

Drumurile cu destinații turistice din Moldova, în șantier pentru modernizare

Proiectare, execuție, recepție: acestea sunt fazele în care se află majoritatea dintre contractele de dezvoltare și modernizare a infrastructurii rutiere din Moldova. De asemenea, pe planșetele specialiștilor sunt în diferite stadii de pregătire cele mai importante investiții, respectiv autostrăzile și drumurile expres care vor reprezenta noul sistem de circulație. C.N.A.I.R. are 15 contracte semnate pentru obiective de investiții, adică o concentrare a unor resurse financiare care ar putea produce un impact semnificativ asupra dezvoltării economice și sociale a regiunii Moldovei. Zona Moldovei ar putea astfel să se deschidă mai mult turismului, drumurile care sunt vizate de investiții fiind conectate la itinerarii cu numeroase obiective cultural-istorice. Ne-am propus o trecere în revistă a acestor investiții și vă prezentăm câteva informații despre fiecare în parte, urmând să revenim asupra lor, în numerele următoare.

DN 28 B (E 58), Târgu Frumos – Cotnari – Hârlău – Botoșani

Cunoscut încă din Evul Mediu, fiind și calea pe care Ștefan cel Mare sau Petru Rareș ajungeau la Hârlău, acest drum s-a menținut multă vreme în stare naturală. Porțiunea cuprinsă între Botoșani și intersecția celor „cinci drumuri” din Flămânzi a făcut parte din cel de-al doilea „șleau al Moldovei”, care lega nordul țării cu portul Galați, pe văile Jijiei și Bârladului, trecând prin Iași.

În prezent, drumul leagă localitățile: Boureni, Balș, Cotnari, Zlodica, Hârlău, Deleni, Frumușica, Flămânzi, Cotu, Copălău, Buda și Zăicești. C.N.A.I.R. a început lucrările de modernizare – proiectare și execuție.

Amenajarea platformei, pietruirea și lucrările pentru asigurarea scurgerii apelor s-au desfășurat pe sectorul Tg. Frumos – Frumușica între anii 1840 și 1866, prilej cu care au fost executate și o serie de podețe boltite din zidărie de piatră, provenită de la cariera Deleni.

Pe restul sectorului, lucrările au început încă din anul 1836, astfel încât până în anul 1857, au fost terminate pe tronsonul dintre Flămânzi și Botoșani. Tronsonul dintre Flămânzi și Hârlău s-a construit între anii 1870 – 1876.

Primele încercări de îmbunătățire a suprafeței de rulare au fost făcute în cursul anilor 1939 – 1940, când au fost executate, pe porțiunea dintre Tg. Frumos și Boureni, tratamente duble pe macadam, iar îmbrăcămintea asfaltică ușoară a fost realizată în regie, între anii 1964 – 1969, de către Șantierul de Drumuri Iași. Fundația drumului a fost executată din balast provenit din balastierele Șcheia și Tudora de pe râul Siret, precum și din piatră spar-

tă locală, extrasă și prelucrată din cariera Deleni (situată la nord de Hârlău).

Lățimea părții carosabile este de 7 m până la ieșirea din localitatea Deleni (km 31+900) și de 6 m pe restul sectorului, iar declivitatea maximă de 11% (pe cca 50 m la urcarea dealului Buda), aceasta fiind cea mai mare declivitate de pe traseele administrate de DRDP Iași.

Traseul oferă și posibilitatea vizitării monumentelor de artă din Evul Mediu, aparținând lui Petru Rareș și Ștefan cel Mare (Tg. Frumos și Hârlău), precum și podurile de la Cârjoaia și Buhalnița, construite în perioada domniei lui Ștefan cel Mare (primul, situat pe DJ Cotnari – Stroiești – Blăgești, iar cel de-al doilea, în satul Buhalnița, pe drum comunal).

În prezent, structura rutieră a acestui drum național prezintă degradări multiple, precum: faianțări, fâgașe longitudinale, burdușiri, tasări locale, fisuri și crăpături multiple, ruperi ale marginii drumului etc, iar pe sectoarele km 36+000 – km 36+350, km 39+580 – km 39+630, km 40+086 –

km 40+130, km 62+900 – km 63+100 se produc frecvent fenomene de instabilitate ce afectează structura rutieră. Această structură este rigidă și suplă, alternează pe sectoare omogene, având grosimi diferite ale straturilor, deoarece de-a lungul anilor, au fost efectuate numeroase și diverse lucrări de întreținere constând în reparații, plombări, așternere covoare asfaltice și lucrări de consolidare. Obiectivul de investiții este cuprins în Master Planul General de Transport Anexa 2 – Rețeaua rutieră Drumuri TransRegio și Eurotrans. Este prevăzut ca acesta să aibă platforma de 9 m în afara localităților, din care parte carosabilă 7 m lățime și acostamente de câte 1 m – 1,50 m.

