

Varianta ocolitoare a municipiului Bacău a fost finalizată și deschisă integral traficului rutier

Varianta de Ocolire a municipiului Bacău a fost finalizată, iar traficul a fost deschis integral din data de 4 august 2021, în ajunul Zilei Drumarilor din România. Constructorul, Asociera Spedition UMB SRL – Tehnostrade SRL, a reușit să finalizeze lucrările cu aproape un an înainte de termen. Traficul din municipiul Bacău s-a schimbat radical odată cu scoaterea autovehiculelor aflate în tranzit, care permite economisirea de timp și bani, creșterea siguranței de deplasare, dar și o scădere a nivelului de poluare.

Municipiul Bacău este situat la intersecția a numeroase căi de comunicație rutiere și feroviare: DN 2 (E85), DN 15, DN 11, DN 2F și CF 500 (Ploiești – Vișani). Traseul Variantei de Ocolire Bacău – obiectiv 1 – este amplasat pe Rețeaua Trans-Europeană de Transport (TEN-T), proiect al Uniunii Europene, care prevede crearea unei rețele complete de transport auto, feroviar și naval. De asemenea, Varianta Bacău este cuprinsă în Master Planul General de Transport al României, iar conform listei proiectelor eligibile din Programul Operațional Infrastructură Mare 2014 – 2020, a fost finanțată din fonduri europene nerambursabile.

Șoseaua de Centură are 30,8 km lungime și are trei obiecte:

Obiectul 1 se compune dintr-un sector ce este comun cu traseul proiectului Autostrăzii Moldova – A 7 – 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 proiectat se face din DN 2 dintr-o intersecție giratorie, proiectată cu 4 ramuri în același loc cu Obiectul 3. Lungimea acestui sector este de 20,278 km și traversează localitățile Sărata, Nicolae Bălcescu, Letea Veche și Săucești.

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

Obiectul 3 – drum de centură ce leagă DN 11 (spre Onești-Brașov), vestul municipiului Bacău cu Centura -Obiect 1, în sud-vestul Bacăului, în zona pistei Aeroportului

Internațional „George Enescu”, în lungime de 7,360 km. Obiectul 3 se desprinde din DN2, la km 279+650, se descarcă în DN11 la km 174+100 și traversează localitățile Sărata și Luizi Călugăra.

Acum municipiul Bacău și drumurile din zonă sunt racordate la o șosea cu statut de autostradă, care va fi integrată Autostrăzii A7, Ploiești – Focșani – Pașcani – Siret. De asemenea, cinci dintre cele șase căi de acces importante, pe care Bacăul este poziționat, sunt legate de această șosea de centură.

Pe întregul traseu au fost construite 10 poduri și 5 pasaje, precum și un nod rutier, la intersecția cu DN 2F, care asigură atât accesul spre și dinspre autostradă, cât și legătura cu Centrul municipiului Bacău. De asemenea, Varianta Ocolitoare a Municipiului Bacău facilitează legăturile între localitățile aflate în vecinătate, inclusiv pe drumul național DN2F – spre Vaslui, și drumurile județene DJ 119 și DJ 207F.

Configurația structurii rutiere

Stabilirea modului de alcătuire a structurii rutiere pentru Varianta de Ocolire a municipiului Bacău s-a făcut în conformitate cu prevederile *Normativului pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și semiri-*



gide, PD 177/2001. Structura rutieră este configurată diferit, respectiv pentru traseul de autostradă și de drum național.

Pentru sectorul de autostradă, între km 2+413 – km 18+682, structura rutieră este de 4 cm strat de uzură MAS 16; 6 cm strat de legătură BAD 22,4 m; 10 cm strat de bază AB 31,512 cm, 22 cm strat din agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici; minimum 30 cm umplutură din balast; 20 cm strat de formă din pământ stabilizat cu lianți hidraulici, iar pentru sectorul de drum național este configurat din: 4 cm strat de uzură MAS 16; 6 cm strat de legătură BAD 22,4 m; 10 cm strat de bază AB 31,5; 22 cm strat din agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici și 30 cm fundație din balast.

Sectorul de autostradă beneficiază de lucrări de artă deosebite, una dintre ele fiind podul de peste Bistrița, care are o lungime de 1.235 metri, cu 30 de deschideri și 58 pile și 4 culee, iar pentru realizarea lui sunt așezate 300 de grinzi precomprimate de 40 de metri fiecare și 2 m înălțime, din totalul de 522 de grinzi folosite la realizarea Variantei Ocolitoare Bacău.

