

ISSN 1222 - 4235

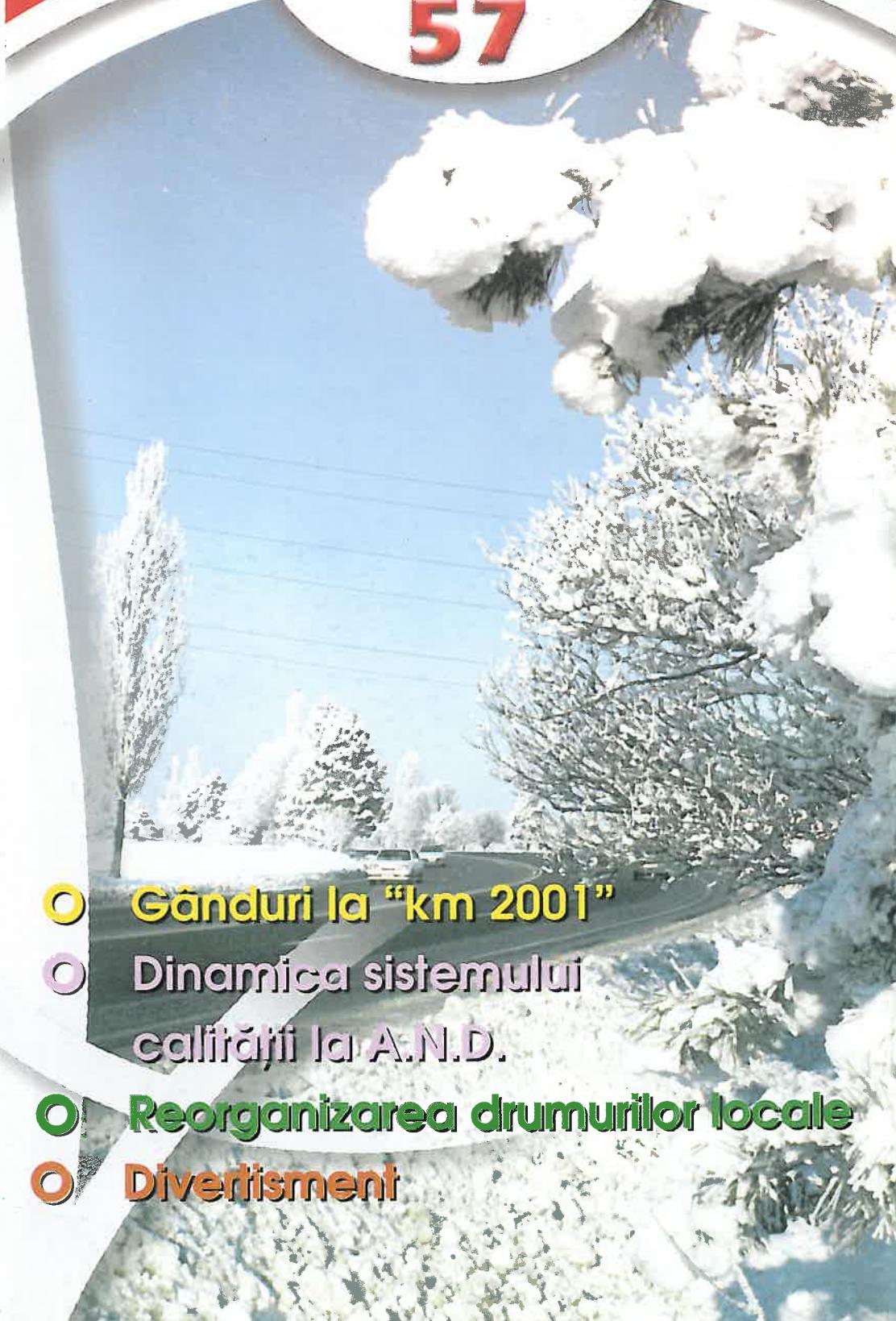
PUBLICAȚIE
PERIODICĂ A
ADMINISTRAȚIEI
NAȚIONALE A
DRUMURILOR
ȘI A ASOCIAȚIEI
PROFESSIONALE
DE DRUMURI
ȘI PODURI
DIN ROMÂNIA

DRUMURI PODURI

Anul X

noiembrie - decembrie 2000

57

- 
- **Gânduri la "km 2001"**
 - **Dinamica sistemului calității la A.N.D.**
 - **Reorganizarea drumurilor locale**
 - **Divertisment**

SUMAR

Editorial - Drumurile la cumpăna dintre milenii.....	1	Millennium Crossroad - Editorial
În prag de An Nou - Gânduri la "km 2001"	4	Opinions at "2001 kilometre" - New Year start
Biblioteca tehnică -		- Technical Library
Reglementări europene privind structurile de beton.....	18	European Regulation Related Concrete Structures
Eveniment - În dezbatere, Siguranța rutieră.....	20	Road Safety - Event
Realizări, Perspective - Urmărirea activității de control a AVTR..	21	Monitoring Activities of AVTR - Rehabilitation Program
Drumuri locale -		- County Roads
Îmbunătățirea administrației rețelei de drumuri locale.....	24	Improving the County Roads Administration
Siguranța circulației - Activitatea Poliției Rutiere.....	27	Activities of Road Police - Road Safety
Asigurarea calității - Dinamica sistemului calității la A.N.D.....	29	Dynamics of Quality System in AND - Quality Assurance
Puncte de vedere - Reorganizarea drumurilor locale	31	County Roads Reorganization - Points of View
Ecologie - Protecția mediului - preocupare a A.N.D.....	33	Environment protection - One of the AND' Activities - Ecology
• Obiectiv major - Siguranța rutieră.....	34	
Managementul drumurilor - Secția de drumuri naționale.....	35	National Road Department - Road Management
Noutăți tehnice -		
Investigarea efectului geogrilei POLYFELT PGM.....	40	Polyfelt PGM Geogrids Efficiency - Technical News
Manifestări, Simpozioane, Întâlniri -		
Deplina Siguranță a circulației.....	41	A New Concept: Quality Culture - Symposium, Meetings
• Inaugurarea sediului D.R.D.P. Brașov • "Lumea podurilor"	42	
Din activitatea APDP -		
• Cultura calității în construcții		
• Din activitatea Filialei APDP Vâlcea.....	43	
Autostrăzi - Proiectarea unei autostrăzi și mediul înconjurător.....	44	
• Premiile revistei "Drumuri Poduri"	45	
La mulți ani -		
• Rebus • Foto • Glume		- Happy New Year
• În atenția cititorilor.....	46	Crosswords - Photo - Jokes - Focus

SUMMARY

Editorial - Drumurile la cumpăna dintre milenii.....	1	Millennium Crossroad - Editorial
Opinions at "2001 kilometre" - New Year start		
Technical Library		
Reglementări europene privind structurile de beton.....	18	European Regulation Related Concrete Structures
Road Safety - Event		
Monitoring Activities of AVTR - Rehabilitation Program		
County Roads		
Îmbunătățirea administrației rețelei de drumuri locale.....	24	Improving the County Roads Administration
Activities of Road Police - Road Safety		
Dynamics of Quality System in AND - Quality Assurance		
County Roads Reorganization - Points of View		
Environment protection - One of the AND' Activities - Ecology		
• Obiectiv major - Siguranța rutieră.....	34	
National Road Department - Road Management		
Polyfelt PGM Geogrids Efficiency - Technical News		
A New Concept: Quality Culture - Symposium, Meetings		
Deplina Siguranță a circulației.....	41	
• Inaugurarea sediului D.R.D.P. Brașov • "Lumea podurilor"	42	
Din activitatea APDP -		
• Cultura calității în construcții		
• Din activitatea Filialei APDP Vâlcea.....	43	
Autostrăzi - Proiectarea unei autostrăzi și mediul înconjurător.....	44	
• Premiile revistei "Drumuri Poduri"	45	
La mulți ani -		
• Rebus • Foto • Glume		- Happy New Year
• În atenția cititorilor.....	46	Crosswords - Photo - Jokes - Focus



La multi ani!

Happy New Year!

Consiliul de coordonare al revistei

- Președinte: dr. ing. Mihai BOICU
- Vicepreședinte: ing. Dănilă BUCȘA
- Secretar general: ing. Iulian DĂNILĂ
- Membri: ec. Aurel PETRESCU
prof. dr. ing. Stelian DOROBANȚU
prof. dr. ing. Horia ZAROJANU
prof. dr. ing. Gheorghe LUCACI
prof. dr. ing. Mihai ILIESCU



A.N.D.: B-dul Dinicu Golescu, nr. 38, sector 1
tel./fax: 212 6201

APDP: B-dul Dinicu Golescu, nr. 41, sector 1
tel./fax: 638 3183

REDACȚIA: B-dul Dinicu Golescu, nr. 31, scara A, ap. 2, sector 1,
tel./fax: 637 64 24, 092/886931, București

DRUMURI PODURI

Comitetul de redacție

- Președinte: ing. Florin DASCĂLU
- Redactor șef: prof. Costel MARIN
- Redactor șef adjunct: Ion SINCA
- Redactor responsabil: ing. Petru CEGUŞ
- Secretar tehnic: ing. Toma IVĂNESCU
- Responsabil marketing: ing. Nicoleta DAVIDESCU
- Grafică și tehnoredactare: arh. Cornel CHIRVAI
- Reporter: ec. Marina RIZEA MARIN
- Difuzare: sing. Rodica VARGA
- Operator PC: Gabriela BURADA
- Fotoreportaje: Emil JIPA
- Corecția: ing. Artemiza GRIGORAȘ
- Consilier editorial: Costel MARIN
- Responsabil marketing: Adriana SĂFTOIU

Drumurile la cumpăna dintre milenii

Cumpăna dintre milenii găsește sectorul drumurilor din România în plin avânt de restructurare, modernizare și perfectionare pentru integrarea infrastructurii transporturilor rutiere în sistemul european de căi de comunicație.

Pentru noi drumari această treceare între milenii reprezintă totodată și un moment de reflexii asupra a ceea ce am realizat și mai ales a ceea ce ne aşteaptă pentru viitorul apropiat și chiar mai îndepărtat.

În acest sens, acum la sfârșit de an, secol și mileniu, putem spune că ceea ce ne-am propus să înfăptuim după anul 1990 pentru drumurile naționale, a fost realizat în mare parte, începând cu restructurarea sectorului și continuând cu îmbunătățirea și modernizarea rețelei de drumuri naționale.

Problemele apărute pe parcursul derulării acestei acțiuni au fost deosebit de complexe și deși mai avem multe de făcut, totuși putem spune că am reușit în multe privințe, factorii antrenați în aceste transformări calitative, începând cu Ministerul Transporturilor, continuând cu Administrația Națională a Drumurilor și unitățile ei teritoriale, manifestând maximă responsabilitate și seriozitate.

Dintre realizările mai importante ale ultimilor ani, menționăm pe cele privind îmbunătățirea stării tehnice și modernizarea rețelei de drumuri naționale; în baza programelor elaborate pe termen scurt și mediu (1992 - 1995 și 1996 - 2000), a fost realizat un volum important de lucrări de întreținere, reparări, reabilitări și modernizări care au condus la stoparea degradării acestei rețele, ajungându-se acum la sfârșit de an 2000 ca peste 2000 km de drumuri naționale-europene să fie aduse la nivelul normelor din țările Uniunii Europene, iar restul acestei rețele într-o stare tehnică mult mai bună ca cea din anul 1990.

O mare importanță în acest sens a avut-o preocuparea deosebită pentru atragerea de surse financiare interne (Fondul Special al Drumurilor

Publice) și externe (contractarea de credite în condiții avantajoase de la Institutul Financiar Internațional).

În acest sens menționăm că numai în ultimul an al mileniului care se încheie sursele financiare asigurate pentru rețeaua de drumuri naționale reprezintă cca 8300 milioane lei (400 milioane USD) din care sau realizat:

- reabilitarea a 266 km drumuri naționale în cadrul celei de a II-a Etape:
 - DN13 Brașov - Rupea (sector km 0+000 - 36+300);
 - DN15 Turda - Tg. Mureș (sector km 5+000 - 39+500);
 - DN6 București - Alexandria (sector km 8+500 - 85+500);
 - DN2 Urziceni - Rm. Sărat (sector km 55+900 - 152+500);
 - DN1 Băicoi - Comarnic (sector km 88+515 - 111+000)
 - finalizarea reabilitării Autostrăzii București - Pitești - 96 km
 - lucrări de investiții, din care:
 - poduri și pasaje - 3 buc. (652 m)
 - modernizări drumuri - 43 km
 - baze de întreținere și deszapezire - 3 buc.
 - un volum important de lucrări de întreținere și reparări, din care:
 - tratamente bituminoase - 2560 km;
 - șlamuri bituminoase - 100 km;
 - covoare asfaltice - 114 km;
 - reciclare îmbrăcăminții asfaltice uzate - 258 km;
 - ranforsări sisteme rutiere - 45 km;
 - consolidări poduri, pasaje, viaducte - 7 buc. (815 m)
 - semnalizare orizontală drumuri;
 - marcaje rutiere - 14.000 km;
 - Table indicatoare - 34.000 km
 - privind restructurarea Administrației Naționale a Drumurilor, conform strategiei în acest sens, aprobată de Ministerul Transporturilor în anul 1993, putem aprecia că până în prezent ea s-a derulat



Ing. Dănilă BUCŞA
- Director General al A.N.D. -

bine, realizându-se primele două etape ce au avut ca obiective separarea activităților de administrare, exploatare, întreținere curentă, de cele de întreținere periodică, reparări și producție industrială și comercializarea acestora din urmă prin constituirea a 8 societăți comerciale S.A. cu capital integral de stat. În prezent este în curs de derulare cea de a III-a Etapă care are ca obiectiv comercializarea și a unei părți din întreținerea curentă, consultanța și supervizarea lucrărilor.

- o altă componentă a preocupărilor noastre cu realizări bune în ultimii ani a fost îmbunătățirea legislației în sectorul de drumuri, obținându-se și în acest domeniu o serie de rezultate notabile, dintre care menționăm:

- Legea 118/1996 și actele normative ulterioare privind constituirea și utilizarea Fondului Special al Drumurilor Publice, prin care s-a asigurat o sursă finanțării importante pentru întreținerea și repararea rețelei de drumuri publice (evaluată la cca 3500 milioane lei la nivelul anului 2000);

- Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 / republicată - privind regimul drumurilor - aprobată prin Legea nr. 82/1998, prin care s-a definit sectorul drumurilor, precum și bazele administrării acestui patrimoniu național;

- H. G. nr. 540/2000 prin care s-a aprobat rețeaua de drumuri publice din România, determinată în baza unor analize și studii desfășurate într-o perioadă de mai mulți ani la nivel național, cu colaborarea și a conducerilor administrative din toate județele țării;

- alte reglementări în domeniu (norme, regulamente, instrucțiuni etc) revizuite sau promovate pentru alinierarea lor la cele similare din Uniunea Europeană;

- promovarea unor tehnologii moderne și eficiente în întreținerea, repararea și reabilitarea drumurilor, dintre care menționăm:

- reciclarea in situ la cald și la rece a țărmăcămintilor asfaltice uzate;

- straturi rutiere foarte subțiri (șlamuri bituminoase) pentru ameliorarea suprafetei de rulare a țărmăcămintilor rutiere moderne;

- utilizarea de aditivi și modificatori pentru îmbunătățirea calității mixturilor asfaltice și tratamentelor bituminoase;

- folosirea mixturilor stocabile pentru executarea reparațiilor țărmăcămintilor rutiere în perioada friguroasă;

- utilizarea de materiale nereactive (inerte) de tipul fibrelor la prepararea mixturilor bituminoase (MEDIFLEX) și unor polimeri de tip SBS, SBR, SIS etc. sau a unor polimeri reactive de genul ELVALOY pentru corectarea compozиiei structurale a bitumurilor.

- modernizarea dotărilor unită-



tilor de întreținere curentă drumuri și poduri, cu utilaje și echipamente moderne de mare eficiență (Unimoguri, Buldoescavatoare, Turbofreze, mașini de frezat și de colmatat rosturi și fisuri, tehnică de calcul și de informare, etc);

Ca nerealizări din ultimii ani putem menționa:

- ritmul, totuși mai scăzut decât am fi dorit, în creșterea nivelului tehnic asigurat rețelei de drumuri naționale;

- situația gravă în care se află rețeaua de drumuri locale (drumuri județene, drumuri comunale și rețeaua stradală din localități), care în ultimii 10 ani a continuat să se înrăutățească, insuficiența surselor financiare și capacitatea managerială neperformantă la o parte din județe, fiind cauzele principale ale acestei situații;

- rezultatele slabe obținute în combaterea distrugerilor, înstrăinărilor și furturilor de accesoriile ale drumurilor (table indicatoare, glisiere metalice și parapeți, stâlpisori de dirijare și butoni reflectorizați, etc) care au determinat pe de-o parte

cheltuieli suplimentare pentru înlocuirea și refacerea acestora cât și nesiguranța în circulația rutieră.

Apreciez în acest sens că legislația în vigoare este prea blandă, necesitând a fi revizuită pentru înăsprirea pedepselor (multe din acestea necesitând a fi tratate ca infracțiuni penale și nu contravenții), ținând seama și de efectul periculos al acestora asupra integrității bunurilor și vieții participanților la trafic.

Odată cu trecerea în noul mileniu, trecem și într-o nouă Etapă (2001 - 2005) a strategiei privind îmbunătățirea și modernizarea rețelei de drumuri din țara noastră, care are ca obiective principale următoarele:

- continuarea restructurării administrațiilor de drumuri în conformitate cu strategiile și cerințele din domeniu;

- îmbunătățirea în continuare a stării tehnice a rețelei de drumuri prin creșterea volumului lucrărilor de întreținere și reparații cu utilizarea de tehnologii eficiente, performante.

În acest sens numai în anul 2001, la rețeaua de drumuri naționale se are în vedere execuțarea a 2500 km tratamente bituminoase, 110 km șlamuri bituminoase, 160 km covoare asfaltice, peste 300 km reciclări țărmăcăminti asfaltice uzate, precum și un volum important de lucrări privind siguranța rutieră și consolidări drumuri și poduri.

- continuarea programelor de reabilitare drumuri naționale de interes european, de realizare a unor artere ocolitoare a principalelor aglomerări urbane din țară și de creștere a capacitatii de circulație în zonele cu trafic intens, prin atragerea de noi surse financiare interne și externe.

Se are în vedere în acest sens reabilitarea în anul 2001 a 425 km drumuri naționale din cadrul celei de a II-a Etape, continuarea lucrărilor la Etapa a III-a în lungime de 334 km cu finalizare în trimestrul I. al anului 2002 și începerea celei de a IV-a Etape în lungime de 640 km, ce se va derula în următorii ani.

- definitivarea și implementarea unui sistem modern de management în administrația și exploatarea rețelei de drumuri, bazate pe ierarhizarea acesteia și de stabilire a unor nivele de serviciu și praguri de intervenție optimă, similară normelor din țările Uniunii Europene (generalizare PMS și BMS, monitorizarea traficului rutier și a agresivității acestuia etc);

- îmbunătățirea în continuare a siguranței circulației rutiere prin luarea unor măsuri eficiente (modernizarea semnalizării, monitorizarea accidentelor și eliminarea punctelor negre, îmbunătățirea sistemului de evidențiere a cauzelor accidentelor rutiere și a băncii de date a acestora, introdu-

cerea auditului etc);

- privind autostrăzile, se are în vedere finalizarea construcției în perioada 2001 - 2004 a Autostrăzii București - Fetești - Cernavodă (151 km); dublarea drumului național existent DN5 București - Giurgiu și aducerea lui la un drum expres, execuția variantelor de ocolire la un număr de 5 municipii (Pitești, Sibiu, Sebeș, Orăștie, Deva) de pe corridorul european IV.

În funcție de sursele financiare asigurate de către principalele instituții internaționale (BERD, BEI, BIRD, ISPA, UE) se va avea în vedere posibilitatea începerii execuției și a altor proiecte de infrastructură rutieră (autostrăzile Deva - Nădlac și Cernavodă - Constanța).

- o atenție deosebită va trebui acordată drumurilor locale în ce privește îmbunătățirea sistemului de organizare a administrației acestora, a asigurării surselor financiare și a unei capacitați manageriale competente, pentru stoparea creșterii degradării acestora și aducerea la un nivel tehnic corespunzător (funcție de ierarhizarea acestei rețele).

Va fi necesară în acest sens colaborarea cu organele administrației locale (consiliu județean) pentru întocmirea unor strategii concrete, etapizate, prin care să se pună în practică măsurile tehnico-economice și administrative ce se impun.

- continuarea acțiunii de revizuire și promovare de reglementări în domeniul pentru ca acestea să corespundă celor din țările Uniunii Europene.

Toate aceste prevederi și proiecte din strategie sunt menite să apropie infrastructura rutieră a României de cea a țărilor din Uniunea Europeană și ele vor necesita, desigur, foarte multă muncă, creație, pasiune și un personal de specialitate calificat în domeniu.

Putem deci afirma acum, la trecerea dintre milenii, că drumarilor din România li se oferă un câmp foarte larg de afirmare în nobila lor misiune ce o au de a realiza o rețea rutieră modernă și omogenă, fără de care nu poate funcționa corespunzător nici o activitate economico-socială, într-o Europă unită la care dorim să ne integrăm.

Urăm în acest sens tuturor drumarilor, colaboratorilor și partenerilor noștri, acum în prag de Mileniu III, "La Mulți Ani", cu sănătate, succese în activitate și multă putere de muncă pentru a realiza ce ne-am propus!"

La Mulți Ani 2001 !
Ing. Dănilă BUCȘA

- Director general al A.N.D.



Gânduri la "km 2001"



La primenirea vremurilor, la marea răscrucă a timpului, buna și înțeleapta tradiție românească ne îndeamnă la citirea cronicii a ceea ce am împlinit, cu speranța unui viitor care să ne aducă noi și noi împliniri.

Câteva dintre gândurile ce urmează se referă la obiectivele, faptele și întâmplările demne să fie consemnate într-o istorie a drumăritului la sfârșitul Mileniului al II-lea, evoluția arterelor de circulație rutieră din România începând cu anul 2001 și sentimentele și speranțele pentru Mileniul al III-lea.