Pentru sectorul de drum cu beton de ciment se va aplica soluția de reciclare *in situ*, o soluție ecologică, cu utilizarea materialului existent și adaos de lianți bituminoși, rezultând un strat de bază cu un modul de elasticitate ridicat, față de soluția cu păstrarea dalei din beton de ciment existentă, care prezintă degradări considerabile, peste care să se execute o ranforsare cu straturi bituminoase. Pentru sectoarele cu degradări structurale de o severitate medie, s-a inclus soluția de execuție a unei structuri rutiere noi peste cea existentă, incluzând și un strat de piatră spartă, așternut direct peste stratul de uzură, acesta devenind strat de formă.

Pe traseul DN 28B sunt 9 poduri, dintre care 8 vor fi reabilitate, iar un pod va fi nou construit. S-au identificate 104 podețe de diverse tipuri: dalate, tubulare, boltite cu deschideri variabile între 0,5 – 5 m, toate fiind degradate. Se vor înlocui podețele tu-



Figura 1 – Pasaj peste Râul Bistrița

bulare, casetate sau dalate cu lumina mai mică de 1 m, precum și cele cu structuri foarte degradate, cu podețe a căror lumină va fi de minimum 2 m, pentru siguranță în exploatare și o întreținere mai facilă.

Celelalte podețe se vor repara prin lucrări adaptate la situația existentă, tencușeli, intervenții la camerele de cădere, timpane și racordări cu terasamentele, canale de descărcare etc.

Un singur pod va fi demolat și refăcut, la km 21+965, peste râul Buhalnița, lungimea acestuia urmând a fi de 16 m, cu o singură deschidere.

Intersecțiile vor fi sistematizate în funcție de traficul atras de acestea, fără a afecta construcțiile existente. Astfel, intersecția cu DN28, de la km 0+000, din orașul Tg. Frumos, va avea sens giratoriu.

În zonele urbane sau rurale, unde traficul pietonal este intens, sunt prevăzute trotuare pietonale, alveole pentru mijloacele de transport în comun, în afara părții carosabile, precum și refugii sau locuri de parcare, structura rutieră fiind similară cu cea a drumului. Pe toată lungimea traseului, vor fi 25 de refugii destinate deparării și 3 stații de autobuz.

DN 29D, Botoșani – Trușești – Ștefănești

Vechi drum din Moldova, cunoscut ca șleau din Evul Mediu, care făcea legătura cu ținuturile tătarăști din Ucraina, DN 29D are o desfășurare extrem de variată, traversând văile Sitnei, Suliței, Jijiei și Durnești, care sunt separate între ele de colinele situate în Câmpia Jijiei superioare.

Plecând din centrul municipiului Botoșani, drumul traversează succesiv localitățile: Stăuceni Victoria, Silișcani, Drâslea, Trușești, Guranda, Cucuteni și Ștefănești.

Amenajarea în plan și profil longitudinal, cât și pietruirea drumului au fost executate în perioada anilor 1862 – 1887. Modernizarea a fost executată între 1960 – 1968 pe sectorul Botoșani – Trușești, iar pe sectorul de la coborârea spre Trușești, cât și pe sectorul Trușești – Ștefănești, în cursul anilor 1969 – 1973. Începând din anul 1980, s-a realizat pe unele sectoare ranforsarea sistemului rutier.

Pe acest drum au fost executate, în cursul anului 1982, primele îmbrăcămînți rutiere din cadrul D.R.D.P. Iași, având ca liant gudronul, rezultat din cocseriile Combinatului Siderurgic Galați, din cauza lipsei acute de bitum din acea perioadă.

DN 29D va fi modernizat între limitele km 2+800 – km 18+500 și km 21+000 – km

48+039 (intersecția cu DN 24C). Sectorul de drum cuprins între km 18+500 – km 21+000 a fost reabilitat în cadrul proiectului „Deviere DN 29D, km 18+500 – km 20+816”.

Structura rutieră a drumului este supplă, alcătuită din straturi bituminoase pe fundație din materiale granulare, aflată într-o stare de degradare avansată. Ultimele lucrări de întreținere prin execuția de covoare sau ranforsări au fost efectuate în anii 1980 – 1990. Sectoarele km 5+900 – km 6+600, km 8+700 – km 9+700, km 28+775 – km 29+025 sunt afectate de fenomene de instabilitate, circulația se desfășoară în condiții precare din cauza tasărilor platformei drumului și a crăpăturilor de pe partea carosabilă.

Din investigarea stării de degradare, aproximativ 21% din lungimea totală a drumului se află într-o stare rea, iar 79% din sectoarele investigate se află într-o stare mediocră de degradare.

Pe traseul DN 29D, din cele 8 poduri, 5 poduri vor fi noi, iar celelalte 3 poduri vor fi reabilitate.

Cel mai mare pod este cel de la km 31+516, peste pârâul Jijia, care are trei deschideri (16+21+16 m) și lungimea totală de 58,55 m. Partea carosabilă pe pod este de 7,80 m încadrată de 2 trotuare de 1,65 m. Aici sunt prevăzute lucrări de reabilitare a podului, cu modificarea elementelor de gabarit actuale, dar cu păstrarea structurii de rezistență.

