

Reportaj:

Mobilizare de forțe pe două importante șantiere ale Botoșaniului: DN 28B și DN 29D

Autori: Nicolae POPOVICI, Dan HAȚEGAN Foto: George Doru PATRAUCEAN

O recentă vizită pe cele mai mari șantiere ale Moldovei aflate în derulare a relevat o mobilizare bună a constructorilor. Este vorba despre DN 28B, Târgu Frumos (jud. Iași) – Botoșani, și DN 29D, Botoșani – Ștefănești, două sectoare de drum importante pentru jumătatea nordică a Moldovei, care, în ultimii ani, s-au degradat și au devenit sub așteptări pentru participării la trafic.

Astfel, în momentul vizitei noastre pe DN 28B, antreprenorul SC Aqua Parc SRL (lider) era mobilizat în mai multe puncte de pe traseu, cu lucrări de casetare în vederea supralărgirii carosabilului (Boureni – Balș – Cotnari – Buhalnița - Scobinți), spre limita de județ, dar și la podurile de la Balș și de la „Contuș”, de peste Bahlui, din extravilanul orașului Hârlău. Un „munte” de agregate, situat la Cotnari este asaltat de autobasculante, care sunt încărcate imediat de o Wolă și pleacă spre punctele de lucru. Nu apucă să se subțieze deoarece alte autocamioane refac stocul, venind de la distanțe de circa o sută de kilometri, într-un du-te-vino continuu, zi și noapte. Vremea este excelentă și permite derularea tuturor activităților prevăzute în graficul de execuție. „Am deschis mai multe fronturi de lucru pe măsura posibilităților noastre, astfel încât la venirea iernii să ne găsească casetele finalizate. Dacă vremea ne va permite, vom continua lucrările și pe perioada iernii, având lucrări pe care le vom putea executa și în condiții de iarnă. De asemenea, suntem pregătiți și din punct de vedere tehnico-economic să ne îndeplinim sarcinile, singura problemă dificilă, ce se regăsește și la nivel național, constituind-o lipsa personalului calificat. De aceea, am făcut demersuri de a aduce personal din exterior”, ne-a declarat ing. Bogdan CIOCAN, managerul proiectului de reabilitare a DN 28B.

Unul dintre orașele traversate de DN 28B este vechea așezare mușatină Hârlău, care are infrastructura în plin proces de modernizare. Astfel, drumul național completează tabloul infrastructurii modernizate, folosită de către populația orașului și de către cei aflați în tranzit. Îl găsim pe primarul orașului la una dintre lucrările de infrastructură, prin care se amenajează trotuarele care flanchează drumul național prin zona centrală. „Reabilitarea drumului

național care ne străbate orașul era necesară, resimțindu-se nevoia de a se asigura confortul și siguranța traficului. Sunt încântat că acest drum va asigura condiții foarte bune de deplasare și apreciez eforturile care se fac pentru finalizarea lucrărilor cât mai repede. Desigur, suntem și în așteptarea unei centuri care să scoată traficul greu din oraș și care ne aduce nenumărate neplăceri, dar deocamdată este bine cu ceea ce se face acum”, ne-a spus ec. Gheorghită CURCĂ, primarul orașului Hârlău.

Continuăm deplasarea pe drum, trecem de comuna Deleni și intrăm pe raza județului Botoșani, în zona Frumușica. Aici, descoperim un furnicar de utilaje și de muncitori care executau lucrări de refacere a sistemului rutier, unii la săparea casetelor, iar alții la completarea și tasarea cu material pietros. Mai încolo, la Flămânzi, constructorii și utilaje executau desfacerea suprastructurii podului de peste râul Varnița.

Ținem să precizăm că în toate punctele de pe traseu, lucrările se desfășoară sub trafic, circulația autovehiculelor desfășurându-se pe un sens, semaforizat. De aici, poate și unele nemulțumiri din partea conducătorilor auto, ocazie de a lansa un nou apel la înțelegere din partea acestora, având în vedere posibilitățile reduse de organizare a variantelor ocolitoare în zonă.