Retrospectivă sentimentală, perspective optimiste

Retrospectivele și perspectivele periodic analizate sunt elemente caracteristice permanentei dorințe de progres. Când ele sunt evaluate periodic, la date aniversare, cu totul deosebite, cum ar fi cumpăna dintre milenii, desigur prilejuiesc dimensiuni care determină alăturării cifrelor statistice o importantă încărcătură emotională și o dorință de integrare a activității sectorului propriu în contextul general al lumii în care trăim. Profesiunea de drumar este, după părerea noastră, dacă nu cea mai veche din lume, una dintre cele mai vechi, condiția umană fiind determinată de mișcare, drumul fiind, în acest context sau altă denumire, prima pârghie de comunicare între indivizi și colectivități. și în țara noastră, această activitate a avut importanță ei, dacă ne referim, de exemplu, doar la drumurile dacilor și ale romanilor. Exigențele de azi sunt altele și le dorim mult mai împlinite în viitorul foarte apropiat. Ne mândrim cu faptul că prima unitate de învățământ superior tehnic a fost Școala de Poduri și Sosele din București, fondată cu un secol și jumătate în urmă.

Trăind în prezent, nu putem uita eforturile înaintașilor pentru crearea unei rețele rutiere de drumuri moderne, activitate desfășurată în prima jumătate a secolului pe care îl încheiem acum și nici eforturile supraomenești ale generației de drumari de după cel de-al doilea război mondial de a "înnegri" rețea rutieră și a o scoate din noroi și

praf, perioadă în care se realizau câte o mie de km de "astupări" pe an. Ghilimelele și amărăciunea reflectată în cele de mai sus s-au datorat unei orientări restrictive privind transportul rutier.

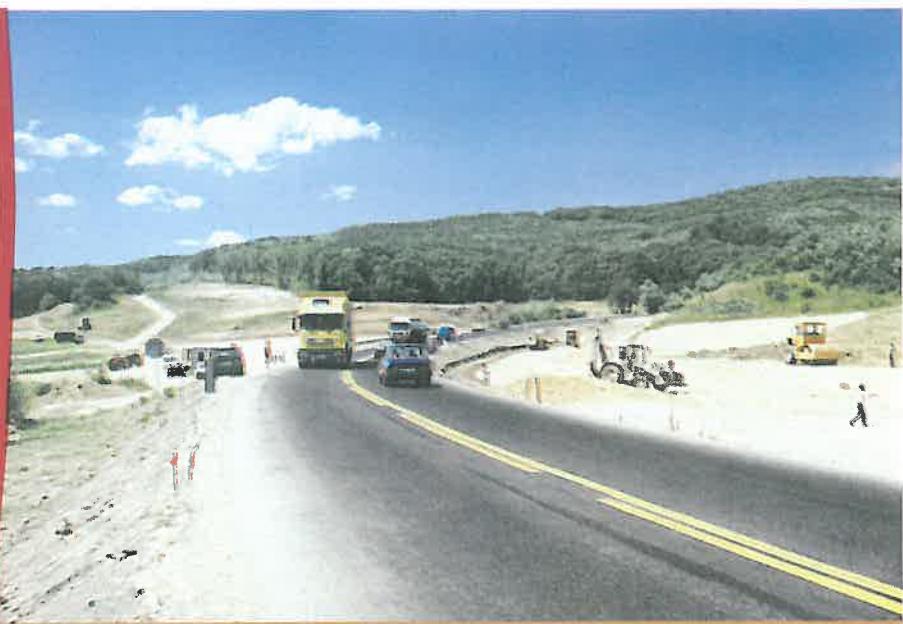
În ultimii zece ani, în care transportul auto și-a recăstigat prin el însuși dreptul și rangul cuvenit, eforturile oamenilor din sector au dat roade immediate și perspective de viitor. Succesele acestor ani, constau în:

- Definirea unei strategii rutiere realiste pe termene medii și lungi și restructurarea activității sectorului de drumuri;
- Statuarea unor surse de finanțare pentru infrastructura rutieră independentă de moda zilei sau necesitățile de ordin general, prin crearea Fondului Special al Drumurilor Publice;
- Atragerea finanțării externe în continuarea eforturilor noastre pentru realizarea unei rețele viabile;

- Creșterea capacitatei tehnice, organizatorice și calitative a rețelei de unități specializate în activități de drumuri.

Ca urmare acestui rezultat uman și financiar, la sfârșit de mileniu, putem anunța următoarele succese:

- Mai mult de jumătate din cei 4500 de km de Drumuri Europene deschise traficului internațional sunt reabilitate sau în curs de reabilitare cu finanțare asigurată și finalizare la finele anului 2001;
- A fost actualizat Programul de autostrăzi cu finanțare asigurată, primul pas fiind modernizarea Autostrăzii București - Pitești (96 km) în anul de grație 2000 și reluarea lucrărilor de construcție a Autostrăzii București - Fetești (134 km);
- Sunt promovate și în curs de negocieri acțiuni care să extindă rețea modernizată pe direcțiile coridoarelor de transport pan-europene incluse în Programele Internaționale ale Comisiei Europene a ONU și ale Comunității Europene;
- Asigurarea, prin măsuri de reparații și întreținere a viabilității întregii rețele de





drumuri naționale, beneficiind începând cu acest an de importante surse de finanțare prin Banca Europeană de Investiții care se vor adăuga celor interne, măsuri în care cele privind siguranța circulației sunt în centrul atenției.

În ceea ce privește viitorul rețelei, prin Programele Strategiei Administrației Naționale a Drumurilor, se propune pentru următorii zece ani:

- Închelarea acțiunii de reabilitare a drumurilor naționale și parțial a componentei de variante ocolitoare a marilor localități urbane;

- Extinderea rețelei de autostrăzi și drumuri expres pentru asigurarea unor legături rutiere moderne care să susțină, și din acest punct de vedere, integrarea României în structurile europene;

- Încheierea acțiunii de reabilitare și ridicare a clasei de încărcare la nivel european a tuturor podurilor de pe traseele principale ale drumurilor naționale;

- Ridicarea volumului de lucrări de întreținere la nivelul solicitat de rețea pentru un trafic fluent și sigur.

- Perfectionarea activităților de siguranță circulației, care să atenueze factorii de risc generați de creșterea nivelului calitativ al rețelei rutiere și de performanțele tehnice ale autovehiculelor care-și spun cuvântul odată cu progresul.

Sperăm ca în următorii zece ani și în ceilalți care să vină, aprecierea pozitivă a utilizatorilor privind succesele ultimei perioade să devină unanimă și elogioasă.

Ing. Iulian DĂNILĂ
Director general adjunct al A.N.D.

Recunoștință marii familii a drumarilor români !

Acum la sfârșitul anului 2000, al Secolului și Mileniului, îndreptăm gândurile noastre către marea familie a drumarilor români, cu recunoștință pentru aportul lor în dezvoltarea și menținerea rețelei rutiere.

Amintind de drumurile noastre, putem spune că s-au petrecut mari transformări mai ales în ultimii ani, prin lucrările de reabilitare terminate sau în plină desfășurare. Rețeaua noastră de drumuri naționale europene va corespunde în câțiva ani exigentelor europene; deja primii 1500 km sunt în funcție. De asemenea s-au reluat lucrările de construcții ale Autostrăzii București - Fetești și este în curs de finanțare un program de construcție pentru alte autostrăzi.

Asociația Profesională de Drumuri și Poduri din România se străduiește să ridice în permanentă nivelul tehnic al membrilor săi, prin diferite căi accesibile nouă și prin sprijinul pe care-l primim de la Administrația Națională a Drumurilor.

Prin mese rotunde cu teme precise, prin seminarii, conferințe și congrese naționale, încercăm să ținem pasul cu evoluția tehnicii rutiere din țările avansate. În prezent, în România se aplică tehnologii din cele mai moderne, cu

utilaje și echipamente performante. Calitatea lucrărilor a crescut mult și astăzi nu mai concepem execuția lucrărilor "după posibilități".

Anii care vor urma vor fi ani de muncă asiduă pentru sectorul rutier, deoarece toată lumea s-a convins că fără o infrastructură bună nu se poate avansa în economie și nu putem să ne aliniem țărilor europene avansate.

Urez tuturor membrilor noștri colectivi și individuali împlinirea dorințelor, un An Nou fericit și satisfacții profesionale.

Dr. ing. Mihai BOICU
- Primvicepreședinte A.P.D.P. -

Prezenți la "kilometrul 0" al Secolului XXI

Trecerea dintr-un secol în altul este o simplă piatră de hotar, activitățile de toate tipurile tinându-si cursul. Pentru noi cei din sectorul drumurilor important este cu ce trecem prin față acestei pietre de hotar: și cu realizările și cu neîmplinirile.

În opinia mea, în focul intențelor activității din ultimul deceniu al secolului XX, s-a format, în domeniul drumurilor, o pleiadă de ingineri - tineri în special, dar și mai puțin tineri - de înalt profesionalism, caracter și capacitate de muncă, pleiadă care, încă de acum, a eliminat multe din neîmpliniri, dovedind că este capabilă să ducă mai departe, la un nivel superior, activitatea din noul Secol XXI, continuarea aplicării strategiilor de dezvoltare a rețelei de drumuri din țara noastră.

Deoarece și în Secolul XXI autovehiculele vor juca un important rol în activitatea de transporturi, cred că pleiadă de ingineri din sectorul drumurilor va milita cu abnegație pentru utilizarea

telematicii în domeniul rutier, atât în folosul gestionării drumurilor, cât și al monitorizării traficului. Se va realiza astfel o mult mai rapidă urmărire și intervenție în repararea drumurilor, eficientizarea capacitaților de circulație ale rețelei existente, prin gestionarea traficului, minimizarea timpilor de transport și a consumurilor de energie, creșterea siguranței circulației și reducerea impactului asupra mediului înconjurător, informarea călătorilor asupra condițiilor climatice și a stării drumului în timp real etc. Totodată, apreciez că se vor diversifica și îmbunătăți metodele și utilajele pentru determinarea stării tehnice a drumurilor, programele de calcul pentru proiectarea și cercetarea drumurilor, strategiile și structurile de administrare a drumurilor.

Doresc tuturor celor care vor actiona în Secoul XXI, în domeniul drumurilor, sănătate și succes deplin în implementarea noului.

Prof. univ. consult. dr. ing.
Stelian DOROBANȚU
Universitatea Tehnică
de Construcții București

Vom avea mai multe drumuri la standarde europene

Trecerea pragului simbolic dintre Milenii mă îndeamnă la o privire retrospectivă asupra evoluției problematicii rutiere, prin prisma experienței acumulate în cei 15 ani de activitate în slujba Drumurilor Naționale, cu gândul de a fixa câteva repere pentru viitor.

Mi-am început activitatea într-o perioadă de degradare continuă a rețelei rutiere, când din lipsa resurselor financiare activitatea de întreținere se reducea aproape numai la operații de "cosmetizare" a drumului.

După 1990, sub egida Ministerului

Transporturilor, Administrația Națională a Drumurilor a elaborat programe de reabilitare și dezvoltare a rețelei de drumuri, izbutind să convingă factorii de decizie ai Statului asupra importanței prioritare a infrastructurii rutiere în dezvoltarea economică a țării. Prin eforturile conjugate ale M.T. și A.N.D., au fost obținute și finanțări pentru demararea acestor programe, astfel încât, prin lucrările de reabilitare executate în ultimii ani s-a reușit stoparea procesului de degradare a drumurilor naționale. Astfel, în cadrul D.R.D.P. Cluj au fost reabilitați 259 km drum pe D.N. 1 și D.N. 7, sunt în curs de reabilitare alți 180 km pe D.N. 1F, D.N. 15 și D.N. 19A și este deschisă finanțarea pentru ultimul tronson de pe D.N. 1, Cluj-Napoca - Huedin, pentru D.N. 1C, Cluj-Napoca - Dej și D.N. 17, Dej - Piatra-Fântânele.

Simultan cu relansarea lucrărilor în sectorul rutier s-a trecut și la abordarea problemelor manageriale într-o concepție modernă, în concordanță cu principiile economiei de piață, restrukturându-se Administrația Națională a Drumurilor și punându-se un accent deosebit pe eficientizarea utilizării resurselor financiare și pe calitatea lucrărilor.

Nu pot să nu mă gândesc cu recunoștință la cei pe care având șansa să-i am dascăli, tumultul transformărilor survenite în sectorul rutier, nu m-a prins nepregătit, adaptarea mea la noile cerințe fiindu-mi ușurată de ceea ce am învățat de la ei.

Mileniul care începe ne găsește pregătiți din punct de vedere organizatoric pentru realizarea programelor care să aducă rețea de drumuri naționale la nivelul de serviciu european. Rapiditatea realizării acestui deziderat depinde însă de redresarea economiei naționale, astfel încât aceasta să permită alocarea unor resurse financiare suficiente dezvoltării infrastructurii rutiere.

Din cei 2203 km administrații de D.R.D.P. Cluj, pe teritoriul a șapte județe, 47 % sunt drumuri naționale europene, 5 % drumuri naționale principale, 48 % drumuri naționale secundare. Drumurile se desfășoară 21 % în zona de ses, 61 % în zona de deal

și 18 % în zona de munte, constituind trasee de o frumusețe incontestabilă, dar grele din punct de vedere al administratorului: alunecări de teren, ebulmente, torrenti, elemente geometrice insuficiente, înzăpeziri, inundații etc.

Păsim în nou Mileniu cu convingerea că, până la sfârșitul primului Deceniu, modernizarea infrastructurii rutiere de pe teritoriul D.R.D.P. Cluj va oferi utilizatorilor condiții de circulație la nivelul standardelor europene. Acest deziderat este susținut de politica managerială din sectorul rutier: informatizarea complexă până la nivelul districtelor, care permite eficientizarea actului decizional; procurarea de echipamente performante de întreținere, modernizarea legislației și a reglementărilor tehnice, politica de formare a cadrelor, inclusiv prin stagii de specializare în țările dezvoltate.

Păsim cu încredere în nou Mileniu și pentru faptul că ne știm înconjurați de oameni deosebiți, drumarii dând dovedă de probitate profesională, care le impune să oferă utilizatorilor condiții de circulație pe măsura resurselor financiare alocate și de abnegație, punându-și întreaga energie în slujba drumului: ei știu că drumul înseamnă viață, "Via-Vita". Cu astfel de oameni, sunt convins că vom izbuti nu numai să creăm o rețea de drumuri performante, dar și să integrăm în ambient de așa manieră încât să nu aducem prejudicii mediului, ci să evidențiem inestimabilă valoare peisagistică a traseelor.

Ing. Vasile SABĂU
Directorul D.R.D.P. Cluj

O nouă imagine pentru drumurile naționale

De câțiva ani buni a devenit o obișnuință să asist de câteva ori pe an la inaugurarea unor tronsoane de drum modernizate, a unor poduri peste căile ferate, a unor moderne stații de benzină, a unor supermagazine, baze sportive și multe altele.

La aceste evenimente participă și demnitari și specialiști, finanțatori și execuțanți, consultanți și mulți, foarte mulți invitați.

Ne dorim, desigur, să avem parte de cât mai multe asemenea ocazii. Este un semn că direcția este bună.

Se poate spune chiar răspicat, că dru-



murile noastre naționale încep să semene cu cele din țările dezvoltate. Cei care administrează, care organizează această dezvoltare și cei care finanțează simt aprecierile celor care folosesc drumurile.

Dar mai este ceva care trebuie făcut pentru a susține efortul și succesul mai sus arătat și anume, grija pentru vecinătatea drumurilor.

Aceste probleme vizează nu atât pe cei care se ocupă de modernizarea drumurilor, cât pe cei răspunzători de la protecția mediului, pe cei din turism, primarii etc.

Dacă parcurgem, de exemplu, traseul D.N. 1, de la București până la Brașov vom observa că sunt multe porțiuni de drum cu 3 și 4 benzi de circulație, că suprafața rutieră este foarte bună, că marajul rutier este excelent, că există peisaje frumoase care concurează cu cele din Elveția, Italia, Franța, însă în lipsa unor amenajări strict necesare, foarte multe zone lasă o impresie deplorabilă. În lungul drumului parcă ar fi "plantate" sticle și pungi de plastic, resturi de alimente, hârtii, gunoaie descărcate direct din basculante etc.

Desigur, soluția ar consta în amenajarea și dotarea unor popasuri speciale și a complexelor care au benziniarii cu utilități normale moderne, în număr suficient de mare și bine întreținute.

Ne așteptăm ca măcar de acum înainte benziniările Shell, Petrom, Lukoil etc. să dispună de utilități mai sus reclamate la nivelul din Olanda, Franța, Austria. Cei care avizează asemenea construcții, alte spații comerciale în lungul drumurilor trebuie să se simtă responsabili de starea de

fapt existentă și să nu admită soluții de compromis.

Ing. Alexandru DOBRE
- Director General COSAR S.A. -

Ne dorim programe pe care să le putem îndeplini !

Momentul calendaristic pe care-l trăim ne prilejuiește analiza bilanțieră a drumului parcurs. Ce evidențieri se desprind într-un asemenea de-mers ?

- demararea Programelor de reabilitare a infrastructurii rutiere pe rețeaua drumurilor naționale și europene ajunse acum la Etapa a IV-a;
- obținerea, prin negocieri cu bănci externe de credite în condiții acceptabile pentru România, care au permis începerea și realizarea lucrărilor;
- finalizarea primului Program de reabilitare pe aproximativ 1000 km de drumuri naționale;
- încheierea a 50% din lucrările Etapei a II-a a Programului de reabilitare;
- începerea lucrărilor de reabilitare prevăzute în Programul celei de a III-a Etape, cu termen de finalizare în anul 2002;
- obținerea auditului pentru Etapa a IV-a și începerea procedurii de achiziție pentru serviciile de consultanță;
- pregătirea personalului necesar

desfășurării activității pe toate fazele de implementare a Programelor de reabilitare a infrastructurii rutiere a României.

Sintetic, astfel se înfățișează ansamblul activităților A.N.D. în anul, deceniul, secolul și mileniul peste pragul cărora trecem la 31 decembrie 2000.

Am pus punct unui urias volum de muncă, am tras o linie sub care am făcut un total.

De la 1 ianuarie 2001, continuăm, în unele domenii pe același plan, în altele, se cer firești pregătiri proprii unui nou început.

Așadar, ce înscrivem pe agenda de lucru a Administrației Naționale a Drumurilor în viitorul an 2001 ?

- finalizarea Etapei a II-a și a III-a de reabilitare a drumurilor nationale;

• începerea lucrărilor și finalizarea lucrărilor prevăzute în Programul de reabilitare - Etapa a IV-a, asigurând astfel reabilitarea a 2500 km de drumuri europene care străbat teritoriul României;

• obținerea de noi credite pentru reabilitarea întregii rețele de drumuri europene din România (aproximativ 4672 km) și inițierea unui Program de reabilitare pentru drumurile naționale importante;

• demararea studiilor necesare selecționării sectoarelor de drumuri naționale care vor intra, cu prioritate, în aceste Programe;

• menținerea și dezvoltarea colectivului format în cadrul D.P.F.E., cu preferință a tinerilor specialisti.

Enunțativ, astfel se prezintă ceea ce ne propunem pentru viitorul imediat. Sunt obiective ambitioase, realiste, care corespund în cel mai înalt grad cerințelor de modernizare a infrastructurii rutiere din țara noastră.

Să ne urăm, împreună, ca la proxima ocazie de bilanț, să avem totul înscris la capitolul "îndeplinit".

Ing. Eugenia DUNCĂ
- Directorul Direcției Programe cu Finanțare Externă a A.N.D.

Sperăm ca anul 2001 să fie mai bun !

Încheiem un an deosebit, încărcat cu evenimente pozitive, în viața sectorului de drumuri administrativ, întreținut și gestionat de S.D.N. Sibiu.

S-a reușit ridicarea stării tehnice a infrastructurii rutiere prin realizarea, în principal, a următoarelor categorii de lucrări:

- reparații la îmbrăcămintă: 60.000 m²;
- tratamente aplicate pe 70 km;
- reciclare "in situ" a 20 km;
- covoare asfaltice așternute pe 5,5 km;
- întreținerea periodică a trei poduri (250 m);
- începerea Reabilitării D.N.1 pe sectorul Vestem - Miercurea Sibiului, Contract nr. 403, pe o lungime de 40 km;
- executarea marcapozitiei și semnalizării verticale rutiere pe întreaga rețea aflată în raza S.D.N. Sibiu.

Au existat momente dificile în activitatea noastră, pe care, însă, le-am depășit cu sprijinul direct și eficient al A.N.D. și al D.R.D.P. Brașov, precum și prin munca neobosită și profesionalismul personalului secției.

Ne dorim, în continuare, un An nou 2001 mai bun ca 2000, mai mănos, în activitatea drumurilor.

La mulți ani!
Ing. Lucian BUCUR
- Șeful S.D.N. Sibiu

Succesele drumarilor sunt și ale transportatorilor rutieri

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România, în calitate de uniune profesională și patronală a transportatorilor rutieri, cu peste 4.000 de membri activi, își manifestă satisfac-



ția față de activitățile din ultimii ani ale drumarilor, materializate prin reabilitări și modernizări de drumuri, inclusiv prin reconstrucții și consolidări de poduri, tuneli și viaducte, toate acestea fiind menite să ajute circulația rutieră, prin fluentizarea traficului, creșterea gradului de siguranță rutieră și sporirea considerabilă a vitezei comerciale de transport.

De fapt utilizatorii principali ai infrastructurilor rutiere sunt transportatorii rutieri, care au apreciat pozitiv măsurile întreprinse pe linia îmbunătățirii stării de viabilitate a drumurilor naționale și europene din România, inclusiv măsurile de creștere a gabaritelor și greutăților pe axe admise la transport din ultimii ani, toate corelate cu acțiuni concrete de aliniere la programele cerute de Uniunea Europeană pe linia integrării României în aceasta.

Noi, transportatorii, considerăm că succesul activității noastre este substanțial legat de rezultatele activității drumarilor, materializate prin drumuri modernizate, reconstruite și reabilitate, întrucât fără o infrastructură rutieră a drumurilor corespunzătoare, transporturile sunt afectate din toate punctele de vedere (material rulant, rezultate economice, calitate, promptitudine etc.).

Progresele pe linia modernizării drumurilor naționale și europene sunt pro întăritoare, având certitudinea că acestea vor continua cu aceeași intensitate în viitor, inclusiv prin construcția de autostrăzi, așa cum prevăd programele mediatizate de toate organismele drumarilor (Administrația Națională a Drumurilor, Asociația Profesională de Drumuri și Poduri etc.).

Se resimte însă necesitatea să fie acordată mai multă atenție drumurilor județene și comunale, unde progresele nu sunt nici pe departe la nivelul cerințelor, fiind din această cauză afectată activitatea transportatorilor rutieri ce se desfășoară pe aceste drumuri.