Pentru sectoarele cu teren instabil este prevăzută execuția a două viaducte, singurul drum din zona de nord a Moldovei cu asemenea lucrări de artă. Acestea vor asigura traversarea zonelor cu alunecări ample și active, vor avea suprastructura formată din grinzi din beton precomprimat de 24 m lungime dispuse joantiv, peste care se execută o placă de suprabetonare.

Primul viaduct va avea 29 de deschideri, iar cel de al doilea, 42 de deschideri. Declivitatea acestora va fi egală cu cea a drumului, prevăzându-se măsuri speciale de adaptare a banchetei și a aparatelor de reazem, pentru preluarea diferențelor de nivel.

Amenajarea trecerii la nivel de la km 31 + 315, în Bucecea, cu calea ferată Letcani – Dorohoi, se va realiza prin înlocuirea elementelor carosabile între linii ca și cele de intrare – ieșire în zona liniei de cale ferată cu elemente noi, în soluție modernă, astfel încât traversarea să se realizeze în condiții de confort pentru diminuarea șocului transmis.

În zonele urbane/rurale, unde traficul pietonal este intens, sunt prevăzute trotuare pietonale.

Se vor amenaja alveolele pentru mijloacele de transport în comun, în afara părții carosabile, precum și refugii sau locuri de parcare, structura rutieră fiind similară cu cea a drumului.

Modernizare DN 2L, Soveja – Lepșa

Drumul național DN 2L este de clasa tehnică IV, constituind legătura dintre DN 2 (E 85), din care se desprinde la km 200+600 (în zona localității Tișița) și DN 2D, pe care îl intersectează la km 73+780, în localitatea Lepșa. Sectorul de drum se desfășoară de la ieșirea din comuna Soveja, km 60+145, până la km 76+375, intersectează DN 2D, în localitatea Lepșa, traversează orașul Panciu și localitățile Străoane, Varnița, Răcoasa și Câmpuri.

Deși are o lungime mult mai mică decât celelalte drumuri aflate în reabilitare, DN 2L, Soveja – Lepșa, km 60+145 – km 76+277, are un traseu complicat, în special din cauza lățimii mici și a nenumăratei serpentine, derulat în mare parte prin munții Vrancei.

DN 2L, pe sectorul de drum km 60+145 – km 76+375, este închis circulației din anul 2004, când se afla în administrarea Consiliului Județean Vrancea, din cauza unor deșănțări foarte mari, precum: alunecări de versanți, cedări ale complexului rutier, gropi generalizate, neadaptarea elementelor geometrice pentru un traseu de munte. Circulația rutieră de pe acest drum a fost deviată în acest timp pe rute ocolitoare, cea mai scurtă presupunând parcurgerea unei distanțe suplimentare de aproximativ 14 km.

Pe toată lungimea drumului național DN 2L, de 16,23 km, vor fi dimensiuni structurate astfel:

Lățimea platformei:	8/8,40 pe 1,205 km
Lățime parte carosabilă:	2x3,00
Lățime trotuare pe 1,205 km:	2x1,20
Lățime acostamente, din care:	2x1,00
Lățime benzi încadrare:	2x0,25
Poduri noi:	2
Viaducte de coastă:	8

Din această structură, reținem în primul rând apariția celor 8 viaducte, lucrări de artă, care vor aduce în primul rând un plus de frumusețe traseului, dar vor asigura și o creștere a vitezei de deplasare în siguranță.

Pe de altă parte, investiția „Modernizare DN 2L, Soveja-Lepșa, km 60+145 –



Figura 2 – Centura municipiului Rădăuți

km 76+277", va asigura județului Vrancea un circuit turistic deschis, care va pune în valoare zona de munte, dar și renumita stațiune Soveja, blocată în ascensiunea ei, ceea ce a făcut să rămână în urma celorlalte stațiuni din România în ce privește valorificarea în turism.

Centura municipiului Bacău

Pe Șoseaua de Centură a Bacăului se lucrează în ritm alert, pentru a termina lucrarea în timp util. Centura va avea 30,8 km lungime, iar pe unele sectoare se va circula chiar din această toamnă, mai ales că investiția este bugetată integral, 85% din valoare urmând a fi asigurată din fonduri europene – de la Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR), iar diferența din contribuția României.

Municipiul Bacău se află situat la intersecția a numeroase căi de comunicație rutiere și feroviare: DN 2 (E85), DN 15, DN 11, DN 2F și CF 500 (Ploiești – Vicșani). În lipsa unei centuri ocolitoare, vehiculele de tranzit, în special autoturismele, sunt deviate prin centrul municipiului, sufocând și mai mult rețeaua de străzi a Bacăului, deja aglomerată de traficul local.

