

DRUMURI

PUBLICATIE LUNARA A
ADMINISTRATIEI NATIONALE A DRUMURILOR
SI A ASOCIATIEI PROFESIONALE DE DRUMURI SI PODURI

IULIE 1991
Anul I Nr.1



Coleksi Jurnal

DRUMURI

IUNIE 1991

nr 1 an 1

SUMAR

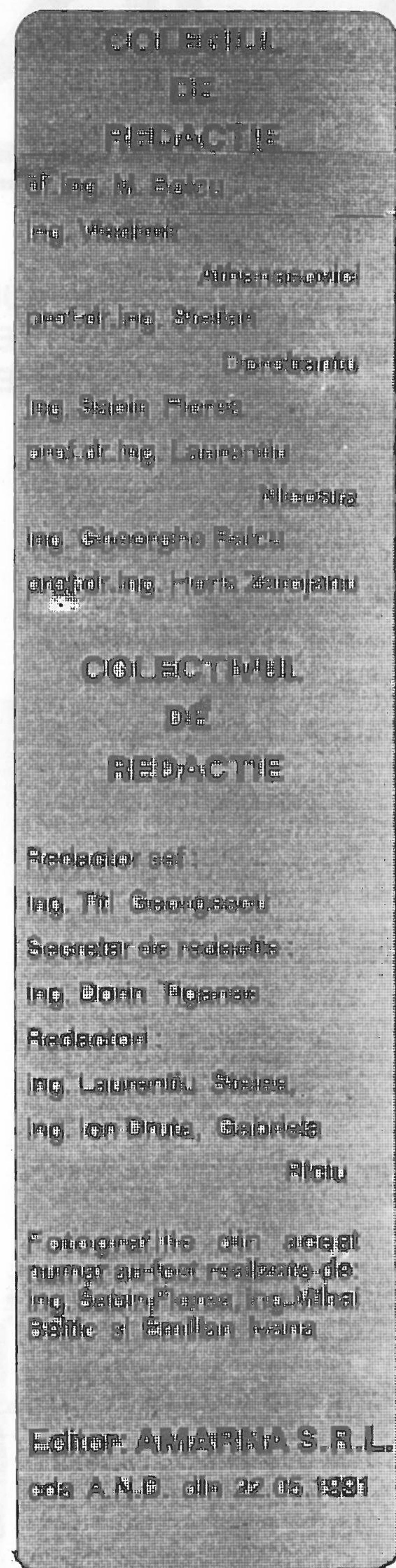
- Asociatia Profesionala Drumuri si Poduri pg. 3
- A.N.D. se prezinta pg. 4
- Viitorul secol va fi cel al circulatiei rutiere subterane pg. 7
- Convorbiri. Puncte de vedere, interviu cu dr.ing. Mihai Boicu pg. 8
- Perspectiva retelei de autostrazi si drumuri expres din Romania pg. 10
- Trasee turistice : DN 7 C Transfagarasan pg. 13
- Arhiva. Regulamentele Organice si drumurile romanesti pg. 14
- Flash pg. 15


SOMMAIRE

- L'association Professionnelle Routes et Ponts page 3
- A.N.D. se présente page 4
- Le prochaine siècle sera celui de la circulation souterraine page 7
- Entretiens. Points de vue. Interview avec dr.ing. Mihai Boicu page 8
- La perspective du reseau des autoroutes et des routes expresse de la Roumanie page 10
- Tracés touristique : DN 7 C Transfagarasan page 13
- Les archives. Le reglements organiques et les routes roumaines page 14
- Actualite page 15

SUMMARY

- The Professional Association Roads and Bridges page 3
- A N D presents itself page 4
- The next century will be the one of the underground traffic page 7
- Talks Points of view. Interview with dr.ing. Mihai Boicu page 8
- The prospect of the Romanian network of highways and express roads page 10
- Touristic routes DN 7 C Transfagarasan page 13
- Archives The organic regulations and the Romanian roads page 14
- News page 15





IPTANA S.A.

