziua „se lucrează la scos buștenii din pădure” iar, odată cu lăsarea serii, se încarcă „racoanțele” și expediază lemnele spre beneficiari. Tot el ne spune că din zonă

pleacă puține camioane cu lemne, cele mai multe transporturi care trec pe aici provenind de la distanțe mult mai mari. Șoferii nu sunt dispuși să meargă la Combinatul de la Rădăuți, ocolind pe la Gura Humorului, știind că nu prea are cine-i controla și sancționa.



Operațiunile forestiere se derulau în zona acestei borne kilometrice

Soluții de menținere a rețelei de drumuri naționale într-o stare viabilă

Iarna este anotimpul care pune cele mai multe probleme drumurilor din zona de munte. Așa cum am relatat mai sus, degradarea îmbrăcăminților bituminoase se datorează, în general, exploatării în condiții de trafic intens și circulației unor vehicule încărcate peste limitele admise în reglementările tehnice, pe fondul fenomenului de îngheț-dezghet. Am mai informat în numerele trecute ale revistei că, în urma unei analize a conducerii D.R.D.P. Iași, a rezultat soluția ca pe anumite zone să fie „întărită” structura rutieră existentă prin turnarea unui covor subțire. Ideea de a turna covoare asfaltice în locul plombărilor s-a dovedit a fi una fericită și pe alte sectoare de drumuri naționale, deoarece carosabilul care avea degradări arată acum foarte bine.

În Bucovina au continuat lucrările de întreținere și creare de condiții civilizate de circulație pe drumurilor naționale. „D.N. 2H, cel mai important traseu turistic care leagă Mănăstirea Putna de principala arteră care traversează Moldova, avea nenumărate degradări, iar acestea au fost eliminate prin turnarea unui covor asfaltic subțire, care a eliminat fâgașele, fisurile și celelalte cedări din carosabil. Acum, drumul turiștilor spre acest sfânt lăcaș de cult este parcurs în condiții foarte bune de confort și siguranță a circulației. În momentul în care vor fi eliminate și degradările, cauzate de alunecările de teren de pe scurtul traseu parcurs în comun pe D.N. 2E, se va putea vorbi de o arteră schimbată radical. Păcat de inconștiența unor utilizatori care ne distrug drumurile, pentru care am investit destui bani.”, ne-a spus **ing. Ovidiu Mugurel LAICU**, directorul regional executiv al D.R.D.P. Iași.

FLASH

**Kuweit:
O investiție rutieră de 3 mld. dolari**

Noul „*Sheikh-Jaber Al-Ahmad Al Sabah Causeway*” reprezintă un proiect de ingine-

rie rutieră, care va costa peste trei mld. de dolari. Acest proiect implică construcția unei conexiuni de 36 km peste Golful Kuweit, până în zona Subiyah. Astfel, se va reduce distanța dintre Kuweit și Subiyah, de la 104, la 36 km și, implicit, timpul de călătorie, de

la 90, la 30 de minute. Proiectul include construirea unui dig rutier peste golf de 27 km, a unui pod principal cu o deschidere de 200 m și a rampelor de abordare către uscat. Acesta este considerat cel mai mare proiect de inginerie din Orientul Mijlociu.