Noi, transportatorii rutieri, am susținut și vom susține, în continuare, acțiunile drumarilor care au drept scop măsuri concrete pe linia modernizării infrastructurilor rutiere, prin reconstrucții, reabilitări și construcții de drumuri, având în vedere că suntem principali beneficiari ai acestora și că urmăre ne alăturăm și în viitor eforturilor făcute de aceștia pentru a asigura în România o infrastructură modernă aliniată standardei europene.

Felicităm toți drumarii pentru activitatea depusă și le urăm pe mai departe succese, care de fapt sunt și vor fi și ale transportatorilor rutieri.

Ing. Gheorghe DINU
- Președintele Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România



Anul 2001 - hotar al vieții și civilizației pe Pământ

De aproape două milenii și jumătate, au apărut și apar, în diferite ramuri ale științei sau artei, personalități de vîrf, "excepții avangardiste", promotori ai unor idei revoluționare, pe care istoria i-a reținut sub denumirea de genii.

De la învățărurile lui Confucius, la ecuația lui Einstein, gândirea fiecărui geniu a adus un plus de calitate vieții omului pe Pământ, dar până la un anumit punct, pentru că, de foarte multe ori, acțiunile au fost îndreptate și contra naturii, a mediului înconjurător, deci indirect asupra lui, drumul, ca purtător al "zeului automobil" pe toate meridianele pământului, nu se constituie ca o excepție, el contribuind din plin la fragmentarea habitatului și la poluarea aerului, care constituie un factor de creștere a efectului de seră.

Dacă în Renaștere se credea că știința și tehnologia vor face omul mai puternic, mai bun, mai fericit, rezultatele aplicabilității acestor domenii în veacul din urmă au probat greutatea cu care omul poate să desfășoare un management al progresului, iar omenirea și-a creat nu numai surse de vulnerabilitate multiple și grave (vezi deteriorarea mediului ambiant), dar și instrumente care-i oferă "șansa" nefericită a autodistrugerii.

Secoul XX a acumulat toate nervozitățile escamotate în veacul trecut, a dezvoltat o suită de tensiuni pe care nu a reușit

să le rezolve, ci doar să le temporizeze, ca atare, Secoul XXI va debuta cu o structură sistemică anarhică. Se întrevede posibilitatea ca omenirea să înregistreze o mai ridicată prosperitate, dar aceasta nu va fi direct proporțională cu procentul fericirii. Această solicită un management de sistem, bazat pe mai multă luciditate și raționalitate.

Generațiilor viitoare le revine sarcina de a repara multe lucruri și sperăm că vor apărea noi personalități care să acționeze în această direcție.

Ce se așteaptă de la Noul Secol și Mileniul? Plecând de la problemele urgente ale contemporaneității, se detașează trei macro-domenii pentru care se așteaptă realizări revoluționare. Este vorba, prioritar, de: un climat de liniște, poluare-sănătate și energie neconvențională, eficientă și rentabilă.

Dacă se va reuși producerea unor motoare nepoluante și se vor găsi surse de energie, curate, se apreciază că în viitorii 30-40 de ani, nivelul oxizilor din atmosferă se poate reduce aproape la zero.

Toți cei care lucrăm în sectorul de drumuri, indiferent la ce nivel, trebuie să gândim și ecologic, să facem în aşa fel, ca fragmentarea ecosistemelor, datorită infrastructurii transporturilor, să aibă un efect perturbator cât mai mic, să se poată asigura, în final, menținerea echilibrului micro și macro regional în natură. Omul singur nu va putea să supraviețuască pe acest pământ. Va

trebui să ducă o luptă foarte dură cu poluarea de orice natură, cu reintroducerea în circuitul economic a deșeurilor și, mai ales, cu o conservare a resurselor naturale, atât de necesare pentru generațiile viitoare.

În momentele de bilanț, mi-a plăcut să mă gândesc mai mult la viitor.

Succesele sau insuccesele, sunt, în această etapă, colective, dar trebuie să constituie o bază puternică de plecare a fiecărui individ, în bătălia pentru viitor. Secția de Drumuri Naționale Caransebeș a avut, în acest an, realizări frumoase, drumurile au început să "întinerească", fapt ce ne dă încredere pentru viitor. Dar viitorul trebuie fundamentat pe baze stiințifice, iar în acest sens, revista noastră "DRUMURI PODURI" și-a adus permanent și progresiv o contribuție de un înalt nivel profesional, constituindu-se ca un lant în rândul specialiștilor, lant care, poate în viitor, se va extinde și în afara granitelor.

Trecând în Noul An, urez tuturor drumarilor, noi succese, noi salturi calitative, multă sănătate și fericire, iar revistei "DRUMURI PODURI", tuturor celor care o slujesc, FELICITĂRI și un călduros "LA MULTI ANI!"

Dr. ing. **George BURNEI**
Comisia A.P.D.P. Drumul
și Mediul Înconjurător,
Şeful S.D.N. Caransebeș

Animăji de grija față de fiecare metru de drum național

Este în firea lucrurilor că la o anume vreme să te oprești puțin și să-ți pui sufletul la încercare cu o privire înapoi, înspre munca ta, înspre gândurile și viața ta de până atunci.

Se pare că este o deprindere cu un temei înțelept, pentru că, din vreme în vreme, trebuie să te mai și bucuri dacă ai de ce, dar si

să mai îndreptă căte ceva dacă este cazul.

Dacă privim în urma noastră, ca profesioniști, la ce s-a petrecut în acest ultim an din secol și din mileniu, anul 2000, avem motive întemeiate să ne bucurăm de roadele muncii noastre.

Cred că suntem Regionala cu cele mai multe și mari înnoiri și mă refer la sumedenia de lucrări încheiate în această toamnă.

Lucrările de întreținere, la nivelul anului 2000, vor însuma valoare cca. 460 de miliarde de lei. În acestea sunt cuprinse printre multe alte lucrări:

- tratamente bituminoase - 537 km, din care: slurry - seal 11,35 km; covoare bituminoase 44,6 km; reciclări "in situ" 32,62 km; ranforsări 10 km; reparări poduri 11 bucăți.

Este o creștere importantă față de volumul de lucrări din 1999, cum ar fi ranforsări sisteme rutiere (2,5 ori) sau la covoare bituminoase (de aproape 10 ori).

Dar marile realizări ale anului sunt reprezentate de finalizarea lucrărilor la mari sectoare de drum reabilitate, cum sunt:

- D.N. 6 - km 8 + 500 - km 85 + 500;
- D.N. 2 - km 55 + 000 - km 152 + 500;
- D.N. 1 - km 88 + 500 - km 111 + 000;
- Autostrada A1 - km 10 + 600 - km 106 + 300.

Perspectiva este și mai frumoasă:

- reluarea lucrărilor Autostrăzii București - Constanța;
- Autostrada de centură București - Sud;
- sporirea capacitatei pe D.N. 5, prin lărgirea părții carosabile la 4 benzi;
- pregătirea începerii lucrărilor de reabilitare pe D.N. 1A București - Buftea - Ploiești și D.N. 73 Pitești - Câmpulung - Rucăr;
- sporirea capacitatei de circulație pe D.N. 1, pe sectorul vechiului traseu al Centurii Ploiești - Vest.

Reteaua noastră de drumuri și poduri este în bună parte "regenerată", dar n-ar fi înțelept să nu vedem și căte altele mai sunt de făcut, pornind de la



educația în spirit profesionist a oamenilor până la grija pentru fiecare metru de drum național.

Ing. **Ștefan PETRE**
- Directorul D.R.D.P. București

Drumurile domnești ale Moldovei

Sectia de Drumuri Naționale Câmpulung Moldovenesc, înființată acum 70 de ani, în anul 1930, administrează căi rutiere cu vechime și rezonanțe istorice.

Pentru că legăturile dintre Moldova și Transilvania s-au făcut de-a lungul vremurilor și se mențin și în zilele noastre prin: D.N. 17 - drumul comercial, care leagă localitățile Bistrița și Suceava; D.N. 18, traseul lui Bogdan Vodă "Descalecătorul" și D.N. 17D, "Drumul Unirii", străbătut în anul 1601 de Mihai Vodă Viteazul; D.N. 2E, "Drumul Domnesc" al lui Mihai Sturza, modernizat în 1853.

Așadar, patrimoniul rutier administrat de către secția noastră are, prin poziția geografică, o mare importanță economică socială și, de ce nu, strategică. Rețeaua drumurilor na-

ționale, care măsoară 300 km, traversează cinci popasuri montane, situate la altitudini de peste 1000 m (Tilhuta, 1201 m; Mestecăniș, 1096 m; Obcina Mică, 1000 m; Obcina Mare, 1104 m; Rotunda, 1273 m) și se desfășoară de-a lungul celor două mari râuri de munte, Moldova și Bistrița. Pe trasee au fost construite lucrări de artă: 94 de poduri, în lungime de 3171 m, 902 podețe, parapeti care însumează peste 112 km, ziduri de sprijin și apărări, într-un volum de peste 245 000 m³.

Pe Principala arteră rutieră - D.N. 17 (E 58) se desfășoară un trafic intens: 3500 de autovehicule în 24 de ore.

În fiecare an întâmpinăm dificultăți în întreținerea rețelei, în menținerea circulației în stare de normalitate atât datorită reliefului, cât, mai ales, caracteristicilor clipei din zonă, cu fenomene de înzăpeziri și formarea poleiului în anotimpul rece. La noi, activitatea pe timp de iarnă (pe durata a cinci - șase luni) înseamnă întreținerea a 70 la sută din rețea la nivelul I de intervenție, aprovizionarea și împrăștierea a peste 14000 de tone de material antiderapant, pregătirea și funcționarea a 36 de utilaje proprii și încă a opt închiriate, care asigură deszăpezirea, combaterea luncușului.

Ne confruntăm cu o agresivitate asupra drumurilor, atât în ceea ce privește sarcina pe osie, distrugerea și furtul elementelor de siguranță circulației, cum sunt indicatoarele rutiere și glisierile.

Privind în perspectivă, odată cu creșterea importantă a traficului rutier, în competiția cu alte sisteme de transport, apreciem că, în paralel cu modernizarea ac-

tualei rețele de drumuri naționale, se impune lărgirea sistemului. Aceasta prin preluarea unei părți din rețeaua de drumuri județene cu trafic mare, a unor legături care devin obligatorii prin înființarea a noi trasee de frontieră și a noi legături între județe, inclusiv cu localități importante.

Aceste demersuri vor avea ca efect descongestionarea traficului pe anumite trasee și sporirea siguranței rutiere.

Din punct de vedere social și economic, legarea cu un drum modernizat a fiecărui centru de comună devine absolut necesară.

În același timp, trebuie construite și variante de ocolire, executate odată cu drumurile expres, cu sporirea capacitatei de circulație.

Anul viitor, pentru noi are un debut îmbucurător: începe reabilitarea D.N. 17, în cadrul Etapei a IV-a, ceea ce va duce la ameliorarea condițiilor de circulație, în special în zonele de traversare a pasurilor montane Tihuța și Mestecăniș. și nu în ultimul rând, înființarea poliției proprii, similară cu a altor sectoare: forestier, de exemplu.

Ne dorim să ne bucurăm, în continuare, de o atenție și mai mare din partea A.N.D. și a D.R.D.P. Iași.

Profităm de ocazie pentru a adresa cititorilor și colaboratorilor Revistei "Drumuri Poduri" invitația de a vizita zona noastră de activitate, care coincide cu minunata zonă turistică a mănăstirilor din Bucovina, cu neuitatele peisaje din "Țara de Sus".

Ing. Alexandru GĂLEANU

- Șeful S.D.N. Câmpulung Moldovenesc

Cinci ani de acumulări în activitatea Patronatului Drumarilor

Au trecut cinci ani de când în structura democratică a organizațiilor și asociațiilor profesionale și-a făcut loc și Patronatul Drumarilor din România.

Inițiată de un grup de 25 de regii autonome județene de drumuri și poduri, noua asociație a și purtat numele de Patronatul Regiilor Autonome de Drumuri și Poduri de Interes Județean, al cărei sediu se află la Deva, la D.J.D. R.A. - Deva, de unde s-a lansat inițiativa. Propunându-și prin Statutul propriu să reprezinte interesele membrilor săi în consultările cu forurile departamentale, guvernamentale, legislative, centrale și locale, cu Federația Sindicală "Drumuri Județene", noul Patronat, oficializat prin Sentința Civilă, în iunie 1995, se prezintă astăzi, la cumpăna dintre milenii, ca un organism viabil, activ, energetic și un partener social luat în seamă.

Este suficient să amintim că Patronatul negociază, din 1996, Contractul Colectiv de Muncă cu F.D.S.J., la nivel de grup de unități, și a avut inițiativa restrukturării regiilor de drumuri în societăți comerciale de drumuri,

cu un proiect propriu înaintat Guvernului - motiv pentru care și-a adoptat noul nume, în concordanță cu noua calitate a majorității membrilor săi - aceea de societăți comerciale.

Membru activ al Confederației Naționale a Patronatelor din România, membru fondator al Confederației patronatelor din România, membru fondator al Casei Sociale a Constructorilor, partener negociator al Contractului Colectiv de Muncă pe economia națională, Patronatul Drumarilor din România s-a angajat într-o activitate permanentă de reprezentare și susținere a intereselor membrilor săi.

Reunind simbolic toate unitățile județene de drumuri din subordinea Consiliilor Județene și efectiv, ca membri cotizați 37 de membri, Patronatul s-a aflat în dialog și rodnică colaborare cu Asociația Consiliilor Județene, participând la reunurile anuale ale acesteia de la Constanța, Ploiești și Deva, iar co-președintii acesteia, domnii Stelian Duțu și Ioan Mihăilescu, au sprijinit demersurile noastre către Guvern, Parlament și Președintie.

De asemenea, ne-am bucurat de dialogul cu factorii de răspundere din Ministerul Transporturilor și Administrația Națională a Drumurilor, mai ales în privința reclasificării drumurilor și participării mai active a unităților noastre la modernizarea infrastructurii rutiere locale.

Sigur, încă nu ne-am împlinit toate obiectivele la nivelul exigențelor. De pildă, continuăm să considerăm că e nevoie de o repartitie mai echilibrată a Fondului Special al Drumurilor Publice, pe criteriul lungimii rețelei drumurilor a fiecărui județ. De asemenea, mai cu seamă în perioada de iarnă, ar fi oportună alocarea anticipată a fondurilor de întretinere și desăpeziri, atât de la Consiliile Județene, cât și de la Fondul Special al Drumurilor Publice.

Cu speranța că infrastructura



rutieră din România, una dintre cele mai dinamice activități economice în ultimii ani, va cunoaște tot mai mult intervenția constructivă a unităților membre ale Patronatului nostru, adresez cele mai bune urări de noi izbânzi, sănătate tuturor colegilor, tuturor drumarilor prosperitate lor și familiilor lor și drumuri tot mai bune beneficiarilor noștri.

Ing. Titus IONESCU
- Președintele
Patronatului Drumarilor
din România

Autostrăzile în România Mileniului al III-lea

Ultimii ani au însemnat o dezvoltare și în reabilitarea și modernizarea retelei de autostrăzi din țara noastră.

În perioada 1997-2000, cu resurse financiare provenite de la Banca Europeană de Reconstituție și Dezvoltare și de la Guvernul României au fost finalizate lucrările de modernizare a Autostrăzii București - Pitești (96 km). Este locul să menționez că aceasta va fiexploatață și întreținută în sistem de plată (toll) pentru o perioadă de 15 ani.

Programul de construcție de autostrăzi prevede, tot pe Coridorul European de Transport nr. IV, în perioada 2000-2004, continuarea lucrărilor de execuție a tronsoanelor București - Fundulea, Lehliu - Drajna (97,3 km). Finanțarea este asigurată de Banca Europeană de Investiții și de Guvernul României. Celelalte sectoare ale Autostrăzii București - Cernavodă, adică Drajna - Fetești, Fetești - Cernavodă (54,0 km) vor fi executate cu finanțare a Uniunii Europene, prin Programul ISPA. Valoarea totală a investițiilor pentru Autostrada București - Cernavodă se ridică la 420 milioane Euro, pentru lucrările de construcții, servicii de consultanță, dotări cu echipamente.

În continuare, în perioada 2001-2006, se prevede să fie demarate proiecte majore pentru infrastructura rutieră din România, cum sunt cele prevăzute pentru orizontul de timp cel mai apropiat:

- lărgirea la 4 benzi a D.N. 5, București - Giurgiu (39,5 km);
- construirea variantelor de ocolire a cinci municipii aflate pe Coridorul European nr. IV (Pitești, Sibiu, Sebeș, Orăștie, Deva);
- construirea Autostrăzii Nădlac - Timișoara (cca. 80 km) pentru a se crea legături cu rețeaua de autostrăzi din Europa de Vest.

Toate aceste proiecte pot fi transpusă în practică printr-o activitate laborioasă, profesională, cu insistență autorităților centrale și locale implicate în demersul pentru aducerea infrastructurii rutiere a României la nivelul exigențelor Mileniului în care vom păși.

Ing. Virgil ICLEANU
- Directorul Direcției Autostrăzi
a A.N.D.

Suntem și vom fi lideri în domeniul emulsiilor bituminoase

Bilanțul anului 2000 pentru Societatea SOROCAM este determinat de realizarea deziderațelor strategice ale firmei: satisfacția clientului și evoluția ascendentă a societății.



Considerăm că strădania SOROCAM de a realiza lucrări și de a furniza materiale rutiere de calitate și în condiții de promptitudine a fost răsplătită de către clienții săi prin aprecieri pozitive, determinându-i să revină cu noi comenzi.

Sub aspectul evoluției, societatea și-a consolidat în acest an poziția de lider în domeniul emulsiilor bituminoase prin realizarea unei noi investiții, fabrica de emulsiile bituminoase de la Timișești - jud. Neamț - care este destinată satisfacerii cerințelor antreprenorilor în zona de nord a Moldovei.

SOROCAM a reușit să câștige aprecierea beneficiarilor și sperăm ca această poziție să fie menținută și chiar depășită și de acum înainte, deși competiția în domeniul rutier este din ce în ce mai mare.

Doresc să adresez redacției revistei "Drumuri - Poduri" mulțumirile noastre pentru colaborarea din acest an și aprecierea pentru forma și conținutul realizate în 2000.

Doresc să adresez un sincer "La mulți ani!" tuturor clienților SOROCAM, tuturor drumarilor și să le urez un An mai bun, sănătate și prosperitate!

Ing. Viorel PAU
- Director General SOROCAM S.A.

O dorință modestă: Un sediu modernizat !

Districtul de drumuri Câmpina are în administrare 45 km fizici, adică 90 km echivalenți, din D.N. 1 (E 60). De prisos să subliniez că această zonă este cunoscută cu un trafic deosebit de intens în toate

sezioanele, în tot timpul anului, cu vârfuri de creștere la sfârșitul de săptămână. Pe 12 noiembrie 2000, a fost recepționat sectorul reabilitat prin Contractul nr. 209 (km 88 + 515 - km 111 + 000), care asigură de acum condiții deosebite de siguranță și de confort utilizatorilor angajați în traficul rutier pe Valea Prahovei.

Mă abat, într-un fel, de la "tonul sărbătoresc", specific bilanțurilor, și remarc două aspecte care fac o notă discordantă cu districtele învecinate, acum, la treacerea în noul Mileniu.

Audem un sector din D.N. 1, cuprins între km 66 + 000 și km 80 + 000, unde se lucrează la largirea carosabilului la 4 benzi, lucrare începută cu 4 ani în urmă și care nu se mai termină.

Deși districtul nostru are cel mai mare tronson de drumuri deschis traficului rutier intern și internațional, sediul acestuia se află la 3 km distanță, lateral de "locul de muncă", într-un cartier foarte aglomerat al municipiului, cu condiții improprii de parcare și de cazare a personalului muncitor care trebuie să asigure permanența în campania de deszăpezire și de combatere a poleiului.

În așteptarea iernii 2000-2001, cu eforturile proprii ale districtului de drumuri și ale formației de poduri, cu sprijinul constant al S.D.N. Ploiești, al șefului acesteia, dl. ing. Gheorghe Sandu, am executat, în regie proprie, acoperirea depozitului de material antiderapant și asigurarea stocului necesar pentru toate intervențiile.

Personal, îmi doresc împlinirea speranței construirii unui sediu de district modernizat, pe măsura îmbunătățirii sectorului de drum național pe care-l avem în ges-

tionare și întreținere. E o dorință modestă, în deplin consens cu vremurile de austerație care ne așteaptă.

Subinginer **Doina ALEXA**
Şeful Districtului Câmpina

Reabilitarea, mai actuală ca oricând

Acțiunea de reabilitare și consolidare a principalelor drumuri naționale și a lucrărilor de artă aferente a început să-și arate rezultatele pozitive, în special, în ceea ce privește mărirea capacitatei portante a sistemului rutier și a podurilor, fapt ce a creat posibilitatea îmbunătățirii circulației autovehiculelor grele și foarte grele pe aceste trasee, fără restricții deosebite.

De asemenea, introducerea celei de a treia benzi de circulație pentru zonele de deal și de munte, cu declivități și lungimi mari de rampe a permis fluidizarea traficului pe sectoarele respective.

Progrese importante au fost obținute și în privința îmbunătățirii și-gurantei circulației prin asigurarea unei semnalizări verticale și orizontale corespunzătoare standardelor europene.

Continuarea, în anii viitori, a acțiunii de reabilitare a rețelei de drumuri

publice (naționale și locale) se impune din ce în ce mai mult, pe de o parte, datorită stării tehnice precare a rețelei de drumuri și, pe de altă parte, datorită creșterii intensității traficului rutier de persoane și de marfă. În acest scop opinez că va trebui să se acorde o importanță mai mare următoarelor cerințe socio-economice:

- mărirea numărului de benzi de circulație în concordanță cu intensitatea traficului rutier proiectată;
- realizarea de variante ocolitoare a marilor aglomerări urbane;
- traversarea localităților rurale să se facă în regim de stradă, cu prevederea de trotuare și benzi speciale pentru circulația locală (biciclete, căruje etc.);
- amenajarea intersecțiilor cu alte drumuri să se facă în conformitate cu cerințele normelor europene.

Ing. Alexandru PAȘNICU
- Cercetător științific gr. I

Bilanț pozitiv și totuși...

S.C. Constructii Feroviare Iași S.A., s-a racordat, ca să folosească un termen de specialitate, la activitatea de modernizare și reabilitare a drumurilor din România, încă de la primele proiecte din domeniul.

Experiența specialiștilor noștri, probată în peste 5 decenii de lucrări de drumuri și poduri în zona de est a țării, nu putea fi neglijată, așa că ne-am înscris la toate licitațiile organizate de Administrația Națională a Drumurilor.