Proiectul șoselei de centură include trei obiective principale:

■ **Obiectivul 1** se compune dintr-un sector ce este comun cu traseul proiectului Autostrăzii Moldova – A7 – între km 2+413 – 18+682, sectorul km 0+000 – km 2+413, care leagă Autostrada Moldova la DN 2 (sudul municipiului Bacău) și sectorul km 18+682 – km 20+180, care leagă Autostrada Moldova de DN 2 (nordul municipiului Bacău). Sectorul se desprinde din DN2 la km 279+650 și revine în DN2, la km 296+445. Desprinderea traseului pro-

iecat se face, din DN 2, dintr-o intersecție giratorie proiectată cu patru ramuri în același loc cu Obiectivul 3. Lungimea acestui sector este de 20,278 km și traversează localitățile Sărata, Nicolae Bălcescu, Letea Veche și Săucești.

■ **Obiectivul 2** – drum de centură ce leagă DN 15 (spre Piatra Neamț), vestul municipiului Bacău cu Centura Obiectiv 1, în nordul Bacăului, în lungime de 3,165 km. Obiectivul 2 se desprinde din DN15, la km 366+500, se descarcă în DN2 la km 296+445 și traversează localitățile Hemeiuș, Itești și Săucești.

■ **Obiectivul 3** – drum de centură ce leagă DN 11 (spre Onești-Brașov), vestul municipiului Bacău cu Centura Obiectiv 1,

în sud-vestul Bacăului, în zona pistei Aeroportului Internațional „George Enescu”, în lungime de 7,360 km. Obiectivul 3 se desprinde din DN2, la km 279+650, se descarcă în DN11 la km 174+100 și traversează localitățile Sărata și Luizi Călugăra.

Potrivit proiectului, între km 2+413 și km 18+682, traseul se suprapune peste traseul viitoarei Autostrăzi MOLDOVA – A7. Astfel, în final, municipiul Bacău și drumurile din zonă vor fi racordate la o șosea cu statut de autostradă, care va fi integrată Autostrăzii București – Focșani – Pașcani – Siret.

Profilul transversal proiectat pe sectoarele de drum național este:

- platforma între parapete: 9 m;
- parte carosabilă: 7 m (2 x 3,50m);
- acostamente înierbate: 2 x 1 m din care benzi de încadrare având aceeași alcătuire cu structura rutieră 2 x 0,50 m;
- spații rezervate pentru montarea parapetului de protecție: 2 x 0,75m.

Profilul transversal pe sectoarele Obiectivului 1 sunt realizate la profil transversal complet de autostradă din punct de vedere al terasamentului (platforma de 26 m între parapetele de siguranță).

Pe Obiectivul 1, la intersecția cu DN 2F, a fost realizat un nod rutier ce va asigura toate accesurile dinspre și spre autostradă și realizarea legăturii cu centrul Bacăului. Nodul rutier mai conține un pasaj superior peste autostradă, realizarea conexiunilor