Reamintim că, în cazul DN 28B, lungimea totală a sectorului modernizat este de 71,512 km, cu platforma drumului lărgită la 9 m, 8 poduri reabilitate și unul nou construit, la Buhalnița, comuna Ceplenița.

De asemenea, mai sunt prevăzute 104 podețe (61 noi și 43 reabilitate) și 36 intersecții la nivel, pentru care executantul - asocierea SC Aqua Parc SRL (lider) - SC Mavgo Holdong SRL- Vahostav SK - Trameco SA și-a asumat un termen de execuție de 24 de luni.

Foraje la 25 de metri adâncime la viaductele de pe DN 29D

Și pe drumul național DN 29D, Botoșani – Ștefănești, am constatat forfotă cu utilaje și muncitori pe șantierul prin care se execută lucrările prevăzute în proiect. La unul dintre punctele de lucru l-am întâlnit pe inginerul Pavel IOANIȚOAI, manager de proiect din partea antreprenorului SC Autotehnorom SRL. Se afla în zona Stăuceni, la km 9, unde se executau foraje la viaductul 2 din proiect, într-o zonă puternic afectată de alunecări de teren. Proiectul începe de la ieșirea din Botoșani, de la km 2+800 și se termină la intersecția cu DN 24C, la km 48. Sunt 40 km de drum de reabilitat și 2 km de lucrări de artă, viaducte și poduri. „Am început lucrările efectiv în ziua de 2 iunie, am atacat două din trei viaducte, viaductul de la km 9 și cel de la km 6, avem deschise fronturi de lucru de la km 12+500 la km 18-500, iar de curând am început și lucrări pe sectorul de la 21+800 – km 25+000. Punctele critice ale proiectului sunt cele trei zone de alu-



necare, zone care au fost consolidate de-a lungul timpului cu lucrări ce s-au dovedit ineficiente, iar acum proiectantul general a prevăzut în aceste zone trei viaducte înecate, fondate indirect pe piloți forajați, la o adâncime de 25 de metri. Aici ne aflăm la km 9 al contractului, în zona a doua de alunecare, la viaductul 2 din proiect", ne-a spus ing. Pavel IOANIȚOAIIE.

Tinerete și optimism, dublate de experiență

În ciuda tinereții sale, ing. IOANIȚOAIIE, ieșean de origine, nu este la prima lucrare de anvergură din portofoliu. Potrivit propriilor spuse, lucrează în domeniu din 2007, perioadă în care a lucrat pe proiecte de infrastructură rutieră importante pentru zona Moldovei și nu numai. „Am avut norocul să lucrez pe proiecte mari, începând chiar cu anul 2007, când am intrat în acest domeniu. Amintesc aici reabilitarea DN 17, Câmpulung Moldovenesc – Gura Humorului, DN 18, unde am lucrat pe cele mai mari loturi, Baia Mare – Sighetu Marmăției și Șesuri – Ciocănești, cumulând aproape 90 de km de drum național. Mai apoi, în 2015, am lucrat cu cei de la POR pentru lotul 4 al Autostrăzii Sebeș-Turda, pe care se circulă astăzi. Am construit peste tot în țară, dar de loc sunt ieșean, sunt moldovean, iar acum a venit timpul să mai construim și aici, la noi acasă”, ne spune, în spirit de glumă, tânărul inginer ieșean.