Am avut alături firme de prestigiu din Franța, alegerea acestora având ca bază extraordinara experiență a colegilor din Hexagon și mai ales calitatea activității lor.

Faptul că am ales bine îl demonstrează sectorul de drum Giurgeni - Urziceni, pe care l-am reabilitat împreună, în excelente



condiții de calitate și într-un timp mai scurt decât termenele inițiale.

În aceeași echipă am purces și la reabilitarea tronsoanelor de pe D.N. 2, Urziceni - Buzău, Buzău - Rm. Sărat și Rm. Sărat - Tisău.

Primele două au fost recepționate cu mai mult de 6 luni înainte de termen.

Am spune că avem momente de satisfacție și totuși un lucru ne îngrijorează. Odată cu avansarea programelor de reabilitare spre Moldova, în fief-ul nostru cum s-ar spune, este din ce în ce mai greu să ne impunem ofertele.

Sper că în anul viitor, cu atât mai mult cu cât trecem un prag al istoriei, să avem parte de mai multă inspirație.

Pentru că meserie stim! Am dovedit-o în atâtea rânduri.

Ing. **Ștefan HANGANU**

- Director general S.C.C.F. IAȘI S.A.

Așteptăm Statutul drumurilor locale

Pentru noi, drumarii, care lucrăm în județele țării, anul 2000 a constituit un an bun, deși, în multe locuri, procesul de reorganizare a regiilor în societăți comerciale a mai creat și probleme.

Ca profesionisti, am încercat să ne facem datoria cu responsabilitate, adaptându-ne la condițiile în care lucrăm.

Anul viitor și anii care vor veni sperăm să clarifice Statutul drumurilor locale, drumuri a căror importanță trebuie tratată în mod corespunzător, în contextul dezvoltării întregii infrastructuri rutiere din România.

Prin intermediul revistei "Drumuri Poduri" doresc să urez, și eu, tuturor drumarilor un călduros și sincer "La mulți ani"!...

Ing. **Alexandru MOȘTEANU**

- Directorul R.A.J.D.P. Vâlcea

La cumpăna dintre secolele și mileniile rutiere

Înălțând vorba despre o revistă de specialitate, acum la trecerea concomitentă dintr-un secol în altul și dintr-un mileniu în celălalt am ocazia să-mi exprim convingerea sentimentelor încercate în decurs de aproape trei decenii de activitate, că dacă s-ar realiza urgent câteva din problemele de esență ale traficului rutier ar duce imediat la creșterea gradului de fluentă și siguranță pe drumurile

publice din România.

Deși țara noastră nu dispune de autostrăzi și nici de suficiente drumuri rapide cu două benzi de circulație pe sens, totuși conducătorii auto români, atât amatorii cât și profesioniștii, sunt printre cei mai buni din Europa care reușesc cu greu să facă față traficului rutier eterogen, mai cu seamă pe teritoriul comunelor și stațelor unde se întâlnesc numeroși pietoni, bicicliști, cărujași, tractoriști, utilaje agricole și alte categorii de vehicule lente.

Multe din evenimentele rutiere cu urmări grave și mortale s-ar reduce considerabil dacă toate marile centre urbane aglomerate ar fi dotate cu trasee de centură ocolitoare pentru vehiculele aflate în tranzit și la fel dacă pe raza localităților



rurale traversate de drumuri naționale deschise traficului auto internațional să ar amenaja drumuri laterale numai pentru traficul local format din biciclete, căruțe, tractoare și utilaje agricole.

Pentru reducerea ratei de accidente cu victime din rândul pietonilor începând din primele zile ale viitorului mileniu, trebuie obligatoriu să se treacă la generalizarea trotuarelor în toate localitățile rurale și la dublarea cu semafoare a trechiturilor pietonale din mediul orășenesc.

Realizarea urgentă a amenajărilor amintite poate contribui la modernizarea infrastructurii rutiere românești, însă siguranța și cursivitatea circulației depind în mare măsură și de activitatea educativă, în special de cea desfășurată de unitățile de învățământ pentru formarea viitorilor

pietoni și șoferi disciplinați și civiliizați.

Inclusiv îmbunătățirea legislației în domeniu și alinierea ei la cea internațională trebuie să ofere posibilitatea obținerii permisului de conducere începând cu împlinirea vîrstei de 16 ani pentru motorete și mopede, iar după terminarea liceului fiecare absolvent să susțină examenul auto pentru dobândirea dreptului de a conduce pe drumurile publice motociclete și autoturisme.

LA MULȚI ANI!
Colonel Ioan PĂLĂLĂU
 - Șeful Serviciului de
 Informare
 și Educație Rutieră din cadrul
 Direcției Poliției Rutiere

Lectura mesajelor adresate prin paginile revistei relevă realismul analizei drumului parcurs, etapele "piatră de hotar" încheliate până acum, la cumpăna dintre anii 2000 și 2001. Înregistram seriozitatea cu care este abordat cel de al treilea Mileniu, plenitudinea încrederii în vocația constructivă și de durabilitate a tuturor celor implicați în noua configurație a infrastructurii rutiere din România. În finalul acestor gânduri adăugăm și urarea noastră de împlinire a tuturor "programelor" colective și personale !

Pagini redactate de
Ion ȘINCA și Costel MARIN



La multi ani!

După reclasarea drumurilor din județul Vâlcea conform H.G. 540 din 22.06.2000, Regia are în administrație 1006,521 km. Rețeaua de drumuri județene se prezintă astfel:

- asfalt 516,684 km, cu durata de serviciu expirată
- beton 86,655 km
- balast 345,065 km
- pământ 58,317 km

Pe aceste drumuri se găsesc 7665,2 ml poduri, din acestea 6876 ml sunt de beton și 6 buc./341 ml sunt în lucru. Ca toti colegii din țară și noi considerăm că ne-am confruntat și în anul 2000 cu lipsa fondurilor și lipsa dotărilor. Dacă până acum aproape cinci ani în urmă ne confruntam cu o situație destul de grea și anume podurile de lemn, acum județul Vâlcea se confruntă cu o problemă foarte acută și anume alunecările de teren care au pus și pun în pericol circulația pe drumurile noastre.

Acum la sfârșit de mileniu doi și intrarea în mileniul trei credem că drumarii din toată țara nu pot fi întrutoțul pe deplin mulțumiți de ceea ce puteau să facă, considerând că dacă ar fi existat suficiente resurse financiare, multe drumuri puteau arăta altfel. Dar, să fim optimiști.

Sperăm ca bunul Dumnezeu împreună cu cei care ne guvernează să-și întoarcă fața și spre aceste drumuri locale care sunt izvoarele care alimentează râurile (drumurile naționale) știindu-se faptul că dacă seacă izvoarele, atunci seacă și râurile. Ne dorim ca la început de mileniu drumurile județene să se afle pe masa de lucru a domnitorilor guvernanti alături de programele de reabilitare a drumurilor naționale urmând a fi privite cu aceeași seriozitate cu care se privesc drumurile naționale. Val de săracul turist care dorește să viziteze vestigii ale poporului român și de pe niste drumuri aproape perfecte trece pe alte drumuri care în comparație cu drumurile naționale sunt adevărate drumuri selenare ...

Se cunoaște faptul că județul Vâlcea, și numai el, are peste 30 de schituri și mănăstiri și pentru a ajunge la ele trebuie să filii cu adevărat temerar. Cu tot respectul care ne caracterizează, sau ar trebui să ne caracterizeze, pentru strămoșii noștri cel puțin atât ar trebui să facem: să le punem în lumină osteneala lor făcută acum 400-500 de ani în urmă și să le urmăm exemplul construind pentru semenii drumuri care să rămână în istorie.

Tuturor drumărilor din țară, și nu numai, tuturor participanților la trafic, fie ei pietoni, bicicliști, sau automobilisti, te dorim un călduros LA MULTĂ ANI și Sărbători fericite alături de cel drag!

REGIA AUTONOMĂ JUDEȚEANĂ DRUMURI ȘI PODURI VÂLCEA

Str. Gib Mihăescu nr.28, Rm.Vâlcea
 Jud. Vâlcea - România
 Tel. 40-050-733786; Fax. 40-050-737233



SOCIETATEA DE CONSTRUCȚII „CCCF“ S.A. BUCHARESTI

Vă urează „La mulți ani!”

TRADIȚIE DE PESTE 115 ANI

CONSTRUCȚII-MONTAJ

Execuță în țară și străinătățe:

- CONSTRUCȚII CIVILE ȘI INDUSTRIALE
- CONSTRUCȚII FEROVIARE, RUTIERE, AEROPORTURI
- METROU
- HIDROTEHNICE



INDUSTRIE PENTRU CONSTRUCȚII

- PREFABRICATE DIN BETON, B.A. ȘI BETON PRECOMPRIMAT
- COFRAJE DE ÎNALTĂ CALITATE
- AGREGATE DE BALASTIERĂ



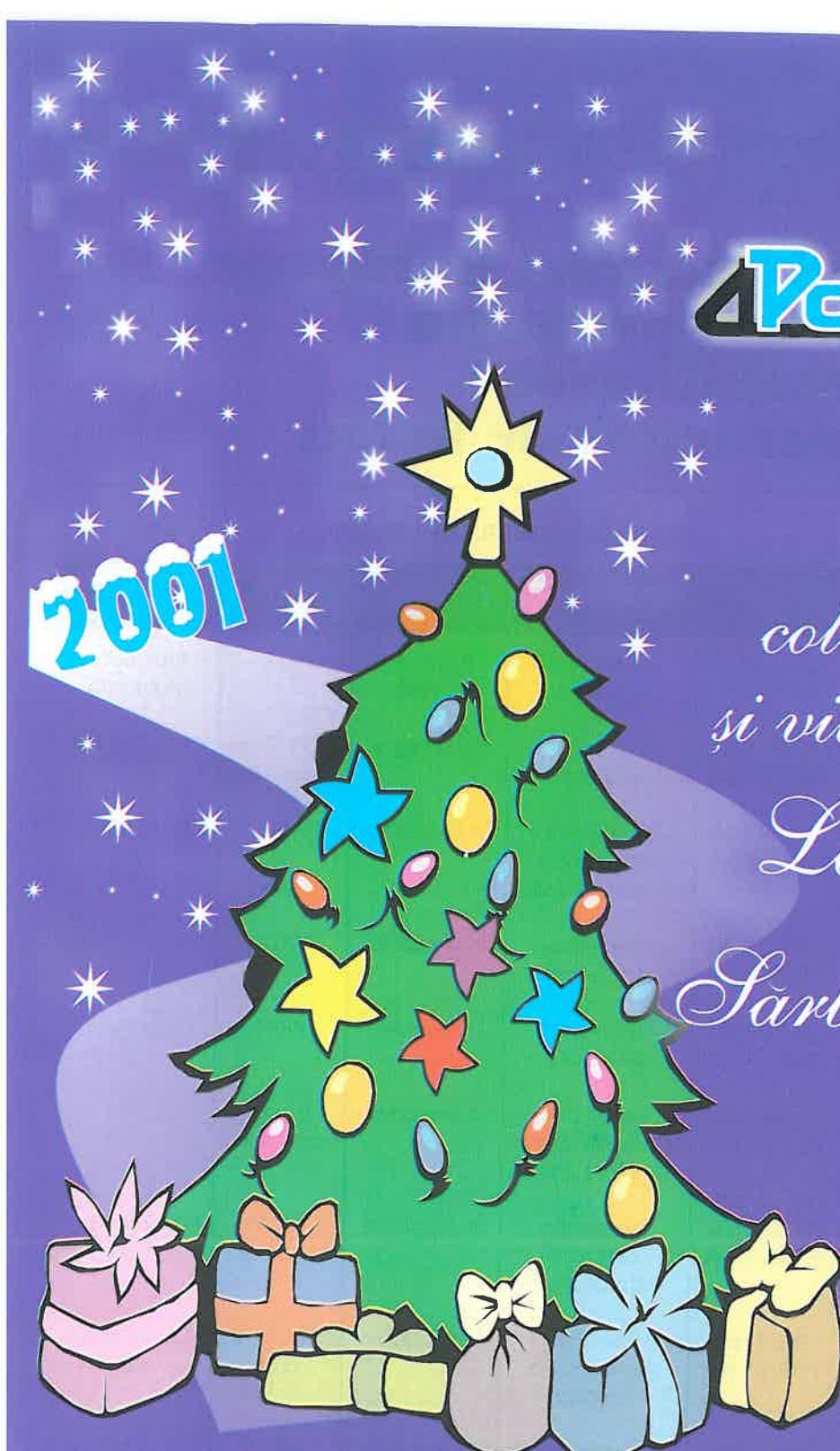
PRESTAȚII CU UTILAJE ȘI MIJLOACE DE TRANSPORT

- PENTRU LUCRările LA CARE REALIZEAZĂ EXECUȚIA
- TRANSPORTURI AUTO GABARITICE ȘI AGABARITICE
- FUNDAȚII INDIRECTE ȘI SPECIALE
- TENCUIELI ȘI FINISAJE MECANIZATE



ALTE PRESTAȚII

- VERIFICĂRI DE LABORATOR
- PROIECTARE ÎN CONSTRUCȚII



Poll Chimic

2001

*Urează
colaboratorilor
și viitorilor clienți*

*La mulți ani
și
Sărbători fericite!*

S.C. POLL CHIMIC S.A. GIURGIU

PRODUSE CHIMICE PENTRU BITUMUL RUTIER

- emulgatori pentru prepararea emulsiei bituminoase cationice cu rupere rapidă, semilentă, lentă și stabile la ciment;
- aditivi pentru controlul timpului de rupere al emulsiei bituminoase;
- latex cationic;
- aditivi pentru mărirea adezivității bitumului față de agregate;
- fluxanți
- modificatori

MIXTURI STOCABILE COLORATE

EMULSII BITUMINOASE COLORATE

PRODUSE CHIMICE PENTRU BETOANE DE CIMENT

- superplastifianti;
- acceleratori de priză;
- pelicule de protecție a suprafețelor proaspăt turnate;

Reglementări Europene privind protecția și reabilitarea structurilor de beton

Structurile din beton suferă deteriorări în timpul exploatarii lor, din mai multe motive, în consecință există necesitatea unor reglementări europene în domeniu.

Proiectarea modului de realizare a reabilitărilor sau a protecției structurilor de beton, implică un proces complex, cuprindând:

- Stabilirea configurației structurii;
- Identificarea cauzelor deteriorării;
- Stabilirea obiectivelor de protecție și reabilitare;
- Selectiile principiilor pentru protecție și reabilitare;
- Selectia metodelor;
- Definirea proprietăților produselor și sistemelor utilizate;
- Specificarea necesităților de întreținere a protecției realizate precum și a reparatiilor viitoare.

Modul de alegere a sistemelor de reparare, reabilitare a structurilor de beton implică considerarea tuturor factorilor necesari a fi îndepliniți de materialele ce urmează a fi utilizate.

Se preconizează ca Standardele Europene să cuprindă recomandări și indicații privind modul de selectare a materialelor utilizate și modul de realizare a reabilitărilor.

Standardele Europene privind protecția și reabilitarea betonului sunt conduse de Subcomitetul 8 (SC8) al CEN Comitetul Tehnic 104, Secretariatul Subcomitetului fiind asigurat de Association Francaise de Normalisation (AFNOR). Sarcina Subcomitetului SC8 este realizarea proiectului de Standard EN 1504 pentru protecția și reabilitarea structurilor de beton având următoarea structură (Tabelul 1):

Tabelul 1. STRUCTURA PR. EN 1504

Standard	Obiective	Stadiul actual	Grup	Președinte Grup
EN 1504 PARTEA 1	Generalități și definitii	Publicat în 1998	SC8	Prof. G.C. Mays (UK)
Pr.EN 1504 PARTEA 2-A	Protectia suprafetelor	În pregătire	WG1 Grup lucru 1	Dr. R. Stenner (G)
Pr.EN 1504 PARTEA 3-A	Reabilitarea structurală și nestructurală	În pregătire	WG2	J.D.N. Shaw (UK)
Pr.EN 1504 PARTEA 4-A	Aderenta structurală	În pregătire	WG3	Prof. G.C. Mays
Pr.EN 1504 PARTEA 5-A	Injectarea betonului	În pregătire	WG4	J. Eiertz (B)
Pr.EN 1504 PARTEA 6-A	Legări prin armăt. de ancor. Umlere goluri	În pregătire	TG din cadrul WG2	
Pr.EN 1504 PARTEA 7-A	Prevenirea coroziunii armăturilor	În pregătire	WG7	Prof. H.R. Sasse (G)
Pr.EN 1504 PARTEA 8-A	Controlul și evaluarea calității	În pregătire	Ad - hoc grup	Dr.H. Davies (UK)
Pr.EN 1504 PARTEA 9-A	Principii generale pentru utilizarea produselor și sistemelor	Publicat în 1997	WG7	Prof. H.R. Sasse (G)
Pr.EN 1504 PARTEA 10-A	Aplicarea in situ a produselor și sistemelor și controlul calit.	În pregătire	WG9	F. Dytton (UK)

Notă: WG - Grup de Lucru (Working Group)

TG - Task Group

În continuare se prezintă câteva din principiile generale de utilizare și aplicare prezentate în EN 1504, partea 9-a:

- necesitatea inspectării, testării și evaluării înainte, în timpul și după reabilitare;
- protecția și reabilitarea defectelor cauzate datorită influenței unor factori

de mediu și substanțe chimice;

- repararea defectelor datorate unor distrugeri mecanice, fășări diferențiate, încărcări exterioare, atacuri biologice, structuri inadecvate sau folosirea unor materiale necorespunzătoare;

- protecția sau reabilitarea, în sensul descreșterii reacțiilor silico-alcaline;

- îmbinarea cerințelor de capacitate portantă cu reabilitarea prin:

- înlocuirea sau adăugarea de armătură în interiorul sau exteriorul secțiunii;

- umplerea golurilor exterioare între elemente pentru a asigura continuitatea structurală;

- restabilirea capacitatei portante prin adăugarea sau înlocuirea betonului;

- impermeabilizarea integrală sau parțială;

- protecția și repararea îmbrăcăinților rutiere și pietonale ca parte integrantă de protecție și reparare;

- metodele de protecție și remediere includ:

- tratarea fisurilor;

- restabilirea pasivității armăturii;

- reducerea vitezei de coro-

ziune a armăturii prin limitarea continuului de umiditate;

- reducerea vitezei de corodarea armăturilor prin metode electromecanice;

- controlarea coroziunii armăturii prin acoperiri.

Metodele de protecție și reabilitare enumerate de Pr.EN 1504 sunt prezentate în Tabelul 2 și 3, pentru defectele betonului și coroziunea armăturii.

Tabelul 2 - Principiile și metodele de rezolvare a defectelor betonului

Principiu	Definire	Metoda de protecție
Protecția contra agresivităților	Reducerea sau prevenirea agresivității	Impregnare
Controlul umidității	Ajustarea și menținerea conținutului de umiditate în beton	Impregnări hidrofobice; Acoperirea suprafeței
Restaurarea betonului	Reabilitarea betonului elementelor structurale la forma și funcțiile inițiale	Aplicarea manuală de mortar; Returnări de beton
Rezistența structurală	Creșterea sau restaurarea capacitatei portante a elementelor și structurilor de beton	-introducere de bare aderente; -plăci aderente; -adaos de mortar sau beton; -injectări de fisuri și goluri; -umplerea fisurilor și golurilor
Rezistențe la acțiuni fizice	Creșterea rezistenței la atacuri de natură fizică sau mecanică	Acoperiri sau tencuieli; Impregnări
Rezistențe la acțiuni chimice	Creșterea rezistenței suprafeței betonului la deteriorări datorită atacurilor chimice	Acoperiri sau tencuieli; Impregnări

Tabelul 3 - Principii și metode privitoare la coroziunea armăturilor

Principiu	Definire	Metode de protecție și reparare
Prezervarea sau restaurarea pasivității	Crearea condițiilor chimice în care suprafața armăturii este menținută sau revine la condițiile de pasivitate	- Creșterea acoperirii cu beton a armăturii; - Înlocuirea armăturii contaminate sau a betonului carbonatat; - Realcalinizarea betonului carbonatat prin difuziune
Creșterea rezistivității	Creșterea rezistivității electrice a betonului	Limitarea conținutului de umiditate prin tratarea suprafeței; tencuire sau îmbrăcare
Control catodic	Crearea condițiilor în care arile potențial catodice ale armăturii sunt incapabile de a conduce la o reacție anodică	Limitarea conținutului de oxigen, prin saturare sau acoperire
Protecție catodică		
Controlul arilor anodice	Crearea condițiilor în care arile potențial anodice ale armăturilor sunt incapabile să ia parte la reacțiile corozive	Vopsirea armăturii cu substanțe conținând pigmenti activi; Aplicarea inhibitorilor în beton

În dezbatere: Siguranța rutieră

Consiliul Interministerial pentru Siguranta Rutieră s-a întrunit în sedință de lucru, la sediul Ministerului Transporturilor, joi, 16 noiembrie 2000 și a avut la ordinea de zi:

- Note și observații asupra Conferinței Parteneriatului Global de Siguranță Rutieră (G.R.S.P.) care s-a desfășurat în România la sfârșitul lunii septembrie a. c.;

- Dezvoltarea Parteneriatului Global pentru Siguranță Rutieră;

- Prezentarea stadiului de realizare a celor 12 proiecte ale G.R.S.P. România, pe baza Programului stabilit la întâlnirea din martie 2000 și a Proiectului de introducere a numărului unic de telefon în caz de urgență (112, apelabil în toată Europa);

- Alte proiecte potențiale. Planul de acțiune pentru anul 2001. Viitorul Parteneriatului Global pentru Siguranță Rutieră în România.

Întrunirea desfășurată sub președinția d-lui dr. ing. Ioan TĂTAR, directorul Autorității Rutiere Române, președintele G.R.S.P. pentru România, a fost onorată de prezența d-lui Peter M. W. ELSENAAR, consultant al G.R.S.P. pentru Europa.

S-a apreciat succesul Conferinței G.R.S.P. România, care a depășit aşteptările organizatorilor, cu un impact deosebit de favorabil asupra demersurilor C.I.S.R., fiind reținută și observația unei scăzute popularizări prin mijloacele de comunicare în masă. S-a evidențiat ideea construirii unui sistem de siguranță rutieră solid, eficient, pluridisciplinar.