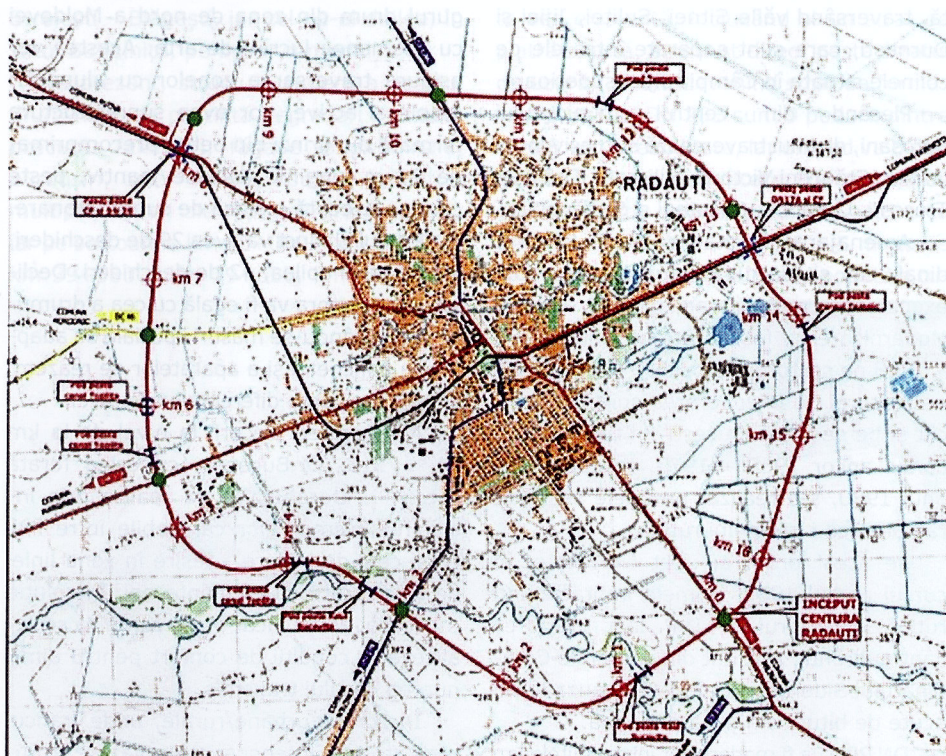


Figura 3 – Harta cu proiectul Centurii municipiului Rădăuți

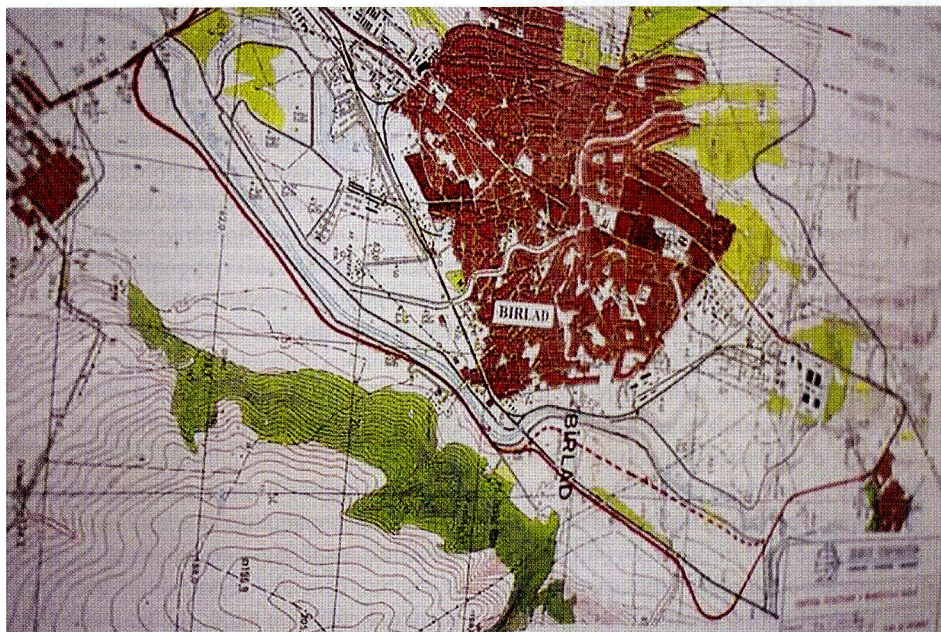


Figura 4 – Proiectul Centurii Bârladului

între rampele pasajului (tratate cu ziduri de sprijin din beton armat cu fața văzută din gabioane) și cele două intersecții giratorii cu trei ramuri, realizarea conexiunilor între intersecțiile giratorii și traseul DN 2F și realizarea la baza rampei Vaslui a pasajului a unei restabiliri rutiere pentru deservirea riveranilor.

Pe Varianta de Ocolire a municipiului Bacău sunt construite 17 pasaje și poduri, 29 de podețe și trei pasaje de trecere a animalelor. Cea mai importantă lucrare de artă executată pentru această investiție o reprezintă viaductul peste albia Râului Bistrița. Acesta are o lungime de 1.270 m, prevăzut cu 30 de deschideri, iar pentru realizarea lui au fost folosite 300 de grinzi a câte 40 m fiecare, realizate în propria bază de producție.

Centura Rădăuți

Lucrările la Centura Rădăuți se derulează în ritm alert, cu același antreprenor ca la Bacău, fiind posibilă încă din acest an circulația pe acest nou drum național din nordul Moldovei.

Necesitatea acestei investiții rezultă din rețeaua stradală învechită a Rădăuțiului, care nu permite devierea traficului greu pe străzi periferice. De asemenea, existența căii ferate care străbate localitatea prin mijloc, de la est la vest, face ca la trecerile la nivel să se creeze cozi lungi de așteptare, cu autovehicule care merg în treapta întâi de viteză, fapt ce crește poluarea.

Municipiul Rădăuți este înconjurat de localități, fiind traversat de drumurile naționale DN 17A și DN 2H, dar și de dru-

murile județene DJ 178 și DJ 178C. Zona limitrofă Rădăuțiului este o importantă zonă turistică, drumul urmând să asigure accesul spre salba mănăstirilor din Bucovina: Moldovița, Sucevița, Bogdana, Putna și Arbore, cunoscute monumente de artă medievală, înscrise în patrimoniul UNESCO.

În termeni tehnici, Varianta Ocolitoare Rădăuți va avea 16,579 km de drum nou, o lățime totală a platformei drumului de 9 m, din care două benzi a câte 3,5 m parte carosabilă și câte 1 m pentru acostamente. De asemenea, sunt construite 8 poduri și 2 pasaje peste calea ferată și 7 intersecții.