De altfel, și echipa pe care o coordonează este alcătuită în mare majoritate din tineri, chiar dacă este clădită pe un nucleu de ingineri cu experiență. Menționăm că pe șantier am regăsit și ingineri, tinere absolvenți ale facultății cu profil CFDP, care-și fac treaba foarte bine aici și în laboratorul de încercări, având ca scop urmărirea calității lucrărilor executate. „Sunt foarte mulți tineri în echipă, avem un colectiv tânăr, cu o medie de vârstă de 30-35 de ani, dar avem și ingineri cu experiență, de la care încercăm să mai furăm meserie. Personal, mă consider norocos, căci, de la 25 de ani, când am început activitatea, am avut posibilitatea să lucrez cu ingineri foarte buni”, a subliniat ing. IOANIȚOAIIE.

Mobilizare bună pe șantier

Revenind la proiectul de modernizare a DN 29D, acesta prevede modernizarea a 42,739 km de drum național, cu o perioadă de execuție de 24 de luni de la data semnării ordinului de începere a lucrărilor. Prin proiect, este prevăzută lărgirea părții carosabile de la 7 la 9 m, construirea a cinci poduri noi,



reabilitarea altor trei, precum și construirea a trei viaducte. Cu siguranță, viaductele vor rezolva sinuoasa situație a alunecărilor de teren, dar, pe de altă parte, acestea vor fi și o atracție pentru turiști, deoarece vor oferi multă spectaculozitate. În Moldova, doar la Poiana Teiului mai există o lucrare de artă care atrage pe orice doritor de frumos.

Pe traseu mai sunt prevăzute 27 de podețe și 18 intersecții la nivel, inclusiv una cu calea ferată Iași – Botoșani - Dorohoi.

La data vizitei noastre pe șantier, antreprenorul avea o mobilizare bună în teren, fiind prezente aproximativ 40 de echipamente și instalații, inclusiv două instalații mari de forare la o adâncime de 25 de m de la cota terenului natural. De asemenea, se lucrează cu un efectiv de 30 autobasculante mobilizate în șantier și alte 20-30 pentru transportul materialelor. „Termenul de finalizare prevăzut pentru execuția lucrărilor este de 24 de luni. Dată estimativă pentru finalizarea lucrărilor este 28 martie 2023, dar noi sperăm, cu o mobilizare, un ritm de lucru și cu o cooperare bună din partea a tuturor instituțiilor, să finalizăm lucrările mai devreme”, a conchis reprezentantul SC Autotehnorom SRL, lider al asocierii câștigătoare a contractului, alături de S.C. OPR Asfalt S.R.L. – Obras Publicas Y Regadios S.A. – S.C. Evalcons Tech S.R.L.

La demararea activității de pe cele două șantiere au fost și unele situații complicate, care au fost însă rezolvate cu promptitudine

de către instituțiile și constructorii implicați în proiect. Și amintim aici în primul rând găsierea soluțiilor optime de circulație în zonele cu lucrări pentru toate categoriile de autovehicule, traficul fiind restricționat și deviat de alte drumuri publice.

Prezent pe cele două șantiere, ing. Dănuț PILĂ, directorul regional al DRDP Iași, a verificat, împreună cu inginerii consultanți, Dorina TIRON și Cătălin IORDACHI, respectarea prevederilor contractuale și a celor din avize. „În acest moment, verificăm respectarea proiectului în ceea ce privește executarea pilonilor viaductului de la km 9, un obiectiv deosebit de complex din punct de vedere tehnic. Am constatat că specialiștii constructorului tratează cu multă seriozitate și profesionalism această lucrare. De altfel, în aceeași notă se lucrează pe ambele șantiere de modernizare a acestor drumuri naționale din nordul Moldovei”, ne-a spus directorul regionalei ieșene.

Am constatat că nerăbdarea conducătorilor auto, a autorităților, dar mai ales a populației din zonă, a fost transmisă administratorului drumului și constructorului, iar lucrările derulate dovedesc că au înțeles cu toții că avem nevoie de condiții civilizate de deplasare. Profesionalismul și managementul de calitate sunt garanția recepției în termenele asumate, iar economia județelor Iași și Botoșani vor avea parte de o infuzie care va ajuta la atingerea țelului de a beneficia de un trai mai bun.