Dată fiind importanța deosebită

a problematicii privind siguranța circulației, de dorit ar fi ca la viitoarele ședințe ale Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră să fie invitați cât mai mulți specialiști implicați direct în acest fenomen. De asemenea, soluțiile și propunerile făcute ar trebui să aibă o finalitate mai grabnică, nu puține fiind ocaziile când, din diverse motive, fie ele chiar și birocactice, propunerile deosebit de interesante s-au pierdut, din păcate, pe drum.

Dezbaterile recente, la care au participat reprezentanți ai instituțiilor și organizațiilor cu atribuții în desfășurarea traficului rutier în condiții de siguranță, au avut un evident caracter constructiv, cu propunerile de sugestii și soluții pertinente, reținute pentru analize de viitor.

Următoarea ședință a Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră a fost programată pentru data de 8 februarie 2001.

(I.S.)

Reprezentă în România firme producătoare de utilaje pentru CONSTRUCȚII DE DRUMURI ȘI PODURI

MARINI
Stații și finissoare asfalt
Compactoare
ITALIA

assaloni
Echipamente de
întreținere rutieră
ITALIA

HOFMANN
Mașini și vopsăie de marcat rutier
GERMANYA

GILETTA
Răspânditoare
material antiderapant

MOOG
Inspectori de poduri pentru
drumuri și căi ferate
GERMANYA



COSIM TRADING

J.L. Calderon Street,
No. 42
Tel.: + 4 0 1 . 3 1 1 . 1 6 . 6 0
Tel./Fax: + 4 0 1 . 3 1 2 . 1 3 . 0 2
Mailing Address: P.O. Box 13-83
Bucharest, Romania zip 70202

La mulți ani!

Urmărirea activității de control, autorizare și verificare a transporturilor rutiere de către secții și direcțiile regionale

Urmare tendinței permanente de aliniere la legislația Comunității Europene împreună cu facilitățile aduse prin adaptarea acesteia la caracteristicile infrastructurii rutiere din România, se impune din ce în ce mai mult îmbunătățirea activității de control asupra traficului rutier, pentru crearea tuturor condițiilor necesare cu scopul bine precizat al realizării unui nivel sporit de siguranță și confort în acest domeniu.

Activitatea de control asupra traficului agresiv trebuie să se constituie ca punct primordial pe agenda de lucru a subunităților AND (DRDP, SDN) printr-o implicare tot mai mare în protejarea retelei rutiere din administrare. Această activitate trebuie să constituie o permanentă și să se alinieze strategiei prezentului, reglementărilor și progresului în domeniu.

Prin legislația și reglementările în vigoare, Administrația Națională a Drumurilor efectuează prin factori specializați controlul asupra traficului de marfă (peste 3,5 t greutate totală maxim autorizată) și călători (peste 8+1 locuri) inclusiv măsurători de gabarit și greutate, dirijând după caz autovehiculele și convoiele rutiere pe rute cu capacitate portante sigure, traficul greu și foarte greu necontrolat putând conduce la consecințe dintre cele mai grave asupra retelei rutiere și lucrărilor de artă și chiar a usagerilor acesteia.

Consecințele restructurării

Restructurarea activității de drumuri a presupus în anul 1999 o serie de descentralizări de la nivelul AND la nivel DRDP și chiar SDN, cum ar fi:

- eliberarea autorizațiilor speciale de transport temporare pe trasee extinse în toată țara, în baza avizării prealabile a DRDP și în limita competențelor reglementate;

- eliberarea autorizațiilor permanente pentru autospecializatele construite pe autoșasiuri Roman (cu osia dublă motoare) și care poartă marca constructorilor din România (AB, ROMAN, MÂRȘA, METALCAR), în limita reglementărilor aprobate de conducerea MT prin Nota AND nr. 93/1801/16.03.1999.

În ciuda acestor descentralizări, rezultatele nu au fost pe măsura așteptărilor, fapt ce dovedește o insuficientă coordonare și urmărire din partea D.R.D.P., precum și o preocupare încă insuficientă din partea majorității secțiilor. Din luna aprilie

1999 (data la care s-a introdus evidența și raportarea autorizării autospecializatorilor construite pe autoșasiuri Roman) până în prezent s-a autorizat un număr de 762 autospecializate, dintr-un parc total existent la începutul anului 1999 de 145200 autospecializate.

Această cifră, având în vedere rulajul lunar simbolic dispus de conducerea MT, denotă neîmplicarea organelor de drumuri (în special a celor din teritoriu) în activitatea de control, existând posibilitatea controlului combinat cu organele Autorității Rutiere Române și ale Poliției Rutiere la nivel de parc auto din cadrul societăților de profil din raza de activitate a secțiilor. Înțând cont de condiționarea obținerii licențelor de transport cu autorizarea specială permanentă, este greu de crezut că în această perioadă, respectiv din aprile 1999, au fost eliberate numai 762 de licențe de transport. Se impune astfel o conlucrare mai intensă și eficientă cu reprezentanțele locale ale Autorității Rutiere Române pentru combaterea și preîn-

tămpinarea oricărora abateri de la reglementările și legislația din domeniu.

De asemenea sunt tolerate nejustificate abateri în cadrul firmelor care execută lucrări de reabilitare cu vehicule ale căror mase (totale sau pe osii) înscrise în cărti de identitate eliberate ilegal de RAR (fără avizul prealabil al AND) circulând frecvent (cu caracter tehnologic), cu depășiri foarte mari ale maselor maxime admise (uneori chiar și cele autorizabile), acest lucru repercutându-se negativ asupra capacitatii portante a drumului, prin efecte neluate în calcul la dimensiune.

Atenție la legislație

Se constată de asemenea o însușire slabă a legislației rutiere, întâlnindu-se cazuri de eliberare de către SDN a autorizațiilor speciale de transport pe sectoare supuse interdicției de circulație, sectoare pe care autorizarea se face numai de către AND sau cu avizul acestuia:

- DN 1: sectorul București - Ploiești în cursul săptămânii (interdicție instituită prin Ordinul comun MT-MI nr. 735-927/1999);

- DN 1: sectorul București - Brașov în tot cursul anului și DN 2: București - Urziceni - DN 2A: Urziceni - Constanța în zilele de sămbătă și duminică și alte zile nelucrătoare în perioada 1 iunie - 15 septembrie (interdicție instituită prin HG nr. 152/1995 și Ordinul MT nr. 84/1997);

- în zilele de sămbătă și duminică pe întreaga rețea de drumuri nationale, pentru transporturile agabaritice (interdicție

instituită prin Normele aprobate prin Ordinul comun MT-MI nr. 407-991/1999).

Transmiterea de către unele sectii de drumuri nationale a solicitărilor anumitor firme transportatoare pentru eliberarea avizului în vederea circulației în zilele de sămbătă, duminică și alte zile nelucrătoare pe sectoarele supuse interdicției de circulație (mentionate mai sus) sunt de cele mai multe ori fără o justificare corespunzătoare și în urma unei analize superficiale, confirmând o slabă cunoaștere a instrucțiunilor de aplicare a HG nr. 152/1995 și ce ni se pare mai grav, o insuficientă apreciere a factorului de risc la care îl expunem în asemenea cazuri pe usagerii mai puțin experimentati ("șoferi de duminică").

Se constată de asemenea necesitatea implicării sectiilor de drumuri printr-un control mai riguros în ceea ce privește tendința accentuată de practicare frecventă și pe durate mari pe teritoriul României a cabotajului la preturi de dumping (constând în transporturi de marfă cu origine și destinație pe teritoriul României, efectuate de vehicule înmatriculate în alte state, în special în Republica Moldova). Acest lucru, pe lângă faptul că aduce prejudicii firmelor transportatoare din România prin concurența nelocală practicată, constituie o încălcare gravă a prevederilor legislative în vigoare.

Pericolul traficului agresiv, în actualitate

O importantă majoră în disciplinarea traficului agresiv o au echipajele mobile de control (EMCATR) organizate la nivel DRDP cât și SDN. Prin caracteristica graduală de mobilizare din cadrul fiecărei DRDP, pe această linie au fost obținute rezultate bune, dar se înregistrează și lipsuri motivate de dotarea incompletă, întreținută evident și de neimpli-



carea corespunzătoare a factorilor responsabili și coordonatori în acest sens.

Având în vedere tendința transportatorilor de a circula cu autovehicule încărcate la capacitate și chiar peste caracteristicile masice înscrise în CIV, se impune intensificarea la maxim a controalelor efectuate de către echipajele mobile existente și mai ales a celor dotate cu instalații portabile de cântărire.

Urmare intervențiilor inițiate de către Administrația Națională a Drumurilor, conducerea Ministerului Transporturilor a solicitat Ministerului Industriilor și Comerțului de care aparține Biroul Român de Metrologie Legală să aprobe și să emisiuneze cântărirea pe rețea internă (cu cântare portabile) în regim dinamic, răspunsul negativ fiind bazat pe lipsa de norme interne și internaționale în acest sens, emisiunea pentru cântărire în regim static neputându-se realiza la clasa de precizie care să permită aplicarea de tarife pentru depășirea de greutate, drept pentru care acestea vor fi exploataate în continuare în regim static.

Controlul pe rețea internă, o prioritate

Controlul pe rețea internă devine treptat o activitate din ce în ce mai importantă, în care sens Administrația Națională a Drumurilor face eforturi deosebite pentru dotările necesare.

Menționăm, în acest sens dotarea în acest an cu un număr de 20 instalații portabile și șapte fixe pentru cântărirea vehiculelor axă cu axă, în care scop a avut loc adjudecarea ofertelor din cadrul unei licitații recente.

Se profilează de asemenea, o evoluție mult îmbunătățită și modernizată a instalațiilor de cântărire (portabile și fixe) fără amenajări atât de costisitoare ca pentru instalațiile existente, procesul de achiziționare fiind în curs de desfășurare. Se remarcă de asemenea creșterea mobilității noilor instalații care devin cu adevărat portabile fără a fi legate de amplasamente fixe.

Cerința noastră la achiziționarea cântărelor a fost ca echipamentul să cuprindă laptop cu imprimantă, să aibă programe de optimizare a traseelor (în colaborare cu CESTRIN) și de calcul al tarifelor corespunzătoare depășirilor, tipărirea formularelor de autorizație specială de transport și a proceselor verbale de contravenție și să fie posibilă preluarea datelor de greutate înregistrate de contorul PEEK în vederea realizării unei preselecții, atunci când instalațiile de cântărire sunt amplasate în apropierea acestora.

Unul din aspectele activității noastre care poate aduce îmbunătățiri majore este acela de a asigura pe relația de subordonare (AND-DRDP și DRDP-EMCATR-SDN -ACI și invers) legătura informațională printr-o rețea având ca suport frecvența radio existentă a stațiilor de emisie-recepție MOTOROLA sau prin telefonia mobilă, prin asigurarea telefoanelor celulare (în special în relația cu echipajele mobile), unde prin dotarea cu calculatoare laptop putându-se efectua și transmisii fax.

Intenționăm și sperăm într-o receptivitate asemănătoare a conducerii AND, ca în anul 2001 să acoperim necesarul de instalații portabile pentru dotarea tuturor SDN-urilor din subordine cu cel puțin o astfel de instalație, un argument în plus al importanței unui control cât mai intensiv și complet pe rețea internă.

Până la finalizarea acestor deziderate, suplinirea activității de cântărire în cadrul controlului asupra traficului se poate realiza și printr-un control asupra documentelor de bord, inclusiv a actelor de însoțire a mărfii.

În acest sens, conducerile DRDP trebuie să sprijine cu toate eforturile funcționarea unor nuclee de control la nivelul SDN și dotarea corespunzătoare a acestora, în primul rând cu mijloace de transport, precum și asigurarea de personal cu sarcini exclusive de control a traficului agresiv.

Eventualele impedimente cauzate de folosirea unor bonuri fictive de însoțire a mărfii din punct de vedere al volumului acestora pot fi înălțurate printr-un control comun (ARR, Poliția rutieră) la sediile de origine sau destinație a mărfii.

Corelat cu această activitate, conducerile DRDP trebuie să se implice corespunzător pentru o conlucrare mai eficientă cu organele locale ale Poliției Rutiere, cu care suntem în curs de perfectare a unui nou protocol prin care se preconizează permanentizarea controlului combinat din punct de vedere al organelor poliției rutiere.

Protecția și siguranța personalului

Urmare unor sesizări venite din partea DRDP-urilor la Consiliuirea anuală a personalului cu sarcini de control, autorizare și verificare a transporturilor rutiere, care a avut loc în luna iulie la Băile Felix, găzduită

de DRDP Cluj, se fac demersurile necesare în vederea protejării personalului EMCATR aflat sub circulație. Problema este analizată de AND prin serviciul de Protecția muncii și sub aspectul eventualelor agresiuni sau accidente produse din vina transportatorilor.

În ciuda intervențiilor numeroase din partea AND, se constată anumite disfuncționalități în activitatea unor DRDP, manifestate în special prin:

- informarea incompletă asupra stării drumurilor, a restricțiilor temporare și permanente instituite pe rețea de drumuri aflate în administrare și actualizarea permanentă a acestora;
- disfuncționalități organizatorice la nivelul activității echipajelor mobile de control, inclusiv în cadrul unor secții;
- carente în aplicarea legislației legale în vigoare și adoptarea uneori întârziată a noilor reglementări în domeniul la unele secții.

Se impune o mai concretă implementare în ceea ce privește posibilitățile de ocolire a restricțiilor de greutate și/sau gabarit impuse temporar sau permanent, prin găsirea unor variante de ocolire viabile, inventarierea și transmiterea lor la AND.

Se impune în acest sens și o colaborare cu firmele de proiectare abilitate, mergându-se până la amenajarea de către solicitanți a respectivelor variante ocolitoare pentru fluidizarea și desfășurarea în condiții de siguranță a traficului rutier.

O altă problemă o reprezintă în continuare restricțiile locale de circulație, instituite pe drumuri județene sau communale, pentru care Consiliile Județene solicită anumite sume de bani (cota parte din venituri).

În locul acestor sume, s-a propus ca tarifarea și încasarea sumelor pentru depășirea limitelor admise de greutate și/sau gabarit la circulația pe aceste drumuri să se facă de către AND, cu evidență și virare în contul Consiliilor Județene. Acest lucru presupune adâncirea colaborării cu organele locale de resort și totodată o cunoaștere perfectă a structurii întregii rețele rutiere din raza fiecărei secții.

În final consider necesar și util să prezint pe scurt orientarea actuală a AND pentru o structurare radicală a sistemului de tarifare, printr-o modernizare și îmbunătățire a acestuia, concomitent cu armonizarea atât de discutată în ultimul timp, la legislația și sistemul practicat de țările membre ale Comunității Europene.

Astfel, suntem în pragul aplicării sistemului de tarifare de tip Eurovigneta tuturor transportatorilor cu autovehicule a căror greutate totală maximă autorizată este mai mare sau egală cu 12,0 t, funcție de o serie de factori cum sunt: categoria de suspensie a axei motoare, configurație și gradul de poluare, diferențiat pe durate de parcurs și sedere (folosire) a retelei naționale de drumuri. Aceasta se va aplica de la 01.01.2001 integral transportatorilor cu autovehicule înmatriculate în străinătate și gradual celor cu autovehicule înmatriculate în România.

Pentru implementarea unui sistem modern și eficient, există o preocupare internă pentru adoptarea cardurilor cu bandă magnetică în actualul sistem informatic, accesibil atât în agentiile fixe din CTF, cât și în activitatea mobilă de control.

Numai un control strict și eficient asupra traficului rutier, organizat și coordonat de personal autorizat și bine instruit, eliberat total de tendința preconcepților imposibilități va putea duce în final la îmbunătățirea radicală și continuă a infrastructurii.

Prin tendința actuală de adoptare progresivă a legislației Comunității Europene, prin creșterea substantială a pretentilor și exigentelor, se vor crea premisele unei activități de control tot mai eficient și civilizat, preîntâmpinând prin toate mijloacele loiale de conduită și dialog, reproșul și nemulțumirea transportatorilor și asigurând totodată condițiile desfășurării traficului în deplină siguranță și confort rutier.

Considerații generale

Rețeaua de drumuri locale reprezintă un patrimoniu foarte important al infrastructurii transporturilor rutiere, ea reprezentând ca lungime o pondere principală în totalul infrastructurii rutiere a unei țări.

În această categorie de drumuri sunt cuprinse drumurile de interes teritorial (judetean, comunal, străzi), pe ele desfășurându-se cea mai mare parte a traficului local, constituind așa zisele "artere capilare" ale infrastructurii traficului rutier.

Ele colectează volumele de trafic rutier (mărfuri și călători), dinspre origine spre magistrale de mare capacitate și viteză pentru transport la distanță (drumuri de interes național) și apoi preiau aceste transporturi pentru distribuirea lor la destinația finală.

Importanța lor este, deci, vitală în sistemul rutier al unei colectivități, fără de care aceste transporturi nu ar putea fi posibil de realizat.

Din cele prezentate rezultă importanța, care ar trebui să li se acorde acestor categorii de drumuri, care însă în realitate (în țările slab dezvoltate economic) sunt neglijate, atât din lipsa surselor financiare necesare, dar și printr-o organizare tehnico-administrativă defectuoasă.

Privind organizarea administrării tehnico-operative a acestei categorii de drumuri, aceasta variază de la țară la țară, ea mergând de la centralizarea totală, în care toate categoriile de drumuri publice sunt administrate de o singură instituție, la cea de centralizare numai a rețelei de drumuri extravidane

DRUMURI LOCALE

Îmbunătățirea administrării rețelei de drumuri locale, necesitate obiectivă

În administrarea unei instituții centrale, până la o descentralizare parțială sau chiar totală, în care numai drumurile de interes național sunt administrate de o instituție centrală, cele de interes teritorial fiind administrate parțial sau total la diverse niveluri de competențe locale și chiar a unei administrații descentralizate și a unei părți din rețeaua de drumuri de interes național (ex. Anglia pentru rețeaua de interes național de importanță secundară).

Fiecare din sistemele de administrație prezentate are avantaje și dezavantaje, acestea variind funcție de stadiul la care s-a ajuns cu starea tehnică a diverselor categorii de drumuri, dar și în funcție de nivelul asigurat din punct de vedere tehnic și legislativ în domeniul.

Astfel, din constatăriile practice în țările unde s-a făcut o descentralizare totală, a existat și există pericolul ca drumurile de la un anumit nivel să nu poată beneficia de un tratament adecvat din punct de vedere tehnic, din cauza lipsei unor cadre competente, atât manageriale, cât și de specialiști capabili să administreze corespunzător și eficient. Această organizare în anumite condiții duce la o scădere a nivelului stării tehnice a unor drumuri de categorie superioară, ceea ce creează probleme negative în desfășurarea transporturilor rutiere la nivel național, chiar dacă la nivelul rețelei locale, aceasta va fi mai bună.

Tot așa, în cazul unei centralizări totale există pericolul ca

organele administrative teritoriale, scutite de răspunderea gestionării rețelei rutiere locale, să nu folosească și sursele financiare și umane locale în această direcție, considerând că atât răspunderea privind starea drumurilor, cât și sursele necesare trebuie asigurate de către cel ce administrează această rețea, organul local limitându-se, de regulă, la fragarea la răspundere pentru tot ce se întâmplă în acest domeniu.

Și această organizare în anumite condiții poate conduce la frustrarea inițiativei locale și deci a eliminării unor posibile surse locale în bugetul necesar administrației rețelei rutiere, cu efecte negative asupra stării tehnice a rețelei de interes național, în special.

De aceea, la adoptarea unei strategii privind modul de organizare a administrației rețelei rutiere dintr-o țară, trebuie să se alibă în vedere un complex de factori, dintre care menționăm:

- nivelul stării tehnice atins de rețeaua rutieră principală a țării (a drumurilor de interes național) care să poată asigura efectuarea transporturilor rutiere la nivel național și european în condiții corespunzătoare normelor din țările Uniunii Europene;
- gradul de omogenitate existent privind starea rețelei rutiere la nivel național și posibilitatea asigurării surselor financiare necesare pentru a menține starea tehnică corespunzătoare pentru întreaga rețea rutieră;
- interesul și implicarea factorilor politici privind transporturile rutiere, în dezvoltarea echilibrată a tuturor zonelor unei țări și unor interese economico-sociale ce necesită asigurarea de drumuri corespunzătoare de toate categoriile, deci o omogenizare calitativă a stării rețelei la nivel național.

DRUMURI LOCALE

nov. - dec. 2000
Nr. 57



Unele aspecte privind organizarea administrării rețelei de drumuri publice în câteva țări din Europa

În Europa, au fost adoptate diverse moduri privind organizarea administrării rețelei de drumuri publice.

Astfel, în tabelul care urmează, prezentăm câteva moduri de astfel de organizări, în unele țări din Europa și România:

Nr.cif.	Țara	Lungimea totală a rețelei de drumuri publice, km	din care pe categorii:		Mod de organizare a administrării	Administratorul drumului
			categorie	km		
1	România	199.109	Dr. naționale	14.815	Descentralizare pe categorii de drumuri	Minist.Transp.-AND prin 7.DRDP și 44SDN
			Dr. județene	35.986		Consiliu județean
			Dr.comunale	27.678		Consiliu comunale
			Străzi	119.988		Consiliu local
			Dr. private deschise circul. publice	642		Propriet. drumului cu posibilități de utilizare de surse financiare și din bugetul Consiliului Comunal
			Dr. naționale	45.600 de 4 categ.		MEMT*-Dir.gen. a Drumurilor
2	Polonia	346.900	Drumuri voievodale	128.700	Centralizare cu excepția străzilor care sunt în administrarea Primărilor	17 DRDP-uri și 171 SDP
			Dr. comunale (inclusiv străzi)	172.600		Consiliu Local
			Dr. naționale (inclusiv autostrăzi)	35.000		M.ELTE**- Directia Drumurilor
			Dr. departamentale	345.000		Consiliu Departamental
3	Franța	1.305.000	Dr.comunale (străzi)	925.000	Descentralizare pe categorii de drumuri	Consiliu Local (primării)
			Dr.naționale de patru categorii	29.962		MTGGA***- Divizia de dr. și de Transp. Rutiere
			Dr. locale (rețea stradală)	75.617		Consiliu Local (Primării)
4	Ungaria	105.579	Dr. naționale pe patru clase	55.874	Centralizare cu includerea tuturor drumurilor(exclusiv străzile) în cadrul drumurilor naționale de mai multe categorii	MTTLP****
			Dr. locale (străzi)	57.369		Consiliu Local (primării)
			Dr. naționale pe patru clase	17.935		MTTLP****- Divizia de administrare a drumurilor și autostrăzilor
5	Cehia	113.243	Dr. urbane (străzi)	19.275	Idem	Consiliu Local (primării)
6	Slovacia	37.210			Idem	Consiliu Local (primării)

Notă:

* Ministerul Economic, Maritim și de Transport

** Ministere de l'Equipement du Longement des Transports et de l'Espace

*** Ministerul Transporturilor, Telecomunicațiilor și Gospodăria Apelor

**** Ministerul Transporturilor, Telecomunicațiilor și Lucrări Publice

Din situația prezentată în cele 6 țări rezultă că de regulă au fost adoptate 3 moduri specifice de organizare a administrației rețelei de drumuri publice.