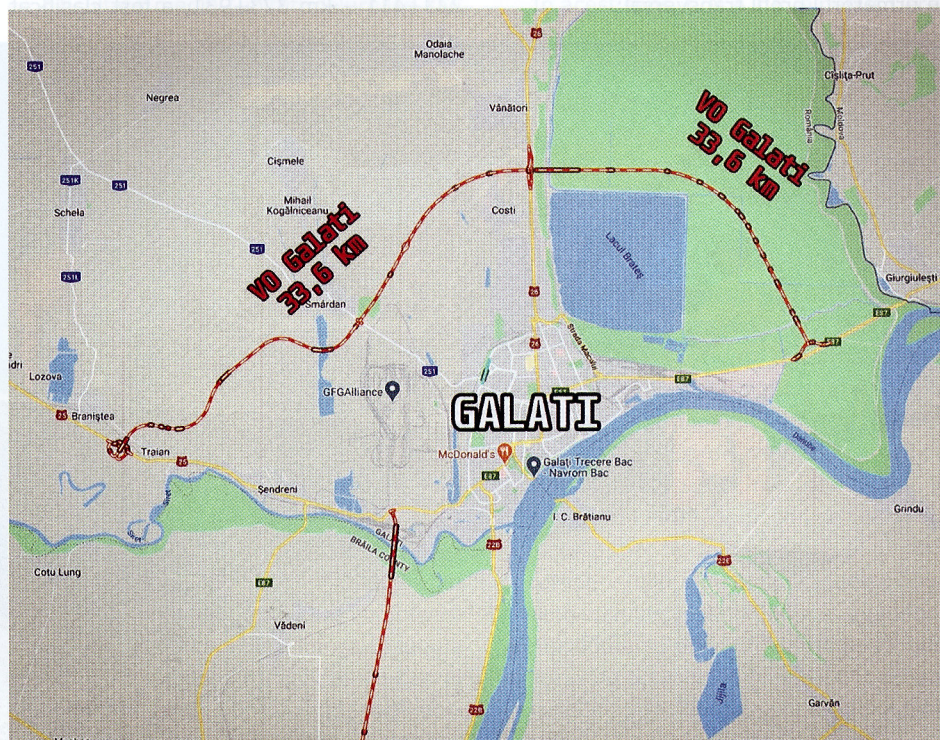


Figura 5 – Proiectul Variantei Ocolitoare Galati

Centura Bârladului

Drumul care va asigura ocolirea Bârladului, **Centura Bârladului** este o investiție mult așteptată de către autoritățile locale, dar mai ales de către conducătorii auto, care trebuie să tranziteze zona spre Iași sau Vama Albița. A fost semnat deja ordinul de începere a lucrărilor, iar constructorul a mobilizat specialiștii și tehnica necesară, astfel încât să se încadreze în graficul de realizare a investiției.

Acest drum este format dintr-un segment distinct și anume Varianta de Est, ce pornește din intersecția DN 24 cu DN 11A, la intrarea în Bârlad, și se termină la intersecția DN 24 cu DN 24A, la ieșirea din Bârlad spre Vaslui. Va avea o lungime totală de 11,281 kilometri și o lățime a platformei de 10 metri. De asemenea, vor fi construite patru poduri, trei pasaje, două intersecții la nivel și două parcuri, astfel încât să fie asigurat traficul peste cursuri de apă și liniile de cale ferată.

Centura Galați

Centura Ocolitoare Galați are contract de construcție, în prezent fiind începute activitățile specifice de proiectare. Noul drum va devia în afara municipiului Galați traficul de tranzit dinspre Tecuci și Focșani, spre Vama Giurgiuilești.

De asemenea, Centura Ocolitoare a Galațiului va conecta această regiune, pe de o parte cu Coridorul IX, coridorul de transport Ploiești – Buzău – Focșani –

Bacău – Pașcani – Suceava – Siret și, pe de altă parte, va conecta această regiune cu Drumul Expres Brăila – Galați – Podul de la Brăila, Drumul Expres Brăila – Tulcea, Drumul Expres Tulcea – Constanța de Coridorul principal pan-european, Coridorul IV – Constanța – București – Sibiu – Nădlac.

În prezent, legătura rutieră DN 25 – DN 26 – DN 24D – DN 2B și legăturile cu vămile Giurgiulești și Oancea se realizează prin traversarea municipiului Galați. Drumul pornește din DN 25, la Traian, supra-traversează DN 25 și calea ferată Tecuci – Galați, apoi va traversa Valea Branștei și va trece peste capătul Bălții Mălina, la sud de Smârdan.

După traversarea DJ 251 Galați – Smârdan, traseul va urma să se îndrepte spre nord-est, să facă o curbă pe lângă lacul Brateș și să se îndrepte apoi spre DN 2B, pentru a se racorda la acesta, la circa 3,5 km de Vama Giurgiulești.

În total, Centura Galați va avea o lungime de 33,6 km. Proiectul prevede executarea de lucrări la mai multe poduri, pasaje și viaducte, precum Viaductul Traian (Pasaj peste CF Tecuci – Galați, Pasaj peste DN 25 și Pod peste Pârâul Bârlădel) sau pasaje peste canale de irigații ori desecare.

Varianta Ocolitoare a municipiului Galați va avea două noduri și două sensuri giratorii pe traseu și 34 de lucrări de poduri, pasaje și viaducte, care însumează o lungime totală de 4,4 km, circa 13% din lungimea totală a traseului.

Drumul va avea câte o bandă pe sens cu următorul profil transversal:

- lățime platformă: 10 m;
- lățime partea carosabilă: 2 x 3,50 m
- lățime acostamente: 2 x 1,50 m.

Noul pod de la Crasna, pe lista de investiții majore

Printre principalele investiții din Moldova se numără și Podul de la Crasna, amplasat pe drumul național DN 24, peste pârâul Lohan, aflându-se în apropierea localității Crasna, județul Vaslui. El îl va înlocui pe cel construit între anii 1896 – 1898, de către firma franceză Dayde&Pille.