FIRMA CU 40 ANI DE EXPERIENTA
VA OFERA URMATOARELE SERVICII

- STUDII DE FEZABILITATE, CONSULTING SI ENGINEERING
- DOCUMENTATII DE INVESTITII, DEZVOLTARI SI MODERNIZARI PENTRU:
 - drumuri, autostrăzi, piste și platforme
 - poduri, pasaje și tuneli
 - construcții hidrotehnice, regularizări, canale navigabile
 - amenajări portuare, industriale, comerciale și de agrement
 - amenajări pentru navegație
 - construcții și instalații civile și industriale
 - tehnologii de exploatare, utilaje și dispozitive în domeniul transporturilor
- LUCRĂRI PENTRU ASANAREA ȘI CONSOLIDAREA TERASAMENTELOR SI VERSANTILOR
- DOCUMENTATII PENTRU TRANSPORTURI AGABARICE INCLUSIV COLETAJ
- EXPERTIZE TEHNICE SI VERIFICARI ÎN DOMENIUL LUCRĂRILOR INGENIERESTI
- STUDII TOPOGRAFICE SI FOTOGRAMETRICE
- RELEVEE PENTRU BISERICI SI MONUMENTE ISTORICE
- PROSPECTIUNI SI ANALIZE GEOTEHNICE DE LABORATOR
- URMAREREA LUCRARILOR, ASISTENTA TEHNICA

VIITORUL SECOL VA FI CEL AL CIRCULAȚIEI SUBTERANE



H. CYNA

Președinte Director General
COFIROUTE

În 1988, un mare titlu ocupa o pagină întreagă din revista engleză *The Economist*: Let them pay - lasă-i să plătească.

Sub titlu, o caricatură reprezinta o blocare uriașă a circulației în centrul unui oraș modern, mașinile îngrämadindu-se unele peste altele. Evident, articolul evidenția aglomerarea urbană și autorul relua niște vagi noțiuni de economie potrivit cărora prețul unui produs este cu atât mai ridicat cu cât este mai rar. Posibilitatea de a circula fiind redusă, el stabilea, deci, că trebuie să coste mai mult.

În 1967, renumitul viitorolog Hermann Kahn de la Institutul Hudson intocmea o lista cu 100 de inovații care puteau răsturna modul de viață al oamenilor înainte de sfîrșitul secolului. Se spune astăzi că Hermann Kahn a comis numeroase greșeli: omul nu va fi instalat pe Lună,

nici sub mări. Nu vor exista fotografii în trei dimensiuni și nici cancerul nu va fi total învins.

Dar ipoteza 56, prevedea o nouă utilizare a tunelelor subterane pentru transporturile publice și particulare și ipoteza 64 evidenția tehnici economice și rapide pentru străpungerea tunelelor.

O situație de penuria se produce, potrivit același noțiuni de economie, în cazul restricționării cererii sau în cazul creșterii ofertei. În ceea ce privește aglomerările urbane, marile metropole se folosesc de primul mijloc: interdicții de circulație în anumite zone, sau o zi da una altă, semne de interzicere, creșterea tarifelor de staționare, etc. Dar într-o țară democratică și dezvoltată se convine să se compenseze efectele psihologice negative ale inevitabilelor confrințieri, printr-o creștere a ofertei, adică prin crearea de drumuri noi.

Amestecarea traficului de camioane cu vehicule ușoare pe un același drum, îi diminuează mult capacitatea și îi crește in-

curitatea. Pentru această afirmație nu este nevoie de o demonstrație, fiecare automobilist o constată de fiecare dată când circulă. Din cele patru observații de mai sus, aparent fără legătură directă, decurge conceptul de rețea de drumuri subterane propus de COFIROUTE și de asociații săi pentru rezolvarea unor probleme, legate de circulație din regiunea Ile-de-France.

Crescînd oferta pentru transporturi, este necesară realizarea de autostrăzi subterane din moment ce nu sînt posibile într-un centru urban dens, construcții, nici la suprafață, nici în înălțime.

Există posibilitatea ca acestea să fie făcute repede și relativ economic, grație constructorilor de tunele, care aduc confirmarea ipotezei 64 a lui Hermann Kahn. Costul lor poate fi amortizat prin perceperea unei taxe și, într-un mare număr de țări dezvoltate, taxa este astăzi perfect acceptată.