Interesante sunt pasajele peste Calea Ferată CF 500 Ploiești – Vicșani și o cale ferată industrială din Bacău, respectiv la km 1+065 și km 2+775.

O însemnătate aparte a fost acordată obligațiilor de mediu, prin construirea unor pasaje pentru trecere animale, realizate la km 4+237, km 11+870, km 15+140 și km 15+151.

De asemenea, a fost realizată o pasarelă pietonală peste Varianta de Ocolire Bacău la km 13+000, cu deschiderea de 40 m pentru proprietarii de teren.

În profil longitudinal, au fost respectate prevederile STAS 863-85 pentru trasee-

le de drum național precum și *Normativul PD 162 – 2002 pentru proiectarea autostrăzilor extraurbane*, normele de proiectare TEN.

Profilul transversal construit pe aceste sectoare de drum național este :

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

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

Noduri rutiere și parapete de siguranță

Pe Obiectivul 1, la intersecția cu DN 2F, este construit un nod rutier ce conține un pasaj superior peste autostradă, care asigură accesul dinspre și spre autostradă și realizarea legăturii cu Centrul Bacăului. Legăturile se realizează prin bretele cu desprindere și acces din autostradă pe dreapta și prin realizarea conexiunilor cu DN 2F, spre Vaslui, prin intermediul unor intersecții giratorii cu trei ramuri.

De asemenea, pentru siguranța participanților la trafic, la marginile părții carosabile, au fost montate parapete de siguranță de tip semigreu, greu și foarte greu.

Alegerea tipului de parapete s-a făcut conform „*Catalogului de sisteme de protecție pentru siguranța circulației la drumuri și autostrăzi*”, indicativ AND 591.

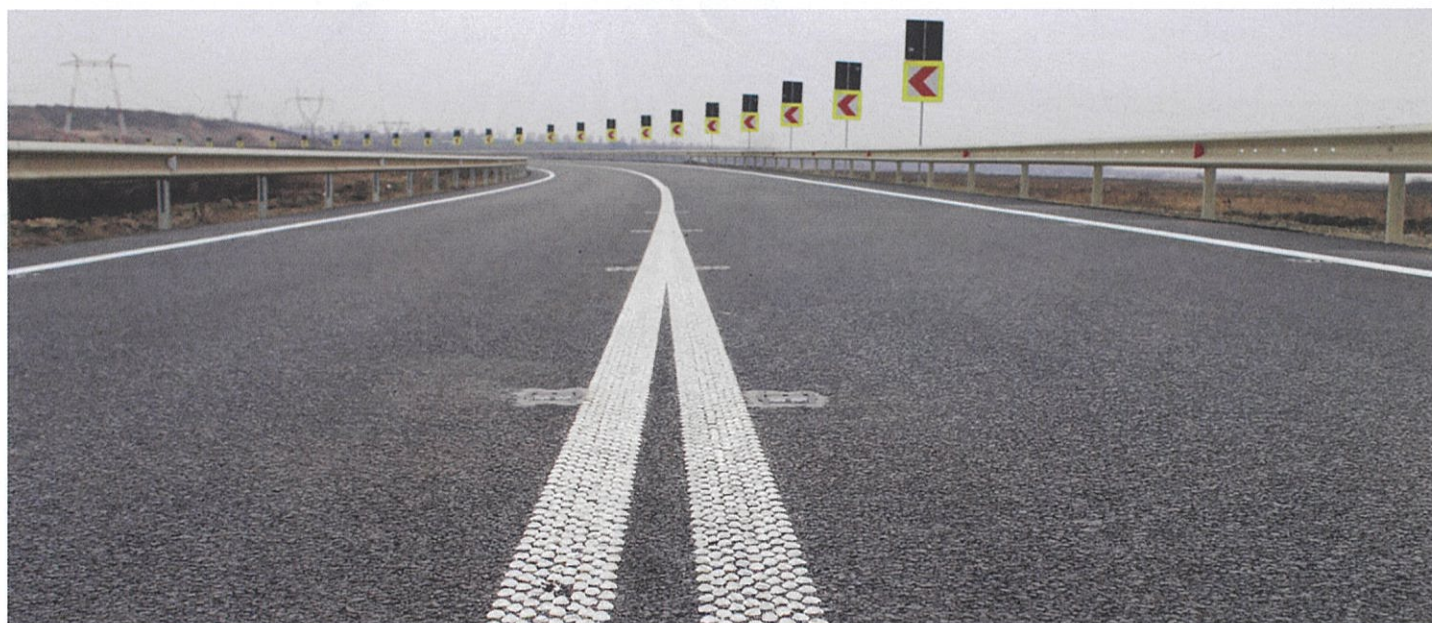
Recepția lucrărilor

Constructorul Asocieria Spedition UMB SRL – Tehnostrade SRL se recomandă ca fiind printre cele mai competitive firme din domeniu, cu management calificat, profesionalism, personal de calitate, dotare cu utilaje și echipamente și respect total pentru viitorii beneficiari.