Acesta a rezistat peste 100 de ani, aflându-se în exploatare până în anul 2009.

Noul pod va avea o deschidere de 26 m, suprastructura va fi formată din patru grinzi prefabricate precomprimate postîntinse. Lățimea părții carosabile va fi de 7,80 m, cu două trotuare de câte 1,50 m fiecare și dimensionat la clasa E de încărcare.

Drumul spre lacul și barajul Bicz, modernizat

Deși nu este o lucrare de investiții, pe DN 15, sectorul Poiana Teiului – Bicz, se acționează pentru eliminarea efectelor unor calamități și modernizarea părții carosabile, astfel încât să se asigure circulația în bune condiții pe acest traseu turistic foarte atractiv.

Au trecut aproape 150 de ani de când DN 15, Bradu – Poiana Largului – Bicz – Piatra Neamț – Buhuși – Bacău, între km 223+411 – km 373+931, a fost clasificat

prin Legea drumurilor din anul 1868 ca Drum național sau „cale națională”, cum se spunea în acele vremuri. De asemenea, au trecut cinci decenii de la schimbarea traseului inițial, această arteră rutieră cunoscând o istorie zbuciumată, legată în special de amenajarea primului baraj și lac de acumulare din România, la Bicz. Pe traseul acestui drum național au fost construite poduri și viaducte trainice – Barajul și Viaductul de la Poiana Teiului.

Autostrăzile și drumurile expres din Moldova – stadiu de realizare

Pe planșetele proiectanților sunt în diferite stadii de pregătire cele mai importante investiții, respectiv autostrăzile și drumurile expres, care vor reprezenta noua infrastructură rutieră a Moldovei. Le prezentăm sumar aici, urmând ca în numerele viitoare ale revistei, să detaliem fiecare astfel de proiect investițional de infrastructură.

Autostrada A7 – „Coloana vertebrală a Moldovei”

Autostrada A7 va asigura noua legătură Nord-Sud, prin care se oferă o soluție viabilă și mult așteptată pentru traficul de pe aglomeratul DN2. Proiectul Autostrăzii A7 a prins deja contur, prin cei circa 16 km de lângă Bacău, cu statut de autostradă, care sunt aproape de finalizare. Lotul face parte dintr-un proiect mai mare (Centura Bacău – 32 km în total), care ar urma să fie gata în prima parte din 2021.



Figura 6 - Lucrări la Centura Rădăuți.

Pe cei aproape 320 de kilometri de la Ploiești la Pașcani (minus VO Bacău), actualele contracte prevăd realizarea Studiului de Fezabilitate (care nu a mai fost realizat niciodată până acum), dar și a proiectului tehnic.

Și pentru sectorul de la Pașcani la Suceava și mai departe la Siret, în total 102 km, au fost semnate contractele pentru studiile de fezabilitate și proiectele tehnice. În cadrul acestor contracte, în mod similar, se va determina un traseu și se va lua o decizie dacă proiectul va fi unul de drum expres sau de autostradă.

Proiectul viitorului drum, care va lega Moldova de sudul țării și de București, este împărțit pe loturi între Ploiești, Buzău, Focșani, Bacău și Pașcani. Proiectanții au definitivat traseul oficial, iar pentru fiecare sector în parte au fost analizate variante de traseu, având la bază informații precum: hărți topografice, hărți geotehnice, limitele și localizarea ariilor naturale protejate, anchete de trafic, studiu arheologic preliminar și studiu geotehnic preliminar. Viteza de proiectare folosită la proiectarea elementelor geometrice ale traseului este de 140 km/h.

Pentru sectoarele Ploiești – Buzău și Bacău – Pașcani au fost analizate câte șase alternative de traseu, iar pentru sectoarele Buzău – Focșani și Focșani – Bacău, câte trei alternative.

Autostrada A 8, denumită Autostrada „Unirii”

A8 va fi o nouă arteră rutieră care va avea traseul Tg. Mureș – Tg. Neamț – Iași – Ungheni, urmând a continua spre Chișinău și Odesa.

Autostrada A8 va străbate județele Mureș, Harghita, Neamț și Iași și va avea o lungime de aproximativ 320 de km. Proiectul se află în paralel în diferite stadii de realizare. Astfel, sectorul A8 Tg. Mureș – Tg. Neamț, cel mai dificil, care străbate Carpații Orientali, se află în fază de completare a Studiului de Fezabilitate.

Pentru Sectorul Târgu Neamț – Iași – Ungheni, ne aflăm în etapa de achiziție a serviciilor de proiectare (Revizuire Studiu de Fezabilitate, PA.C, Proiect tehnic și Asistență tehnică pentru depunerea cererii de finanțare, Asistență tehnică pentru elaborarea documentației de atribuire execuție lucrări). Termenul estimat pentru finalizarea procedurii de licitație și semnare contract, în ipoteza fără contestații, este ianuarie 2021, iar termenul estimat pentru începerea efectivă a lucrărilor este anul 2024.

