

Pe drumuri moldave:

Desfășurare de forțe tehnice și umane pe DN 18

Abia acum se poate vedea o frumoasă desfășurare de forțe tehnice și umane pe șantierul DN 18, drumul care leagă vechile ținuturi Bucovina de Maramureș. La o trecere în revistă a stadiului lucrărilor de pe cele două sectoare, se poate vedea evoluția în timpul scurs de la debutul acestora, în urmă cu un an. Înainte de toate, să spunem că traseul străbătut de DN 18 este una dintre cele mai vechi legături dintre Transilvania și Moldova, cunoscut încă din secolul al XIV-lea, pe vremea întemeierii statului feudal Moldovenesc. Drumul național DN 18 are originea în municipiul Baia Mare, la intersecția cu DN 1C, traversează Carpații Orientali și se termină în Bucovina, la intersecția cu DN17, în localitatea Iacobeni. Trebuie să recunoaștem că drumul traversează câteva localități pitorești - Valea Stânei, Botoș, Ciocănești, Cârlibaba și Iacobeni, pe unul dintre cele mai frumoase trasee din România, așezat într-o zonă superbă de munte.

Reabilitarea celor 39,9 kilometri de drum ai DN 18 de pe raza județului Suceava este împărțită pe două tronsoane: tronsonul III, de la Valea Stânei - Cârlibaba și până la Șesuri, la limita dintre județele Suceava și Maramureș, unde se lucrează din mai 2017, și tronsonul IV, de la Valea Stânei prin Ciocănești și până la Iacobeni, unde se lucrează din septembrie 2017.

Lucrările la acest sector sunt în întârziere cu șase ani, față de unele sectoare ale acestui drum din județul Maramureș, deoarece beneficiarul a fost nevoit să rezilieze în 2014 contractul semnat cu o firmă nesperioasă.

În primul rând, să spunem că zona este renumită, deoarece, așa cum spun locuitorii

de aici, "într-un an sunt șapte luni de iarnă și cinci luni de frig, iar vara este într-o miercuri sau joi". De aici, concluzionăm că lucrările executate trebuie să aibă în vedere clima în timpul căreia se lucrează și, în final, "trăiește" acest drum național. La fel s-a întâmplat și iarna trecută (care începe aici din noiembrie și se termină în aprilie), când au fost sistate lucrările. Odată cu schimbarea vremii, consorțiul de firme de execuție a mobilizat zeci de utilaje și personal, transformând șantierul într-un adevărat furnicar.

De aceea, se pot observa progrese vizibile, la toate componentele proiectului. Mai avansate sunt lucrările pe tronsonul III, în zona Cârlibaba, acolo unde au demarat lucrările din zonă în urmă cu un an.



Din analiza efectuată împreună cu ing. Vasile MAXIM, unul dintre consultanții proiectului, am fost asigurați că există certitudinea ca lucrările de pe primul tronson să fie finalizate până la 1 octombrie 2018, fiind aportul drumarilor la sărbătorirea Centenarului Unirii.

Lucrările proiectate pentru ambele loturi au în vedere toată structura drumului și cuprind ranforsări, consolidări, extinderi de carosabil, amenajări de poduri și podețe, realizare structuri de sprijin din gabioane, amenajare trotuare și rigole rutiere de scurgere a apei, etc. Frezarea și reciclarea straturilor de asfalt existente a avut în vedere ca, în cazul zonelor unde grosimea acestora era mai mică de 20 cm, să se completeze cu material de aport pentru realizarea unui strat de bază de minim 20 cm, ce conține bitum spumat și lianți hidraulici. Peste acest strat de bază se va așterne un strat de legătură din BAD 20 de 6 cm grosime și un strat de uzură din MAS 16 de 4 cm grosime. Atât în amonte, cât și în aval de poduri, s-a prevăzut calibrarea albiei și racordarea cu albia naturală. Având în vedere condițiile de amplasament și acțiunea directă a apelor râului Bistrița, în cazul viiturilor, se va





executa zid de apărare din gabioane, hel = 2,0 m, în lungime de 60,0 m. Sub poduri au fost prevăzute saltele din gabioane de 2,5 x 0,5 x 4,00 placate cu beton clasa C25/30 (15 cm grosime) pentru protejarea talvegului și a fundațiilor culeilor podurilor, iar în aval de poduri au fost prevăzute praguri de fund din gabioane cu înălțimea de 2 m. În localități, unde în prezent circulația pietonală se desfășoară pe acostamentele drumului și chiar pe partea carosabilă, în scopul creșterii siguranței rutiere, au fost prevăzute trotuare. În funcție de configurația locală și lucrările de consolidări terasamente și scurgerea apelor, acestea au lățimea de 1.00 m, realizate din 5 cm BA8 și strat fundație de minim 15 cm piatră spartă.

Ținând cont de caracteristicile mediului de trafic cât și de terenul disponibil, în proiect s-au prevăzut parcuri și stații de autobuz, menținute și reamenajate corespunzător. În plus, la km 199+975, pe partea dreaptă, se va amenaja o parcare de lungă durată, dotată cu: benzi de accelerare și decelerare, sistem de canalizare menajeră și pluvială, energie electrică și apă potabilă, spații pentru parcuri autoturisme, autocamioane și autobuze, spații de protecție și agrement și WC public.

La primul tronson au fost realizate deja principalele lucrări prezentate anterior, respectiv de reciclare a straturilor asfaltice existente, turnarea stratului de legătură, lucrări de reparații la poduri și podețe, lucrări hidrotehnice, lucrări de înlocuire podețe laterale și transversale ale drumurilor, acces la proprietăți, parcuri, stații de autobuz, rigole pentru colectarea, evacuarea și dirijarea apelor meteorice, plus protecție și relocare utilități electrice. Din analiza pe

luna aprilie se poate spune că lucrările de pe Tronsonul III au ajuns la peste 60% din program, existând șanse foarte mari de realizare a acestuia conform angajamentelor asumate de constructor, adică până la sfârșitul lunii octombrie a acestui an.

Carosabilul prinde un nou contur, deoarece aici se lucrează acum la așternerea stratului de legătură, peste care va fi așternut stratul de uzură.

În ceea ce privește Tronsonul IV, de la intersecția cu DN 17 – comuna Ciocănești și până la intrarea în Cârlibaba, au început lucrările abia în toamna anului 2017. De atunci, au fost executate lucrări pregătitoare, cum ar fi extinderea terasamentului pentru carosabil, săpătură și umpluturi compactate strat de formă, strat inferior de fundație din piatră spartă și strat superior de fundație din piatră spartă, consolidări și sprijiniri de mal din gabioane, podețe, drenuri și eliminarea tuturor gropilor. Dacă

se va menține ritmul actual de lucru sunt șanse ca în vara anului viitor să se circule pe DN 18 reabilitat integral.

„Reabilitarea DN 18 reprezintă un obiectiv foarte important pentru noi și ne bucurăm că a început să se apropie finalizarea acesteia. Am depășit probleme foarte grele până acum, iar eforturile colective ale beneficiarului și constructorilor sunt încununare acum de succes. Dacă se va menține ritmul și seriozitatea de pe șantier am convingerea că vom încheia lucrările la termenele convenite. Locuitorii din renumitele comune Ciocănești și Cârlibaba vor avea în sfârșit drumuri care să atragă investitorii în zona acestora. De asemenea, România va avea încă un traseu pitoresc foarte căutat de către turiști, atât din țară, cât și din străinătate”, ne-a spus ing. Ovidiu LAICU, directorul general regional al D.R.D.P. Iași.