Astfel:

- descentralizarea administrației pe categorii de drumuri (Franta, România);
- centralizarea administrației (cu excepția rețelei stradale) și respectarea cel puțin a 2 categorii de drumuri (Polonia);

DRUMURI LOCALE

- centralizarea administrării (cu excepția rețelei stradale) și includerea restului rețelei în drumuri naționale de mai multe categorii sau clase (Ungaria, Cehia, Slovacia).

În România, după cum se constată funcționează un sistem descentralizat al administrării rețelei de drumuri apropiat cu cel din Franța, în schimb în țările centrale și sud-est europene în curs de tranziție, funcționează un sistem centralizat de administrare, mergând chiar până la includerea rețelei de drumuri locale (exclusiv străzile) în drumuri naționale de mai multe categorii sau clase, funcție de importanță acestora (Ungaria, Cehia, Slovacia).

Există și forme organizatorice de administrare descentralizată totală (Anglia), în care cu excepția rețelei de autostrăzi de interes național, toată rețeaua de drumuri este administrată la nivel teritorial (comitate).

În ce privește Statele Unite ale Americii, sistemul de administrare variază de la un stat la altul, mergând de la cele de tip centralizat, până la o descentralizare totală.

În concluzie, sistemele de organizare a administrării rețelei de drumuri locale sunt foarte diverse, de la o țară la alta, iar fiecare din acestea prezintă avantaje și dezavantaje.

Unele considerații privind îmbunătățirea organizării administrării rețelei de drumuri locale în România

În țara noastră, în ce privește administrarea drumurilor locale, până în 1990 sistemul era bazat pe o descentralizare parțială, în sensul că drumurile județene și comunale erau în administrarea Consiliilor Județene, iar străzile în administrarea Consiliilor Locale.

După 1990, administrarea drumurilor comunale a trecut în sarcina Consiliilor Comunale, ca urmare a politicii de descentralizare a administrației locale.

În ce privește administrarea drumurilor județene, în urma restructurării fostelor Direcții Județene de Drumuri și Poduri, după anul 1995, la majoritatea județelor acestea au fost transformate în Societăți Comerciale, în care Consiliile Județene sunt unice acționare, iar la un număr restrâns de județe, în Regii autonome județene de Drumuri și Poduri.

Totodată, la nivelul fiecărui județ în cadrul Consiliului Județean s-a constituit un compartiment, mai mult sau mai puțin dezvoltat, care să se ocupe de problemele privind administrarea drumurilor județene, iar lucrările propriu-zise de întreținere și reparări se execută prin societățile comerciale sau regile autonome de drumuri și poduri menționate mai sus, restul lucrărilor executându-se prin contracte acordate pe bază de licitații.

Aceste transformări au avut desigur impacți diferite, unele pozitive, altele negative.

Referitor la cele negative, mă refer în primul rând la drumurile comunale, care trecând direct în administrarea Consiliilor Comunale, iar acestea neavând capacitatea tehnică și materială necesară unei astfel de obligații, au condus de cele mai multe ori la o degradare accelerată a acestor drumuri, degradare ce a continuat în cele mai multe județe.

În acest sens apreciez că sistemul trebuie îmbunătățit, printr-o coordonare profesională a administrării acestor categorii de drumuri la nivelul Consiliului Județean, prin adoptarea unor strategii de întreținere care să asigure soluțiile tehnico-materiale necesare pentru fiecare comună.

Privind administrarea drumurilor județene, consider că odată stabilită această rețea în conformitate cu HG nr. 540/2000, fiecare Consiliu Județean trebuie să-și stabilizească o strategie de întreținere și îmbunătățire a stării tehnice a acesteia, în care un rol esențial să-l aibă ierarhiza-



rea ei pe clase de importanță și apoi stabilirea priorităților pe termen scurt, mediu și lung.

Totodată, trebuie ca în baza experienței dobândită în cei 2-3 ani ce au trecut de la restructurarea sectorului, să se definiteze forma de organizare și să se treacă la un manageriat modern privind gestionarea acestelui după modelul de la drumurile naționale și cu sprijinul acordat de A.N.D. în acest sens.

Cred că trebuie de asemenea ca pentru drumurile județene de importanță majoră în sistemul național de transport rutier să se aibă în vedere și trecerea la reabilitarea acestora cu finanțare externă, de la I.F.I., pe principiul celui utilizat la drumurile naționale.

Nu trebuie exclusă nici ideea centralizării administrării a unei părți din această rețea, pe principiul celei din Polonia sau chiar cel din Ungaria, Cehia și Slovacia, aşa cum au fost prezentate în acest material. Cred că ultimul model ar facilita mai ușor obținerea unor finanțări externe de la Instituțiile Financiare Internaționale, necesare reabilitării de astfel de drumuri.

Desigur că în acest sens trebuie întreprinse studii și analize aprofundate la nivel teritorial și central, care însă cred că ar avea succes, mai ales în această perioadă de pregătire a țărilor noastre pentru intrarea în Uniunea Europeană, când vor fi disponibile o serie de facilități financiare pentru programe concrete și eficiente pe care țara noastră merită să le prezinte.

Scopul final este să realizăm o rețea rutieră bună și omogenă la un nivel apropiat de cea din țările dezvoltate ale Europei.

Ing. Petru CEGUS

Principalele probleme privind activitatea Poliției Rutiere

Dată fiind buna colaborare dintre dirigitorii și utilizatorii drumurilor cu Poliția Rutieră, la sfârșit de an și mileniu, am solicitat câteva informații legate de activitatea și problemele cu care se confruntă polițiștii care se ocupă de problemele circulației și siguranței traficului rutier.

Datele oferite au darul de a trage un serios semnal de alarmă atât asupra consecințelor ce decurg din nerespectarea normelor rutiere, cât și asupra măsurilor ce trebuie luate în viitor.

Toate aceste acțiuni nu se pot realiza altfel decât printr-o foarte bună colaborare între toți factorii implicați, printre care rolul cel mai important îl au administratorii drumurilor, Poliția Rutieră și, nu în ultimul rând, participanții la trafic.

Accidentul de circulație în lume:

- prima cauză a morții prematură (accidentale)
- a treia cauză în ceea ce privește decesele, luate în ansamblu

Accidentul de circulație în România:

• din 1990 până la finele primelor 10 luni ale anului în curs, pierderile de vieți omenesti au însumat 31.131 persoane, echivalentul dispariției unei localități urbane de mărime medie.

Fenomenul rutier în România, în perioada 1990 - 2000

• Reducerea accidentelor grave cu 28 %;

• Cu un indice de mortalitate prin accidente rutiere de 1,10 (persoane decedante la 10.000 de locuitori), România se află pe locul 1, în ceea ce privește securitatea deplasărilor pe drumurile publice în rândul țărilor central și est europene, și respectiv locul 9, în cel al statelor din Europa, înaintea unor țări cu infrastructură rutieră remarcabilă, precum Belgia (1,25), Franța (1,36), Austria (1,37) și Spania (1,42).

• Creșterea de două ori a parcoului de autovehicule, de la 2,17 milioane la 4,24 milioane.

• Sporirea numărului conducătorilor auto de 1,8 ori, de la 3,08 milioane la 5,5 milioane.

• Creșterea lungimii rețelei de drumuri publice (inclusiv străzi) de la 153.014 km la 198.589 km, ca urmare definitivării în anul 2000 a studiului privind sistematizarea rețelei de drumuri publice, prin inventariere mai corectă a străzilor și clasarea ca drumuri publice a unor drumuri către o serie de localități ce nu erau legate cu astfel de drumuri;

• Reabilitarea a cca. 1500 km drumuri naționale, acțiune ce va continua în următorii ani;

• Investiții minore în infrastructura rutieră a rețelei urbane de străzi (reproiectări de intersecții, iluminatul public, parcare auto, trotuar și alte amenajări pentru pietoni, piste pentru bicicliști, sisteme automate de control și dirijare a traficului).

• Investiții minore în mediul rural, unde toate categoriile de participanți la trafic folosesc în aceeași măsură drumurile publice (lipsea iluminatului public, a trotuarelor, a amenajărilor pentru vehicule lente și bicicliști).

În pofida factorilor perturbatori, evoluția accidentelor grave de circulație și a consecințelor acestora a cunoscut o tendință descendentală, începând cu anul 1988:

• Comparativ cu 1997, în anul 1998 accidentele grave s-au redus cu 504 (5,1%), de la 9.863 la 9.359, persoanele decedate cu 85 (3%), de la 2.863 la 2.778, iar rănitii grav cu 230 (3%), de la 7.451 la 7.221.

• Comparativ cu 1998, în anul 1999 accidentele grave s-au redus cu 1.518 (16%), de la 9.359 la 7.841, persoanele decedate cu 289 (10,4%), de la 2.778 la 2.489, iar rănitii grav cu 615 (8,5%), de la 7.221 la 6.606.

Situatia comparativă la 10 luni

1999 - 2000

	1999	2000	(+/-)
Acc.	6.233	5.826	-407 (-6,5%)
M	2.022	1.918	-104 (-5,1%)
R	5.229	4.866	-363 (-7%)

Situatia comparativă la 10 luni

1990 - 2000

	1990	2000	(+/-)
Acc.	8.090	5.826	-2.264 (-28%)
M	3.151	1.918	-1.233 (-39%)
R	5.114	4.866	-248 (-5%)

Eficiența sub raport socio-economic, a activității preventive desfășurate de Poliția rutieră, în colaborare cu celelalte instituții cu preocupări în domeniul:

(cuantificare potrivit Raportului Băncii Mondiale pentru România, în care costul social al pierderii unei vieți omenesti este de 130.000 \$ SUA, pentru refacerea capacității unei persoane vătămată corporal grav, de 13.000 \$ SUA și respectiv, 1000 \$ SUA, pentru o persoană care a suferit vătămări corporale usoare)

În 10 luni 2000, 18,2 milioane \$ SUA (-104 morți, -363 răniți grav)

Principalele cauze ale accidentelor grave de circulație:

- Indisiplina pietonilor - 23%

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Acc.	9708	8948	8181	8791	9381	9119	8931	9863	9359	7841
Morți	3782	3078	2816	2826	2877	2863	2845	2863	2778	2489
Răniți	6137	7789	6960	8302	8198	7698	7504	7451	7221	6606

- Viteza excesivă ori neadaptată condițiilor de drum și trafic - 20%
- Imprudența în conducere a șoferilor - 17%
- Lipsa de supraveghere și imprudența copiilor - 12%

Capacitatea de intervenție a Poliției rutiere, grevată de dotarea insuficientă cu resurse umane și tehnice:

- Unui agent de circulație îl revin circa 150 km de drum public
- 1 radar la 1.100 km de drum public

• lipsa sistemelor automate de supraveghere și control al circulației în mediul urban, în principalele intersecții ori în locuri cu risc sporit de accident.

Ajunci ale Poliției rutiere pentru reducerea victimizării populației prin accidente de circulație:

- Inițiative de modificare și completare a legislației specifice, în vederea întăririi caracterului preventiv al legii;

- HG 890/1998, privind modificarea și completarea Regulamentului pentru aplicarea Decretului 328/1966, privind circulația pe drumurile publice (obligativitatea portului centurii de siguranță, reducerea vitezei în localități, educația rutieră în școli, folosirea telefonului mobil, revizuirea quantumului amenzilor).

Programe de măsuri proprii pentru reducerea numărului și consecințelor accidentelor de circulație:

- August 2000, pentru reducerea victimizării rutiere a pietonilor, minorilor, precum și pentru reducerea accidentelor grave produse pe fondul vitezei.

Programe de măsuri cu instituții guvernamentale. Convenții de colaborare cu organizații nonguvernamentale și societăți comerciale cu preocupări în domeniul:

- Cu Administrația Națională a Drumurilor - pentru menținerea viabilității drumurilor și semnalizării rutiere aferente.



- Cu Ministerul Educației Naționale - în perfeționarea activității de educație rutieră în școli. În acest context trebuie menționat faptul că la Școala generală nr. 1 din comuna Balotești, județul Ilfov, a fost înființat primul laborator de circulație rutieră, cu sprijinul ACR, urmând ca în cel mai scurt timp asemenea laboratoare să fie implementate în programele de educație din fiecare județ.

- Cu A.C.R., Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România, S.C. ASIROM S.A., S.C. ASTRA S.A., S.C. ARDAF S.A. - pentru sprijinirea campaniilor educaționale desfășurate în rândul participanților la trafic.

- Cu Registrul Auto Român - pentru verificarea în trafic a stării tehnice a parcului de autovehicule.

- Cu Autoritatea Rutieră Română - în perfeționarea activității de pregătire a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere.

Educația rutieră cu sprijinul mass-media și trebuie să vă mulțumească, cu această ocazie, pentru permanentul sprijin pe care îl primim din partea acestia pentru a putea transforma dezideratele în realitate, și anume reducerea numărului de accidente și a consecințelor acestora.

Materiale date publicității, intervenții de specialitate în 10 luni 2000

În presă	10.573
La radio	12.069
La TV	3.591

Colaborarea cu instituțiile reprezentate în Consiliul Interministerial pentru Siguranța Rutieră:

- În realizarea obiectivelor Strategiei privind sporirea siguranței rutiere;
- În punerea în practică a proiectelor inițiate prin Parteneriatul Global pentru Siguranța Rutieră (GRSP) pentru România.

Ajunci polițienești pentru combaterea infracționalității (rezultate la 10 luni din anul 2000)

- Infracțiuni constatate - 13.537 din care:
 - la regimul circulației - 8.560
 - de altă natură - 4.977
- Autovehicule furate și descoperite - 117
- Hoți de mașini identificați și reținuți - 76
- Persoane date în urmărire generală și locală reținute - 79
- Accidente de circulație grave rămase cu A.N.:
 - înregistrate la începutul anului - 295
 - rămase în lucru - 287
- Contraventii constatate - 3.237.843

Așa cum afirmam și la început, toate aceste evenimente constituie un semnal de alarmă și impun măsuri deosebite pe viitor.

Col. Ioan PĂLĂLĂU
- Lt. col. ing. Cristian CĂLIN

Retrospectivă privind etapele și dinamica sistemului de asigurare a calității lucrărilor în Administrația Națională a Drumurilor

Elemente generale de referință

Legea 10 din 1995 privind calitatea în construcții și regulamentele de aplicare stabilite prin H.G. 766 din 1997 reprezintă referința actuală a cadrului legal de responsabilități și competențe pentru realizarea, implementarea și funcționarea sistemului calității lucrărilor și serviciilor care se realizează în cadrul rețelei de drumuri naționale.

În diferite forme organizate și legiferațe, problema calității construcțiilor, respectiv a construcțiilor infrastructurii rutiere, a fost permanent abordată și instrumentată cu toată responsabilitatea factorilor tehnici și de decizie.

Abrogarea Legii 8/1977 privind asigurarea durabilității, siguranței în exploatare, funcționalității și calității construcțiilor și a Ordonanței Guvernului nr. 2/1994, privind calitatea în construcții, a condus la o eficientizare a responsabilităților factorilor implicați în toate etapele de concepere, realizare, exploatare și postutilizare a construcțiilor prin stabilirea componentelor sistemului calității în construcții.

Elemente principale care au stat la baza sistemului calității

Retrospectiva sistemului calității în A.N.D., începând cu anul 1990 și până în prezent, evidențiază instituirea și implementarea acestuia într-o corelație directă a activităților generate de realizarea obiectivelor A.N.D., evidențiuindu-se următoarele etape:

- asigurarea și controlul calității lucrărilor de întreținere curentă și periodică executate în regie;
- controlul calității la lucrările de inves-

tii, reparări capitale, execuție de terți;

- controlul tehnic al calității la lucrările de întreținere curentă și periodică executate de terți;
- controlul exterior privind execuția lucrărilor de reabilitare a drumurilor naționale urmărite de consultanță internațională.

Politica sistemului de asigurare a calității în cadrul A.N.D. s-a concretizat atât pentru respectarea prevederilor legislative dar și-a asigurat simultan printr-o abordare tehnică de promovare și control a tehnologiilor rutiere existente pe plan internațional prin formarea Centrului de Studii Tehnice Rutiere și Informatică (1991).

Definirea structurii sistemului calității

Începând cu anul 1995 s-a definit structura sistemului de conducere și asigurare a calității lucrărilor de construcții de drumuri și poduri, în contextul prevederilor standardelor familiei ISO 9000, privind conceptul de sistem al calității cu subsistemele:

- politica calității, prin strategii și cadrul legislativ;
- asigurarea calității, privind producție și tehnologii, dotarea tehnico-materială, fluxuri informaționale;
- controlul calității, privind coordonarea, fluxuri decizionale și controlul direct;
- resursele umane, atribuții (ROF), funcții (organigrame), perfecționare (instruire).

Incidența subsistemelor în cadrul sistemului calității a generat inițial elaborarea manualelor de asigurare a calității pentru toate activitățile de producție și administrare (aggregate, be-

foane, mixturi asfaltice, emulsiile bituminoase etc.), respectiv activitățile formațiilor de întreținere, districte, sectii de drumuri naționale, laboratoarele regionale, direcțiile regionale de drumuri și poduri și centralul A.N.D.

Sistemul calității implementat în perioada 1995-1996 a suportat o primă reconsiderare la desprinderea antrepriselor de reparații și lucrări din cadrul A.N.D. și transformarea lor în societăți comerciale.

Actualizarea sistemului calității și răspunderile participanților la realizarea lucrărilor

În contextul desprinderii treptate, dar deja de referință a activităților executate în regie proprie pentru lucrări de întreținere curentă, precum și realizarea programelor de reabilitare a drumurilor naționale, etapa I, II, III și în perspectivă imediată etapa IV, precum și pentru reabilitarea podurilor, execuția de autostrăzi, funcția de administrator al A.N.D. de gestionare a rețelei de drumuri naționale a condus direct la actualizarea sistemului de conducere și asigurare a calității lucrărilor.

Responsabilitățile participanților la realizarea lucrărilor rutiere pe rețea de drumuri naționale se stabilesc conform prevederilor legale pe fiecare nivel de activitate specific astfel:

- proiectantul, pentru stabilirea în documentațiile tehnice a

ASIGURAREA CALITĂȚII

niveelor de calitate conform reglementărilor tehnice, în contextul temei de proiectare;

- antreprenorul, pentru execuția tehnologică a lucrărilor conformă cu documentația tehnică, verificarea internă a calității prin sistemul propriu de asigurare a calității (responsabili tehnici cu execuția, instalații de fabricație autorizate, controlori de calitate, laborator autorizat etc.);

- consultantul sau dirigintele de șantier atestat pentru confirmarea calității lucrărilor sau eliminarea neconformităților.

Sistemul calității din A.N.D. pentru verificarea modului de realizare a calității lucrărilor acționează prin compartimente specifice, respectiv compartimentele ACQ și laboratoarele rutiere autorizate din direcțiile regionale de drumuri și poduri, prin laboratoarele CESTRIN și serviciile din Direcția Calității Lucrărilor și Serviciilor din centralul A.N.D.

În cadrul sistemului calității din A.N.D. se exercită un control exterior, fără a se substitui răspunderii legale a

participanților la executarea lucrărilor, control exterior care generează acțiuni preventive sau operaționale imediate pentru eliminarea neconformităților.

Sistemul calității existent în etapa actuală în A.N.D., prin laboratoarele rutiere ale celor 7 direcții regionale de drumuri și poduri și laboratoarele CESTRIN, are capacitatea tehnică de dotare și specialisti de exercitare a unui control exterior tehnic eficient pentru toate aspectele tehnice și tehnologice actuale în domeniul infrastructurii rutiere de drumuri și poduri.

Ing. Petre DUMITRU
Director D.C.S.L. - A.N.D.

- lucrări de reparări a îmbrăcămintilor rutiere din asfalt sau beton de ciment prin metoda "Slurry - Seal- Methode" (metoda covorului subțire de asfalt la rece);
- lucrări de întreținere periodice a îmbrăcămintilor rutiere din asfalt sau beton de ciment prin aceeași metodă;
- lucrări de tratamente bituminoase a îmbrăcămintilor rutiere prin folosirea emulsior bituminoase de diferite tipuri;
- lucrări de frezare a îmbrăcămintilor rutiere și reciclarea acestora prin folosirea emulsiei;
- lucrări de reparări la poduri, lucrări de artă, subterane, versări de drumuri, străzi, autostrăzi;
- fabricarea și comercializarea de emulsiile bituminoase;
- lucrări de reabilitare a drumurilor naționale;
- lucrări de construcții pentru infrastructura în transporturi;
- alte lucrări speciale, căi ferate, poduri;
- consultanță în domeniul construcțiilor de orice tip (ex terioare, subterane, căi ferate, și tuneluri).

Geiger

Wilhelm Geiger GmbH & Co
Filiala București România

Geiger Group România
S.C. COSAR S.A.
S.C. EBM S.A.
S.C. EBC S.A.
S.C. INTER ECO S.A.
Sector 3, Traian nr.2, bl. F1, sc. 3, et.7, ap.20,
tel/fax: 0040(1 322 86 22& 1 322 89 22

La Multi Ani!

S.C. L.D.P. Dâmbovița: Este, sau nu, posibilă reorganizarea drumurilor locale?...

În contextul atenției care se dă în ultimii ani dezvoltării infrastructurii rutiere în România, problematica drumurilor locale continuă să genereze discuții. Lipsa fondurilor, experimentarea diverselor forme de organizare, abordări tehnice și tehnologice eterogene sunt doar câteva dintre cauzele care au concurat, și din păcate mai concură, la degradarea unei rețele rutiere de maximă importanță. În ceea ce privește tot mai des vehiculata idee de preluare a drumurilor locale de către A.N.D., revista noastră nu se erijează în avocatul nici uneia dintre păreri, pro sau contra. Am încercat însă, și vom încerca în continuare, să reflectăm opinile specialiștilor legate de acest subiect, dovedind și discuția pe care am avut-o recent cu conducerea S.C. Lucrări Drumuri și Poduri Dâmbovița, reprezentată de ing. Sima Ungureanu - administrator unic, ing. Marius Mihălăchioiu - director general și ing. Ilie Ceparu - director tehnic.