Podul peste Prut la Ungheni

Podul de la Ungheni, care va face legătura cu infrastructura din Republica Moldova, prin deja finalizata Centură a Ungheniului, are Studiul de fezabilitate finalizat din anul 2016. Noul pod, cu o lungime de aproximativ 1 km, și amenajarea punctului de trecere a frontierei sunt în etapa procedurii de mediu, termenul estimat de emiteră a acordului de mediu fiind decembrie 2020.

Ulterior, se va promova HG de aprobarea a indicatorilor tehnico-economici, având data estimată ianuarie 2021.

Autostrada A13 Brașov – Bacău

Autostrada A13 va avea o lungime de circa 172 de kilometri, se află pe rețeaua secundară de coridoare europene și, conform Master Planului General de Transport, se află pe penultimul loc în tabelul proiectelor prioritare. Noua infrastructură rutieră ar urma să străbată un traseu între Brașov și Bacău, împărțit pe trei sectoare diferite, cu șapte loturi în total și cu 12 noduri rutiere pe parcurs. Conform documentației, la cele șapte loturi se adaugă o legătură rutieră de 7,7 km cu profil de autostradă, care să conecteze nodul Prejmer de actuala Centură Ocolitoare Brașov.

Din cei 172 de km, circa 53 de km ar urma să fie construiți în zone de relief foarte dificil (zone montane și subcarpatice) și circa 32 de kilometri vor fi realizați în zone cu dificultate medie (unități deluroase sau culoare de vale). Stadiul implementării proiectului în prezent este întocmirea Studiului de Fezabilitate și a Proiectului Tehnic.

Drum Expres Tișița – Albița

C.N.A.I.R. S.A a semnat contractul de realizare a studiului de fezabilitate pentru drumul expres, care va avea o lungime de aproximativ 160 de km.

Proiectul are ca scop realizarea unui sector de Drum Expres între localitățile Tișița și Albița, tronsonul fiind situat pe rețeaua TEN-T globală în România. Profilul transversal al drumului va avea caracteristicile unui drum expres cu 2x2 benzi de circulație (3,5m/bandă), zonă mediană de 3 m și acostamente de 2x2,25 m din care 0,75 m benzi de încadrare cu aceeași structură rutieră ca a benzilor de circulație și 1,5 m acostament consolidat. În cadrul studiului de trafic, proiectantul va analiza, încă din faza inițială de proiectare, opțiunea de a dezvolta drumul expres cu

2x2 benzi de circulație în drum expres cu 2x3 benzi de circulație pe sens sau aducerea la profil de autostradă.

Drum Expres de la Focșani la Brăila – „Milcovia Express”

C.N.A.I.R. S.A.a semnat contractul de servicii „Elaborare Studiu de Fezabilitate și Proiect Tehnic de Execuție pentru obiectivul Drum Expres Focșani – Brăila”. Drumul Expres, cu o lungime de 76 de km, va realiza legătura între localitățile Focșani și Brăila.

Privit informațiilor din caietul de sarcini, profilul transversal al drumului va avea caracteristicile unui drum expres cu 2x2 benzi de circulație (3,5 m/bandă), zonă mediană de 3 m și acostamente de 2x2,25 m, din care 0,75 m benzi de încadrare cu aceeași structură rutieră ca a benzilor de circulație și 1,5 m acostament consolidat.

În cadrul studiului de trafic, proiectantul va analiza, încă din faza inițială de proiectare, opțiunea de a dezvolta drumul expres cu 2x2 benzi de circulație în drum expres cu 2x3 benzi de circulație pe sens sau aducerea la profil de autostradă.

Drum de mare viteză Baia Mare – Suceava

C.N.A.I.R. a lansat licitația pentru elaborarea studiului de fezabilitate „Drum de mare viteză Baia Mare – Suceava: Lot 1 Baia Mare – Bistrița, Lot 2 Bistrița – Vatra Dornei și Lot 3 Vatra Dornei – Suceava”.

În acest sens, C.N.A.I.R. a depus Cereștea de Finanțare pentru proiectul „Elaborare Studiu de Fezabilitate drum de mare viteză Baia Mare – Suceava: Lot 1 Baia Mare – Bistrița, Lot 2 Bistrița – Vatra Dornei și Lot 3 Vatra Dornei – Suceava”, în vederea acordării finanțării nerambursabile, în cadrul Axei Prioritare 2 – Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient, Obiectiv Specific 2.2 (OS) - Creșterea accesibilității zonelor cu o conectivitate redusă la infrastructura rutieră a TEN-T. Prin acest proiect vor fi soluționate situațiile dificile ale localităților urbane din zonele de munte, toate fiind afectate de traficul tot mai aglomerat, în special de cel al transportului de mărfuri.

Acesta este un tablou sumar al lucrărilor complexe prin care se construiește noua infrastructură rutieră a Moldovei. În numerele următoare, revenim cu informații detaliate și de actualitate cu privire la aceste proiecte majore de investiții din Regiunea Moldovei.

Nicolae POPOVICI