Un aspect important este amenajarea Bazei de producție în șantier, ceea ce a permis constructorului să realizeze toate prefabricatele la fața locului.

Aici, antreprenorul a amenajat un poligon utilat la cele mai înalte standarde cu utilaje de ultimă generație, cu care a realizat armăturile metalice și majoritatea prefabricatelor folosite la lucrările de artă. S-a câștigat timp și s-au economisit bani, reducându-se cheltuielile făcute în general cu transporturile de la furnizori, aceștia fiind din ce în ce mai puțini și cu capacități reduse de producție față de cererile actuale. Astfel, cu dotarea și personalul propriu, s-a reușit fabricarea a 38 grinzi pretensionate cu lungimea de 40 m/săptămână! Dacă acestea nu erau produse la Bacău, nu exista nici o șansă de a găsi un furnizor care să asigure acest ritm de aprovizionare a șantierului la un preț acceptabil, conform reprezentanților antreprenorului.

În același timp, amploarea șantierului și lucrările nu ar fi fost posibile fără 363 utilaje și echipamente, 2 automacarale de 750 tone, peste 700 muncitori, 34 ingineri constructori (27 dintre ei sunt absolvenți ai Universității Tehnice „Gh. Asachi” Iași – Facultatea de Construcții și Instalații) și, nu în ultimul rând, managementul asigurat de către patronatul Asocierii de firme Spedition UMB SRL – Tehnostrade SRL.





Recepția la terminarea lucrărilor pentru întreg proiectul Variantei Ocolitoare Bacău a avut loc pe 4 august, la Bacău, în prezența reprezentanților CNAIR, în calitate de beneficiar, ai DRDP Iași, ca viitor administrator, și ai antreprenorului. Recepția lucrărilor a coincis cu darea în trafic brațului nordic a Variantei Ocolitoare Bacău – Obiectul 2, care face legătura între DN 2 și DN 15, spre Piatra Neamț.

„Este un proiect important pentru băcăuani și pentru întreaga regiune a Moldovei. Este un proiect de aproximativ 30 de km, dintre care 17 în regim de autostradă. Două sectoare din acest proiect au fost deja date traficului, iar acum dăm în trafic ultimul sector, de aproximativ 3 km, și astfel recepționăm întregul traseu al variantei ocolitoare. Pentru noi, acest proiect a fost o provocare, pentru că, inițial, primul contract de execuție a fost reziliat la scurt timp după semnare, iar relicitaarea, semnarea și emiterea ordinului de începere s-au făcut într-un timp foarte scurt. Din fericire pentru noi, datorită acestui antreprenor, proiectul s-a finalizat înainte de termen, în bugetul alocat, cu finanțare asigurată din fonduri europene”, a declarat Otilia NUNCĂ, Director Adjunct, Direcția Implementare-Drumuri Naționale din cadrul CNAIR SA, prezentă la recepția de la terminarea lucrărilor la Varianta Ocolitoare Bacău.

„CNAIR a semnat pe 22 decembrie 2018 contractul pentru proiectarea și execuția Centurii Bacău cu Constructorul **Asocierea Spedition UMB SRL – Tehnostrade SRL**, iar termenul cuprindea 6 luni perioadă de proiectare, 30 luni perioadă de execuție a lucrărilor și o perioadă de garanție de 84 de luni. Activitățile



de construcție pe șantierul VO Bacău au început în data de 8 martie 2019, cu aproximativ 3 luni mai devreme decât prevedea contractul semnat cu CNAIR. Printr-un management foarte bun, antreprenorul băcăuan a finalizat lucrările la varianta ocolitoare înainte de termenul fixat prin contract, adică ianuarie 2022. Este un succes care ne-a ajutat foarte mult, deopotrivă utilizatorii, municipiul Bacău, constructorul și administratorul noii artere rutiere”,

ne-a declarat ing. ec. Dr. Dănuț PILĂ, directorul regional al DRDP Iași.

„Este un proiect așteptat îndelung de băcăuani, iar închiderea lucrărilor înainte de termenul contractual se datorează în primul rând unui constructor serios, iar în al doilea rând faptului că Guvernul a înțeles că acest proiect este unul prioritar și a făcut plățile la timp”, a spus Prefectul județului Bacău, Leonard Ioan BULAI.

Nicolae POPOVICI