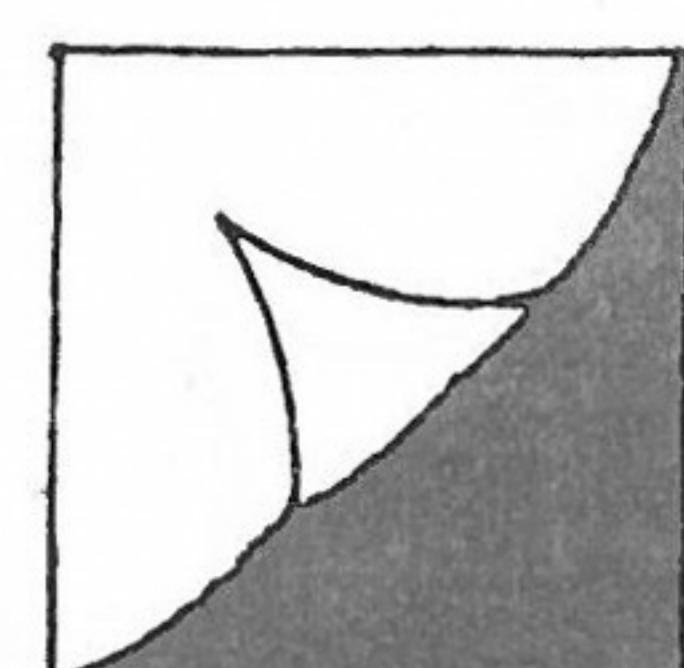
În concluzie, un tunel circular de 10m diametru, poate aco-

moda două nivele interioare suprapuse, fiecare dintre ele permînd două sau trei benzi de circulație (în acest ultim caz fără banda de avarie) pentru vehicule ușoare.

În zone urbane, în Paris de exemplu, realizarea unui tunel destinat vehiculelor ușoare permite efectuarea suprafeței eliberate la nivelul solului pentru transporturi în comun, pentru bicicliști, pentru pietoni, pentru vehicule de aprovizionare. În zonele suburbane nu este posibilă neluarea în considerație a traficului greu. Un tunel cu același diametru permite realizarea a două sensuri de circulație rezervate pentru camioane.

COFIROUTE a propus o astfel de soluție pentru ocolirea lui A 86 în zona sa Ouest între Rueil și Versailles, unde construcția la suprafață era considerată drept irealizabilă, iar autoritățile din regiunea Ile-de-France au făcut un colocviu, cu ocazia revizuirii proiectului de bază despre posibilitatea construirii de autostrăzi subterane pentru legarea celor patru puncte cardinale sau pentru legătura dintre ele. Nu este decît primul pas. Care costă. Dacă prima experiență care va fi făcută - și se întrevede că ea va fi efectuată de către COFIROUTE - demonstrează că conceptul este tehnic și economic acceptabil, ceea ce și eu cred, ipoteza mea proprie este aceea că viitorul secol va fi cel al circulației subterane a automobilelor sub toate marile metropole ale lumii.

traducere și adaptare de:
Andrei Merling
din "Travaux" dec. 1990



REVUE GÉNÉRALE DES

ISSN 0035-3191

n 683 mars 1991

ET DES

Programul rutier și autostradal din 14 august 1990

Dispunem de două pînă la cinci stații de asfalt în fiecare județ, dar în momentul de față nu producem în România decît jumătate din necesarul de bitum. Pe de altă parte, suntem exportatori de ciment și avem în țară 35 de centrale de beton de ciment;

Toate direcțiile noastre sunt astfel echipate, însă materialul este realmente vechi și depășit tehnic, iar calitatea producției noastre, a lucrărilor în aceste tehnologii pe bază de ciment nu este tocmai bună, deși nevoile noastre de reconstrucție și întreținere sunt considerabile.

Rețeaua noastră de drumuri naționale este în stare proastă. De aceea, la 14 august 1990 a fost aprobat un program incluzând perspectiva pentru rețeaua rutieră națională, deoarece noi gîndim că drumurile reprezintă un important vector al dezvoltării. De asemenea, țara noastră este situată printre ultimele din Europa în ceea ce privește indicatorul de număr de kilometri-autostrăzi raportat la suprafață și la populație: nu avem decît 113 kilometri de autostrăzi, din care 17 pentru programul TEM, noi fiind una dintre cele 10 țări membre. La orizontul anului 1995, noi prevedem realizarea unui program de 360 km de autostrăzi, din care 215 km în cadrul programului TEM.

Începînd chiar cu 1991 vom continua cei 17 km, referindu-mă acum la legătura dintre București și Constanța. Trebuie spus că acești primi kilometri corespund unei topografii dificile datorită intersectării Dunării. De aceea, două poduri de 3 kilometri lungime au trebuit să fie realizate.