- Rep.: Am vrea să ne spuneți, pentru început, cum vedeti dvs. viitorul drumurilor locale?

- Ing. Sima Ungureanu: Dacă vrem să vorbim de viitor ar trebui să privim puțin în trecut și mai ales să vedem cum stăm în prezent. În primul rând, rețeaua rutieră despre care vorbim este cea mai întinsă și eterogenă din țară. Tehnic vorbind, se poate spune că cine dorește să învețe cu adevărat meseria de drumar ar trebui să-și facă stagiu la noi, la drumurile județene. Cât privește viitorul nostru eu cred că el depinde de trei factori: reorganizarea și integrarea într-un sistem unitar, fondurile financiare, dotarea și nu în ultimul rând, pregătirea profesională și schimbarea mentalității în abordarea problematicii drumurilor locale.

- Ing. Marius Mihălăchioiu: Din păcate, pentru noi nu este prea clar ceea ce se urmărește. Dacă se va ajunge la o decentralizare administrativă lucrurile se pot complica. De ce? Într-un fel se vede situația de la Centru, în altul de alăi, din teren. Fiecare județ își cunoaște propriile posibilități și disponibilități și poate acționa în consecință, ceea ce nu înseamnă că oricine poate face orice-i trece prin minte. E drept că există și subiectivism, există și teoria conform căreia toată lumea se pricepe la drumuri. Ceea ce cred însă că se poate face este realizarea unei politici nationale a tuturor drumurilor din România,

repet, fără însă a ne paște riscul unui centralism de care abia am reușit să scăpăm.

- Ing. Ilie Ceparu: Dacă ne referim la aspectul tehnic, desigur noi nu ne vom putea compara niciodată cu cei de la drumurile naționale. Dar, și drumurile noastre sunt altele. Acolo unde s-au realizat investiții se văd și rezultatele. Problema accesului la sursele de finanțare, în special cele externe, trebuie avută serios în vedere atunci când vorbim despre viitorul drumurilor locale.

- Rep.: Din căte se vede cu ochiul liber există riscul creșterii în continuare a decalajului între drumurile naționale și cele locale...

- Ing. Sima Ungureanu: Respectăm și suntem întrutotul de acord cu ceea ce s-a făcut la naționale. Colegii noștri din acest sector, în special cel cu funcții de decizie și răspundere, ar trebui să nu ultimească ca au făcut același facultate ca și noi. Nimeni nu cere o schimbare a priorităților, ci doar o corelare a lor. Să vă dau doar două exemple și consecințele nu mai trebule comentate: penetrarea drumurilor naționale moderne, reabilitate, de către artere locale degradate sau devierea, mai mult sau mai puțin voluntară a traficului greu pe drumuri județene care nu suportă acest lucru.

Cât privește obținerea de fonduri, cu greu pot să cred că un județ din nord sau sudul țării, a cărui economie este la pământ, poate lua fonduri de la băncile internaționale.

- Ing. Marius Mihălăchioiu: Din experiența mea petrecută la Consiliul Județean știu că nu este imposibil ca județele să-și găsească și singure bani externi. E drept, mai greu, dar se poate. Nu contest și faptul că multe din probleme depind de organizarea din fiecare județ. Noi, la Dâmbovița, n-am neglijat și nu vom neglija drumurile județului și dl. Sima Ungureanu o poate confirma.

- Rep.: Există și voci care afirmă că vor dispara posturi, birocrația va crește etc. Vă este teamă de posibila preluare de către A.N.D., de exemplu, a drumurilor locale?

- Ing. Sima Ungureanu: Absolut deloc. Se pare că există o criză de comunicare și receptare a unui mesaj corect. Unii cred că este vorba de o chestiune politică, altii de o administrare absolută etc. Să retinem, conceptual, doar un singur lucru: Administrația Națională a Drumurilor administrează și întreține o rețea rutieră. Noi însă, de exemplu, suntem societate comercială la care acționar majoritar este Consiliul Județean, și asta vom rămâne și în viitor. Declar, răspunderea noastră este aceea de a lucra pe drumurile județului. Ideea de a integra rețeaua noastră de drumuri locale într-un sistem unitar se impune fără discuție. Discuțiile pot apărea în mod concret în modul de abordare și punere în practică a acestui sistem, dar el trebuie să existe și să funcționeze.

PUNCTE DE VEDERE

- **Ing. Ilie Ceparu:** Probabil că și revista dvs. ar trebui să insiste mai mult pe acest subiect. Relația pe care eu o înțeleg între noi și colegii de la naționale, cred că ar trebui să fie aceea a unui parteneriat în care să nu mai existe, în primul rând, bariere birocratice și administrative.

- **Ing. Marius Mihălăchioiu:** Eu cred că o asemenea temă ar trebui abordată discutând în primul rând cu reprezentanții consiliilor județene. Am ascultat și am citit până acum multe din opiniiile drumarilor, dar cei de la județe au multe de spus. Chestiunea presu-

pune, firesc, și implicații politice, sociale etc. asupra cărora eu nu insist. Un început de dialog pe această temă poate să existe și nu cred că nu poate fi dus la bun sfârșit.

- **Ing. Ilie Ceparu:** O problemă importantă, cred eu, o va constitui și noul sistem legislativ care va trebui să funcționeze. și mă refer aici, în special, atât la actele juridice, cât și la normativele tehnice care vor trebui cunoscute, înțelese și respectate la fel. Atât timp cât nu va exista un limbaj comun, o comunicare fără distorsiuni și birocrație, lucrurile nu vor putea să meargă. Ori, toate acestea cer eforturi și timp.

- **Ing. Sima Ungureanu:** Eu declar încă odată că sunt adeptul acestei viziuni unitare asupra tuturor drumurilor din România. Desigur, sarcina realizării în scurt timp a unei logistici

serioase care să susțină acest deziderat nu va fi ușoară. Însă dacă vom continua să stăm cu măiniile în săn, prin noroale, uitându-ne la alții cum fac autostrăzi, nu vom ajunge nicăieri. Astfel, scăpată de sub control, o rețea rutieră de mare întindere, cum este cea locală, se va degrada în continuare măcinată de lipsa fondurilor, a unei strategii profesioniste, dar plină din păcate de pricepuri la toate, care și vor lucra propria lor parcelă fără să se uite la ce se întâmplă în jur.

P.S. Am consemnat aceste puncte de vedere, în mod obiectiv, fără intenția de a ne situa pe o poziție partizană în abordarea problematicii discutate. Dată fiind importanța deosebită pe care o prezintă ideea preluării drumurilor locale de către A.N.D., facem precizarea că paginile revistei noastre sunt deschise oricând și altor opinii referitoare la acest subiect.

Costel MARIN

Compania de Construcții în Transporturi S.A.

Execuță cu utilaje și echipamente proprii, următoarele:

1. Construcții metalice
2. Structuri din beton armat
3. Piste și platforme din beton
4. Lucrări pentru dirijarea și siguranța circulației
5. La comandă, orice tip de prefabricate din beton, beton armat, precum și confecții metalice
6. Transporturi agabaritice
7. Expertize cadastru
8. Lucrări de geodezie și topografie



La mulți ani!

Sediul firmei: București str. Drumul Valea Furcii nr. 44-48 sect.6 tel/fax: 0040 (1) 4233664; 0040 (1) 4232856
E-mail: cct_sa @ hades.ro

Protecția mediului înconjurător - preocupare continuă a A.N.D.

O legislație ce trebuie respectată

Protecția mediului constituie o problemă a tuturor. Este, pe de o parte, problema redresării, conservării și ocrotirii mediului, în primul rând, prin restrângerea și eliminarea surselor de poluare, iar pe de altă parte, a dezvoltării armonioase a societății.

Strategia construcției, reabilitării, exfolierii și întreținerii rețelei rutiere cuprinde și direcțiile de acțiune ce vor fi urmărite, în scopul limitării impactelor negative asupra mediului înconjurător, evitarea conflictelor și, nu în ultimul rând, realizarea unei infrastructuri rutiere la nivelul standardelor internaționale, adaptată cerințelor de protecție a mediului înconjurător.

Legislația și reglementările privind protecția mediului s-au dezvoltat progresiv, constituind una din direcțiile fundamentale în procesul de planificare și decizie. La nivel european, două inițiative supravuvernamentale au un rol important și anume:

- Directiva nr. 85-337/1985 a Comunității Europene, care, a impus țărilor membre accelerarea implementării de reglementări sau adaptarea legislației interne în direcția adoptării unei baze minime, cu privire la conținutul evaluării impactului

infrastructurii rutiere asupra mediului;

- Banca Mondială stabilește condiții privind atribuirea de împrumuturi și impune realizarea evaluării impactului infrastructurii rutiere asupra mediului - ca expresie a calității managementului mediului. Condițiile impuse contribuie la sensibilizarea investitorilor și la implementarea exigențelor conform standardelor internaționale.

Legislația română din domeniul protecției mediului, în conformitate cu cerințele integrării în Comunitatea Europeană, a suferit continuu modificări, prin introducerea reglementărilor impuse de organisme internaționale finanțatoare. Rezultatul procesului de adaptare continuă la legislația internațională îl constituie promulgarea Legii nr. 137/1995 "Legea protecției mediului" al cărui obiectiv de interes major îl constituie reglementarea protecției mediului pe baza principiilor și elementelor strategice care conduc la dezvoltarea durabilă a societății.

Pentru aplicarea principiilor Legii protecției mediului, a fost emis de către Ministerul Apelor, Pădurilor și Pro-

tecției Mediului, în anul 1996, Ordinul nr. 125/19.03.1996, "pentru aprobarea Procedurii de reglementare a activităților economice și sociale cu impact asupra mediului înconjurător" care, stabilește procedura de evaluare a impactului asupra mediului și obținerea acordului și/sau după caz a autorizației de mediu și pentru alte elemente asociate acestora în concordanță cu Legea nr. 137 și cu obligațiile internaționale. Si A.N.D. s-a aliniat la procesul de adaptare a legislației Europene, prin elaborarea de "Norme privind protecția mediului ca urmare a impactului drum - mediu înconjurător", normele nr. 44/1998.

Principiile promovate de A.N.D.

Politica de protecția mediului înconjurător, promovată de A.N.D., are în vedere respectarea legislației interne și internaționale și se orientează după o serie de principii, cum ar fi:

- Întărirea capacității instituționale;
- Întărirea cooperării între minister, autorități locale, organisme internaționale;
 - conștientizarea importanței ocrotirii mediului, formarea de specialiști în probleme de mediu;
 - aplicarea unor tehnologii nepoluante sau cu risc minim de poluare în construcția și întreținerea drumurilor;
 - realizarea centurilor de ocolire a localităților pentru reducerea poluării de toate tipurile;
 - valorificarea unor deșeuri prin introducerea acestora în componenta materialelor de execuție a infrastructurii rutiere.

Concret A.N.D. solicită tuturor factorilor implicați ca, la realizarea lucrărilor de construcții de



autostrăzi și reabilitări drumuri naționale (proiectare și execuție), să respecte legislația în vigoare, o calitate sporită a documentațiilor.

Lucrările de construcție a rețelei rutiere naționale sunt lucrări de mare complexitate, dar trebuie menționat că acestea cuprind și măsurile de protecția mediului astfel:

a) - lucrările de modernizare a Autostrăzii București - Pitești, proiectele de execuție pentru autostrăzile Centură - București-Sud, București - Constanța, Deva - Lugoj - Nădlac, cuprind, în funcție de condițiile concrete din teren:

- lucrări de evacuare și preepurare a apelor, astfel ca, să se încadreze în limitele impuse în acordul de mediu pentru deversarea acestora în emisarii naturali. La stații de taxare s-au prevăzut stații de preepurare a apelor menajere și pluviale formate din desnisipatoare, bazine de decantare, bazine de corecție pH etc.;

- lucrări de subtraversare care să faciliteze accesul locuitorilor, al utilajelor agricole pentru migrația animalelor; panouri fonoabsorbante, instalații speciale (telefoane, apel urgență, pază și protecție);

- b) - lucrările de reabilitare a drumurilor naționale, în funcție de posibilitățile tehnice de execuție, de posibilitățile financiare, cuprind:

- lucrări de îmbunătățire a surgerii apelor în lungul drumului, colectarea și descărcarea transversală a acestora, prin menținerea și decolematarea șanțurilor existente și execuția de noi lucrări;

- amenajarea de parcări pe ambele părți ale drumului și stații de autobuz în localitățile traversate;

- amenajarea peisagistică prin înierbarea taluzurilor și plantarea în lungul drumului de arbori;

- dezvoltarea elementelor geometrice în plan care să asigure vizibilitatea;

- plantarea de perdele de protecție în zonele în care drumurile traversează terenuri agricole în scopul eliminării dispersiei poluantelor către terenurile agricole;

- înlocuirea podețelor cu deschideri mai mici de 1 m;

- ziduri de sprijin de debleu și rambleu pentru reducerea expropriilor, mai ales în zonele cu serpentine.

Obiective de viitor

Pe termen lung A.N.D. își propune o serie de obiective prin declanșarea unor programe anuale, prin racordarea problemelor de protecția mediului la programele internaționale pentru eliminarea neconcordanțelor și uniformizarea rezultatelor. Se au în vedere, următoarele:

- constituirea unei bânci de date privind auditul de mediu aferent drumurilor naționale;

- inventarierea dotărilor de protecția mediului prin întocmirea unei metodologii de monitorizare a rețelei naționale de drumuri după executarea lucrărilor de reabilitare, modernizare, întreținere, în vederea verificării eficienței măsurilor de protecție;

- aprecierea corectă a costurilor de "impact" pentru componenta "drum" pentru că, în cazul drumului, nu se poate atribui o responsabilitate strictă unui anume factor, și prin urmare, evaluarea costurilor de impact nu poate fi făcută pe factoarele de agresiune, ci pe efectele acestora;

- se are în vedere și posibilitatea completării legislației în contextul "drum - mediu înconjurator".

Ing. Viorica DUMITRU
Şef birou Protecția Mediului,
Direcția de Investiții A.N.D.

Obiectiv major - Siguranța rutieră !

Parteneriatul Global pentru Siguranța Rutieră (Global Road Safety Partnership - G.R.S.P.) este un parteneriat informal între organizații guvernamentale, neguvernamentale, organizații internaționale (inclusiv finanțatoare) și mediile de afaceri care operează în cadrul Programului Business Partners for Development (BPD) - Parteneriatul de Afaceri pentru Dezvoltare - inițiat de Banca Mondială.

Scopul G.R.S.P. îl constituie îmbunătățirea siguranței rutiere, reducerea numărului de accidente care provoacă decese, răniri grave sau se soldează cu incapacitate de muncă, precum și reducerea costurilor socio-economice determinate de accidentele rutiere în țările în curs de dezvoltare și în tranziție.

În România G.R.S.P., Banca Mondială și Consiliul Interministerial pentru Siguranța Rutieră au organizat o masă

rotundă, în cadrul căreia au fost lansate propunerile a 12 proiecte de siguranță rutieră, cum ar fi: Îmbunătățirea Vizibilității Traficului Nemotorizat pe Timp de Noapte; Îmbunătățirea Siguranței Copiilor; Îmbunătățirea Vizibilității Vehiculelor Grele pe timp de Noapte; Îmbunătățirea Siguranței prin Informarea Conducătorilor Auto în Transportul de Marfă privind Condițiile Meteo și de Drum; Reglementarea Vitezei la Transportul de Marfă; Îmbunătățirea Vizibilității Vehiculelor de Intervenție pe Timp de Noapte; Studiu de Caz privind Proiectul Pilot Urban în București; Reducerea Numărului de Conducători Auto sub influența Alcoolului; Îmbunătățirea Vizibili-

lității și Siguranței în 5 "Puncte Negre"; Crearea unei pagini pe INTERNET privind G.R.S.P. și Organizarea unei Conferințe de Siguranță Rutieră în România.

Cu același prilej, s-au format patru grupuri de lucru și Comitetul de Coordonare G.R.S.P. - România, al cărui președinte este dl. dr. ing. Ioan TĂTAR, directorul general al Autorității Rutiere Române.

În ședința sa din 16 noiembrie 2000, Comitetul a luat în discuția și stadiul aducerii la înăpere a proiectelor de siguranță rutieră.

În anul 2001 va fi intensificată activitatea pe toate planurile, pentru îmbunătățirea continuă a siguranței rutiere pe drumurile publice din România.

Dana Voicu - BACIU
- Secretariatul C.I.S.R.



Secția de Drumuri Naționale • unitate teritorială de bază a administratorului drumurilor. Modificarea sarcinilor acesteia ca urmare a realizării programului de restructurare a A.N.D.

Obiectivele strategiei

Activitatea privind administrarea drumurilor naționale din ultimii ani se bazează pe o strategie și programe concrete pentru adaptarea acesteia la normele din țările Uniunii Europene.

O componentă importantă a acestei strategii este cea privind restructurarea Administrației Naționale a Drumurilor, care a parcurs deja pași decisivi în cadrul aplicării principiilor economiei de piață.

Astfel că, după realizarea în perioada 1993-1997 a primelor două etape a acestei strategii (separarea activităților de întreținere curentă de cele de întreținere periodică și reparării curente drumuri și comercializarea acestora din urmă, trecându-se la executarea lor prin contracte acordate prin licitații), în prezent este în curs de pregătire cea de a 3-a etapă care are ca obiectiv comercializarea unei părți din întreținerea curentă, consultanță și supravidare.

Scopul final al strategiei este generalizarea sistemului concurențial în execuția lucrărilor de întreținere periodică, reparării, consultanță-supravidare și parțial în cel de întreținere curentă și care să conducă implicit la îmbunătățirea calității lucrărilor și reducerea costurilor acestora.

Dacă primele 2 etape au avut nevoie de pregătiri și eforturi deosebite pentru realizare, necesitând încă corecturi și perfecționări ale reglementărilor în vigoare, pentru a permite noii organizări în domeniu să se afirme deplin, în special în ceea ce privește costurile lucrărilor și atragerea unei concurențe reale (în toate zonele țării), în acest gen de lucrări, obiectivul etapei a 3-a este mult mai complex, având în vedere pe de o parte caracterul strategic al unora din activitățile întreținerii curente (ex.: întreținerea pe timp de iarnă, siguranța rutieră etc.), iar pe de altă parte existența unei experiențe insuficiente în acest domeniu în statele din Uniunea Euro-

peană și chiar Statele Unite, unde economia de piață funcționează deja de mulți ani pe baza unor reglementări corespunzătoare, care au permis o dezvoltare puternică a sectorului privat și în ce privește aceste activități.

În acest sens reuniunea șefilor de secții din septembrie 1999 de la Băile Herculane, a analizat obiectivele prevăzute în cea de a 3-a etapă a restructurării, șefii de secții și-au exprimat punctul de vedere (cea mai mare parte pentru o comercializare parțială a întreținerii curente), iar concluziile finale ale reuniunii au stabilit acțiunile de urmat în această direcție:

- Finalizarea studiului pe care AND îl derulează în colaborare cu firma engleză ATKINS, în baza căruia să se poată stabili concret activitățile din cadrul întreținerii curente ce se comercializează și etapele în care să se facă acestea, fără să afecteze negativ nici caracterul strategic al unora din aceste activități și nici costurile de realizare a lucrărilor.

- Până la finalizarea studiului menționat mai sus, trebuie să continue treacerea treptată la executarea prin contract cu unități terțe de profil cu experiență în domeniu a unor activități (lucrări și servicii) aferente întreținerii curente drumuri și poduri ce permit acest lucru, cu reducerea corespunzătoare a personalului propriu.

- Activitatea de întreținere pe timp de iarnă trebuie să rămână în organizarea, coordonarea și execuția de regulă a AND prin unitățile sale teritoriale (DRDP, secții, districte), cu respectarea "instrucțiunilor privind protecția drumurilor, combaterea luncușului și înzăpezirii acestora" revizuită și aprobată de directorul general al AND.

Numai pentru situații deosebite, în baza unei analize aprofundate și numai

acolo unde unitățile teritoriale ale AND nu sunt dotate și organizate corespunzător și numai cu aprobarea conducerii AND, se pot acorda aceste activități (cu respectarea instrucțiunilor în domeniu) în baza procedurilor legale, unor unități terțe abilitate pentru astfel de prestații.

Perfecționarea reglementărilor

În vederea dezvoltării unei piete concurențiale puternice dotate corespunzător în domeniul întreținerii drumurilor și podurilor (inclusiv pentru lucrări de întreținere curentă), AND s-a preocupat și se preocupă în continuare pentru îmbunătățirea reglementărilor privind încredințarea prin proceduri legale a lucrărilor de întreținere și reparării drumuri și poduri.

Astfel:

- S-a colaborat cu Ministerul Finanțelor, elaboratorul O.G. nr. 118/1999 privind achizițiile publice, pentru reglementarea în "Normele de aplicare a procedurilor pentru atribuirea contractelor de achiziție publică" a problemei actualizării prețului contractului și pentru această categorie de lucrări și care prin H.G. nr. 729 din 29 august 2000 a fost rezolvată.

- Se are în vedere ca în baza O.G. nr. 118/1999 privind achizițiile publice, începând cu lucrările din anul 2001, să se treacă la acordarea contractelor de servicii și lucrări pe o perioadă de 2-3 ani, pentru a cointer-esa astfel dezvoltarea unor unități de execuție pentru astfel de lucrări, dotate corespunzător și care să determine în final dezvoltarea pieței concurențiale în acest domeniu cu efecte pozitive.

asupra prețului de cost și a calității lucrărilor.

Referindu-se concret la această acțiune, din analiza făcută pe indicativele acestor categorii de activități, pentru programele pe anul 2000, reies următoarele:

- aprox. 40 % din totalul programului pe anul 2000 se realizează în regie (restul de cca. 60 % fiind comercializată), din care revine pe principalele indicative din total pe anul 2000:

A. Servicii pregătitoare aferente întreținerii și reparării drumurilor, 7,5 %.

B. Întreținere curentă drumuri și poduri 29 %, din care:

- Întreținere curentă pe timp de vară 16,0 %;
- Întreținere curentă pe timp de iarnă 12,6 %.

C. Întreținere periodică drumuri și poduri 6,0 %, localizate în cea mai mare parte la ind. 106 (reciclare in situ) ce se realizează în cadrul DRDP Cluj și Brașov și ind. 107. Siguranța rutieră (unele intervenții realizate în regie).

D. La reparării curente drumuri și poduri, practic, întreg volumul de lucrări se realizează prin terzi.

Rezultă că vor trebui analizate pe fiecare DRDP activitățile din cadrul ind. 101 (întreținere pe timp de vară) și cele din cadrul Cap. A (servicii pregătitoare întreținere și reparării drumuri și poduri) să fie realizate începând cu anul 2001 prin unități terțe de profil.