După 1995 și cel mai tîrziu în anul 2000 intenționăm să adăugăm încă 560 km de autostrăzi și astfel să atingem cifra de 1000 km la începutul mileniului trei.

Desigur, există probleme financiare și ele ne preocupă: cei 17 kilometri de autostradă TEM la care percepem taxă ne-au făcut să ne gîndim că acest mod de finanțare este perfect viabil și, fără îndoială, vom lărgi aplicabilitatea acestui sistem, pentru a însobi programul de dezvoltare autostradală.

Întreținere și lucrări noi. Ce mijloace, ce metode?

În legătură cu întreținerea, noi însine prin cei 15000 de angajați ai noștri, efectuăm toate operațiunile.

Lucrările noi sunt efectuate de o întreprindere specializată în această activitate, aparținând ministerului.

Pentru realizarea programului, ne gîndim la concesiuni după modelul francez și intenționăm să procedăm la lansarea de licitații pentru mobilizarea creditului internațional.

Întreținerea drumurilor este una dintre marile noastre preocupări: în momentul actual, 70 la sută din rețeaua noastră rutieră are perioada de folosință depășită. Pentru cei 8000 km necesari a fi reconstruji sau îmbunătăți,



PUNCTE DE VEDERE

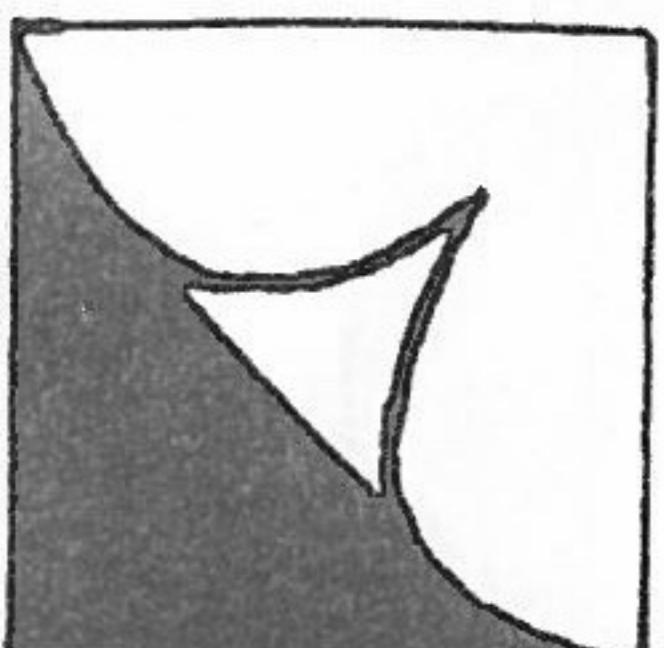
Dr. Ing. Mihai BOICU-Director general al Administrației Naționale a Drumurilor din ROMÂNIA

Rețeaua rutieră română - o prioritate pentru dezvoltare

Ansamblul rețelei rutiere din România reprezintă în jur de 72000 km din care 15000 km, drumuri naționale. Rețeaua națională, aflată în grija Administrației Drumurilor este, aproape, în întregime asfaltată; rămîn, totuși,

250 km de drumuri împietruite numai, programul nostru prevăzînd asfaltarea lor. Avem, de asemenea, numai pe rețeaua națională, 2000 de poduri, cu o lungime totală de peste 10 km.

Administrația Națională dirijează șapte direcții regionale, care acoperă ele însese 40 de județe, adică două direcții mari pentru 10 județe, două mijlocii cu șase, respectiv trei mici cu patru sau cinci județe. În momentul de față, pentru coordonarea națională avem delegați în comisiile județene, dar ei sunt activi numai pe plan tehnic pentru că județele își conduc singure afacerile în plan operațional. În același timp nu este de neimaginat ca, din rațiuni economice, să se meargă pe o posibilă recentralizare oarecare. De exemplu, se observă azi situații unde două-trei stații de asfalt funcționează una lîngă alta, la cel mult jumătate din capacitate fiecare.




ROMANIA

Hărță autostrăzilor și DRUMURI DE PERNATIȚONALE expres

LEGENDĂ

Autostrăzi cu execuție în anii
1991-1995
1996-2000
după 2000
existent

Drumuri expres
1991 - 1995
după 1995



DRUMURI