În cursul trim. I 2001 vor trebui finalizate aceste analize pentru a se lua măsurile ce se impun.

Odată cu această restructurare a activității Administrației Naționale a Drumurilor, s-au modificat și continuă procesul de adaptare la noile norme a tuturor subunităților sale teritoriale.

Sarcini complexe

Privind secția de drumuri naționale, începând cu anul 1998, după finalizarea constituiri celor 8 societăți comerciale de reparări drumuri și poduri și acordarea prin contract a celei mai



mari părți din lucrările de întreținere periodică și reparării curente, aceasta a suferit un proces de modificare a funcției sale principale de executant în cea de administrare - gestionare - monitorizare, iar ca executant a rămas numai pentru lucrările de întreținere curentă.

Desigur că această schimbare a avut efecte diferite de la o secție la alta, unele trecând mai ușor peste "aşa zisă rutină profesională", iar altele mai greu, unele continuând și în prezent să nu fie încă adaptate total acestei restructurări.

În conformitate cu Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor - republicată - aprobată prin Legea nr. 82/1998, administrația drumurilor cuprinde ansamblul de activități aferente acestui sector plecând de la proiectare, întreținere și reparării, modernizare, reabilitare, construcții și exploatare.

Referindu-se punctual la activitatea de întreținere și reparării curente, conform nomenclatorului de activități aprobat prin ordinul ministrului Transportului nr. 346/15.05.2000, aceasta cuprinde 3 grupe mari de activități și anume:

- a) servicii
 - b) lucrări
 - c) aprovizionare materiale și accesorii necesare desfășurării activității
- a) Serviciile la rândul lor pot fi:
- servicii pregătitoare întreținerii și reparării drumurilor publice:

- gestionarea drumurilor, podurilor și anexelor acestora;
- întocmirea documentațiilor tehnico-economice pentru lucrările de întreținere și reparări;
- studii, cercetări, experimentări, inclusiv urmărirea în exploatare a acestora;
- monitorizarea controlului mijloacelor de transport pe drumurile publice.

- servicii propriu-zise:

- informarea privind starea drumurilor;
- combaterea luncușului și înzăpezirii drumurilor;
- plantații rutiere;
- asigurarea esteticăi drumurilor.

b) Lucrări de întreținere și reparări la drumuri, poduri și anexele acestora care pot fi:

- lucrări de întreținere curentă;
- lucrări de întreținere periodică;
- lucrări de reparări curente.

c) Aprovizionări de materiale și accesorii necesare desfășurării activității:

- aprovizionări de materiale chimice și antiderapante;
- aprovizionări de panouri parazapezi;
- aprovizionări de alte materiale, produse, piese de schimb, etc. necesare desfășurării activităților.

La toate aceste activități secția de drumuri naționale este participantă activă, fie executându-le direct, fie în calitate de beneficiar cu toate obligațiile ce-i revin.

Există și probleme

În general putem aprecia că secțiile de drumuri s-au adaptat din mers la modificările intervenite în activitatea lor ca urmare a restructurării AND, majoritatea din ele obținând rezultate bune. Totuși, mai

avem încă multe de rezolvat pentru ca această activitate foarte complexă să ajungă la nivelul necesar.

Având în vedere însă că ne aflăm încă într-o perioadă de restructurare, când se pot lua decizii hotărâtoare în buna funcționare a acestui sector de activitate, apreciem că acum trebuie să găsim răspunsul la o serie de probleme, unele de importanță vitală.

În acest sens apreciem că deși ne aflăm după 2 - 3 ani de la comercializarea activităților de întreținere periodică și reparării curente, încă nu toate secțiile se preocupă corespunzător pentru îndeplinirea noilor sale funcții principale de administrare - gestionare - monitorizare (activități enumerate la pct. a de mai sus) și cea de execuție a lucrărilor de întreținere curentă și servicii propriu zise, fapt ce se reflectă în mai multe cazuri în nerealizările în timp a acestora și în calitatea uneori discutabilă a lor.

Din analiza lipsurilor în activitatea secțiilor de drumuri naționale, putem concluziona că în desfășurarea activității secțiilor și districtelor se manifestă încă o serie de deficiente care pot fi atât de natură obiectivă, dar și cauze subiective.

Desigur că cele subiective vor trebui analizate punctual de către fiecare regională și conducere de secție și lău urgent măsurile ce se impun.

Ne referim aici la:

- slaba organizare a activităților unor secții și districte în ceea ce privește utilizarea eficientă a potentialului real de căre disponu în ceea ce privește dotarea cu utilaje și echipamente multifuncționale de mare randament cât și a prerogativelor pe care î le acordă Legea drumurilor (regimul drumurilor aprobat prin Legea nr. 82/1998);

- inconveniența de care dau dovedă unele unități teritoriale în tratarea și urmărirea sarcinilor ce le revin ca administrator a unei părți din rețeaua de drumuri și care încă nu și-au însușit această gamă foarte complexă de activități diferită de cea de executant direct al unor lucrări pe care le realizau până în urmă cu 2-3 ani;

- existența unor disfuncționalități în ceea ce privește sistemul informațional, de la nivelul organelor centrale (AND, DRDP) și cele operativ-teritoriale (secții, districte), care în multe situații conduc la o operativitate scăzută în îndeplinirea obligațiilor de administrator al patrimoniului național, de care răspund acestea.

Referitor la deficientele de natură obiec-

tivă, apreciem că acestea sunt generate de următoarele aspecte:

- în paralel cu realizarea primelor două etape ale restructurării AND și modificarea sarcinilor ce le revin secțiilor și districtelor ca urmare acestor transformări, nu s-a reușit să fie revizuite sau promovate toate actele normative în domeniu pentru a fi adaptate noilor condiții de lucru, sarcinile secțiilor și districtelor fiind corectate de regulă numai prin anumite precizări și ordine date atât la nivel AND cât și DRDP;

- privind dimensionarea și organizarea secțiilor și districtelor, apreciem că ele trebuie re-evaluăte pe baza unor norme și regulamente stabilite având la bază noile condiții și sarcini, ca urmare restructurării AND, a modernizării dotărilor, a schimbării profunde produse în nivelul și structura traficului rutier cât și a unor nivele de serviciu pe care trebuie să le asigure rețeaua de drumuri naționale în actuala etapă și în perspectivă;

- redimensionarea unor compartimente din unitățile centrale (AND, DRDP) cele teritoriale (secții, districte), care să aibă în vedere sarcinile concrete rezultate din actele normative în domeniu revizuite și adaptate la condițiile restructurării Administrației Naționale a Drumurilor.

Măsuri ce se impun

Pentru eliminarea acestor aspecte, AND a luat deja o serie de măsuri dintre care mentionăm:

- adoptarea unui program concret privind revizuirea și promovarea actelor normative în domeniu, prin care să se stabilească sarcini concrete și modul de lucru în noile condiții, ca urmare a restructurării activității AND.

Mentionăm în acest sens:

- revizuirea și aprobarea prin Ordin al Ministrului Transporturilor a nomenclatorului privind activitățile de întreținere și reparării drumuri, poduri, pasaje și anexele acestora și punerea de acord a acestora cu prevederile Ordonanței nr. 43/1997 - privind regimul drumurilor - cu nomenclatorul activităților existente

în România și cu O.G. nr. 118/1999 privind achizițiile publice. Acestea permit o clasificare concretă și în concordanță cu alte acte normative în domeniu, a noțiunilor de administrare, lucrare, serviciu, furnizări și de finanțare a acestora în cadrul programelor anuale;

- a fost revizuită, aprobată și tipărită "Instrucția privind protecția drumurilor publice pe termen de lărnă, combaterea luncușului și înzăpezirii" prin care se stabilesc concret sarcinile în timp și condițiile de realizare (în contextul economiei de piață) în care se desfășoară activitatea, referitor la întreținerea pe termen de lărnă;

- a fost revizuit regulamentul privind efectuarea receptiilor lucrărilor și serviciilor de întreținere și reparării curente drumuri și poduri", care ține seama atât de structura noului nomenclator privind aceste activități, cât și de alte acte normative în domeniu, emise la nivel național (HG nr. 273/1994 etc.);

- a fost finalizat și aprobat prin HG 540/2000 studiul privind sistematizarea rețelei de drumuri publice din România, prin care s-a completat sau corectat și rețeaua de drumuri naționale prin preluarea unor drumuri locale de interes național (accese la puncte de frontieră, obiective turistice de interes internațional, legături directe între drumuri naționale (E), dar și declasarea unor drumuri naționale acolo unde funcția acestora nu corespunde prevederilor din Legea drumurilor sau unde traseul a fost mutat pe variante ocolitoare.

Au mai fost avizate în CTE-AND o serie de acte normative revizuite și care urmează să fie aprobată de Directorul General al A.N.D cu aplicare din anul 2001, dintre care mentionăm:

- "Instrucția privind activitatea districtului de drumuri" care are în vedere sarcinile revizuite ale acestuia ca urmare a restructurării activității AND și de noile condiții de dotare și de gradare a acestuia și funcție de

importanță și gradul de dificultate a sectorului de drum din administrație;

- "Instrucția privind plantajile rutiere" și "activitatea în perioadele rutiere".
- "Instrucția privind revizia drumurilor publice".

Sunt în curs de definitivare și avizare un număr de alte 21 de reglementări tehnice în cadrul Programului de revizuire a reglementărilor tehnice aprobat de Administrația Națională a Drumurilor și coordonat de Serviciul Tehnic din cadrul A.N.D.

Un act normativ nou în sprijinul drumarilor

La ora actuală este în curs de elaborare "Instrucția privind activitatea secției de drumuri", act normativ ce nu a existat până în prezent și pe care o considerăm foarte importantă, mai ales în noile condiții în care ne desfășurăm activitatea. Aceasta va avea în vedere stabilirea concretă a sarcinilor secției, dotarea și gradarea acesteia, funcție de importanță și gradul de dificultate al drumurilor și nivelele de serviciu pe care trebuie să le asigurăm drumurilor din administrație.

Punctul de vedere al AND este ca instrucția să reglementeze activitatea secției de drumuri în noul context, având în vedere efectele restructurării AND și totodată să definească principiile și elementele pe baza cărora să se facă gradarea acestora.

În acest sens structura acestei instrucțiuni, cuprinde:

1. Obiectul de activitate și forma juridică a acesteia

Referitor la obiectul de activitate acesta tratează în cadrul funcției generale de administrație a unei părți din

rețea de drumuri naționale (în înțelesul prevederilor din O.G. nr. 43/1997 - republicată - privind regimul drumurilor), atât cea privind patrimoniul public cât și cel propriu (rețea de drumuri și patrimoniul pus la dispoziție pentru funcționare).

În acest context, ea va defini concret *funcțiile sectiei de drumuri referitoare la:*

- gestionarea patrimoniului plecând de la banca de date rutieră, evidențele tehnico-operative și economico-financiare, monitorizarea rețelei de drumuri și poduri până la sistemele de gestiune și strategii;
- lucrări și servicii aferente întreținerii și reparării rețelei de drumuri și poduri din administrație, atât ca executant direct (pentru cele realizate în regie) cât și ca beneficiar (pentru cele ce se realizează prin unități terțe de profil);
- asigurarea calității și controlul tehnic de calitate atât privind rețea din administrație, cât și a lucrărilor executate în regie și cele prin terți pe această rețea.

2. Gradarea secțiilor de drumuri, structura organizatorică și dotarea acestora în care sens se propune:

• secțiile să fie clasificate pe trei grade de funcționare, funcție de lungimile echivalente de drumuri din administrație stabilită, având ca bază, o serie de criterii tehnice cum sunt: zone de relief pe care se desfășoară drumurile, clasa tehnică a drumurilor, ponderea lucrărilor de artă în structura rețelei administrative (poduri, pasaje denivelante, podețe, ziduri de sprijin, drenuri, tuneli etc.) numărul benzilor de circulație;

• dotarea cu mijloace de transport, utilaje și echipamente, structura organizatorică, nr. personalului și salarizarea acestuia, să se facă în funcție de gradul secției.

3. Principalele atribuții ale compartimentelor funcționale ale secțiilor și ale unităților sale teritoriale (districte, ateliere, formăjii).

• **4. Relațiile funcționale ale secției de drumuri** (cu unitățile ierarhice superioare, unitățile de același grad, între compartimentele secției, cu unitățile sale teritoriale și alte unități).

Aplicarea ei urmează să se poată face începând cu trim. II 2001.

Sisteme moderne de management

În paralel cu revizuirea actelor normative în domeniu, prin care se urmărește punerea de acord a activităților de gestiune, întreținere și reparare drumuri și poduri cu situația reală, ca urmare restructurării AND, se are în vedere și dezvoltarea și perfecționarea unor sisteme moderne de management, privind gestionarea rețelei de drumuri și poduri. Astfel:

- implementarea sistemului PMS (Pavement Management System) în 2001 la nivel de drum național, iar în următorii 2 ani la nivel de rețea de drumuri naționale (după stabilirea în prealabil pe baza unei metodologii a nivelelor de serviciu pentru fiecare indicator de stare tehnică a drumurilor);

- realizarea și implementarea unui sistem de management al podurilor BMS (Bridge Management System).

- sistem pentru înregistrarea traficului și software de prelucrare pentru prognoză și monitorizare a acestuia, care este în curs de implementare, cu finalizare în anul 2001;

- monitorizare meteo prin implementarea unui sistem computerizat pentru detectarea elementelor climaterice și a stării suprafeței carosabile, pentru o intervenție operativă în perioada de iarnă.

Etapa I-a a acestui sistem a fost realizată din fonduri IFI și este în funcție pe secțorul pilot DN 1 (București-Brașov), în prezent fiind în curs de implementare etapa II-a a acestui sistem experimental cu finalizare în acest an și care trebuie să funcționeze în iarna 2000 / 2001. Sistemul se adresează atât administratorului drumului prin furnizarea de informații în timp real despre starea suprafeței drumului, a condițiilor meteo și a prognozei punctuale a evoluției parametrilor meteo rutieri pe următoarele ore, cât și participantului la trafic, prin sistemul de afișaje pilot pe panouri cu semnalizare variabilă, cât și prin consultarea prin Internet a unei pagini WEB.

Toate aceste măsuri au scopul de a defini sarcinile concrete ale secției de drumuri ca urmare a restructurării sectorului de drumuri, iar efectele pozitive sperăm să se vadă în următoarea perioadă.

Ing. Constantin GRIGORIU
- Director DIDP - AND



- Dealer POLYFELT - producător de geosintetice din Austria.

Oferă pe piață românească:

Toate tipurile de geosintetice pentru drumuri, căi ferate, construcții civile și industriale, tunele, gropi de gunoi ecologice.

Garanția INTERCONS 2000:

- Asistență economică și facilități financiare.
- O echipă tânără și profesionistă.
- Standarde superioare de calitate.
- Prețuri accesibile și oferte prompte.

Totul pentru constructori

• Parte integrantă a grupului de firme EDIL:

- Reprezintă în România interesele unor firme precum FIAT - HITACHI și TURBOSOL.
- Oferă clientilor o gamă variată de utilaje și echipamente pentru construcții.
- Garanție, service garanție și post garanție direct pe sănțierul clientului.
- Asigură piese de schimb, instruirea personalului și certificate de calitate ISO 9001.
- Alături de firme precum Fast Verdini, Rotair, Nice sau Faresin, oferă:
- echipamente de mică mecanizare;
- maiuri pneumatice;

- plăci compactoare;
- ciocane hidraulice;
- lănci vibratoare și convertizoare;
- sisteme de automatizare pentru porți și uși etc.
- utilaje de medie și mare mecanizare;
- pompe de transportat betoane;
- mașini de tencuit;
- mașini de tăiat și fasonat fier beton;
- compresoare de aer;
- excavatoare și încărcătoare frontale;
- buldoexcavatoare;
- buldozere și autogredere;
- stații de betoane etc.

La multi ani!

Str. Plevnel nr. 5, Buzău, România,
tel.: 038-710.282, 710.277, 721.692
Fax.: 038-710.021, GSM Centrala
093-377.000, GSM 092-277.100
E-mail: intercons@edilgroup.ro,
www.edilgroup.ro

Noutăți tehnice

Investigarea efectului geogrilei POLYFELT PGM asupra reducerii transmiterii fisurilor în straturile superioare de asfalt

Pentru a determina efectul geogrilelor, un test a fost realizat de L.R.P.C. Autun / Franța, unde pot fi simulate presiunile verticale (cauzate de încărcarea din trafic) și presiunile orizontale (cauzate de influențele termice). Diferitele mostre au fost testate pentru a determina diferențele din comportamentul lor.

Ca sistem de bază a fost testată o moștră alcătuită dintr-un strat de bitum nisipos de 2 cm aflat între suprafața veche crăpată și noul strat de beton asfaltic (vezi fig. 1). Sistemele ne arată rezultatele bune, ele fiind definite ca: "foarte eficace". În plus, straturile de beton asfaltic de 4 și 6 cm grosime, fără alte măsuri suplimentare au fost testate în ordine pentru a cuantifica ineficiența comportamentului lor.

Rezultate:

Instalarea geogrilei Polyfelt PGM 14 cu amorsă din bitum modificat polimerizat (1.1 kg/m^2 Styrelf 13/200) a avut ca efect întârzierea apariției crăpăturilor la suprafață. Comparând cu sistemul de 6 cm beton asfaltic fără Polyfelt PGM 14, durata de viață a crescut cu 100 %. În concordanță cu definirea laboratorului L.R.P.C., sistemul cu Polyfelt PGM 14 poate fi denumit ca "foarte eficace".

În special efectul întârzierii la începutul propagării crăpăturii este evident. (vezi Figura 2). Până în momentul de față noul strat superior de asfalt este intact și este capabil să preia toate tensiunile din trafic în condiții optime. Cu Polyfelt PGM, durata de viață este de 4 ori mai mare, comparativ cu un sistem convențional.

Deci, se poate trage concluzia că efectul pozitiv al PGM Polyfelt crește cu micșorarea grosimii stratului superior de asfalt.

Polyfelt PGM are ca efect reducerea tensiunilor din structură și întârzie apariția crăpăturilor. Polyfelt PGM de asemenea garantează o excelentă legătură între cele două straturi de asfalt datorită calităților de aderență ale polipropilenei. Aceasta se poate vedea în figura 3, unde este ilustrat transferul orizontal al tensiunii cauzat de mișcarea orizontală a crăpăturii.

Acest test de laborator ne arată de asemenea că puntea de deschidere a crăpăturilor nu este nelimitată. Dar Polyfelt PGM furnizează posibilități foarte economice de creștere a duratei de viață al noului strat superior de asfalt.

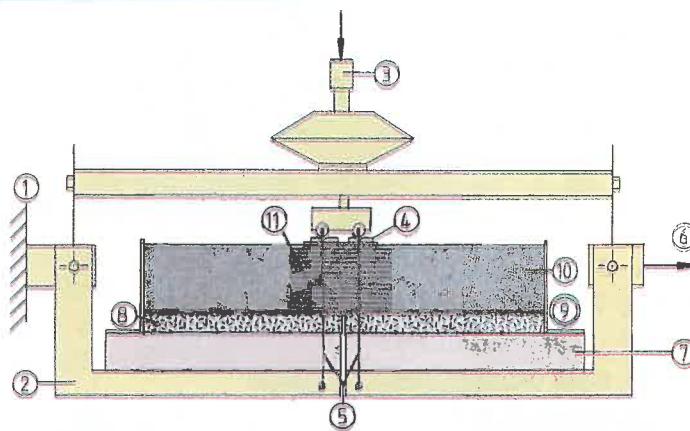


Figura 1

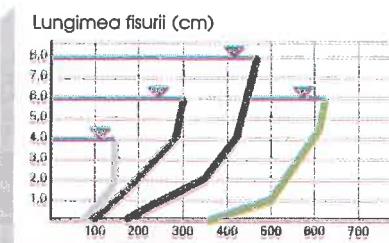


Fig.2 - Rezultate: propagarea fisurilor cauzate de încărcări ciclice verticale

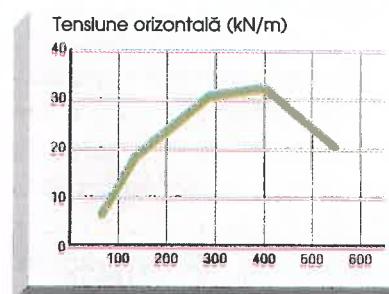


Fig.3 - Rezultate: Transferul tensiunilor orizontale cauzate de mișcări orizontale (deschiderea unei fisuri)

Această tehnologie a fost și este folosită cu succes în România de către S.C. INTERCONS 2000 SRL Buzău.

Ing. Gabriel RÂȘCANU
- Edil Group Buzău

1. Construcție
2. Placă de bază
3. Încărcare verticală (amplitudine 0,2 mm)
4. Placi de susținere
5. Vergele de conectare
6. Încărcare orizontală (0,6 mm/h)
7. Placă de bază (grosime variabilă)
8. Timp t_f (min.)
9. Beton asfaltic (20 mm)
10. Polyfelt PGM 14
11. Strat superior de asfalt
12. Instrument de măsurare a crăpăturilor

O dorință maximă: Deplină siguranță a circulației rutiere

Frumoasa stațiune balneară Călimănești - Căciulata a găzduit în ultima zi a lunii noiembrie 2000 o manifestare de marcă a drumarilor: Simpozionul "Siguranța circulației pe drumurile publice ale județului Vâlcea". Organizat sub egida *Administratiei Naționale a Drumurilor, a Asociației Profesionale de Drumuri și Poduri din România, a Direcției Regionale de Drumuri și Poduri Craiova, a Regiei Autonome Județene de Drumuri și Poduri Vâlcea și a Filialei Vâlcea a A.P.D.P.*, Simpozionul s-a bucurat de un real succes și a suscitat un mare interes.

Au fost prezentate trei referate de înță documentară și argumentativă: "Siguranța circulației pe drumurile naționale ale județului Vâlcea", autor dl. ing. Adrian Bobâlcă, șeful Secției de Drumuri Naționale Râmnicu Vâlcea, "Semnalizarea rutieră - cheia reducerii accidentelor de circulație", autor dl.ing. Alexandru Moșteanu, directorul general al R.A.J.D.P. Vâlcea și "Cooperarea Serviciului Poliției Rutiere cu S.D.N. Rm. Vâlcea pentru asigurarea unui climat de disciplină și crearea unor condiții materiale de sporire a securității rutiere", autor dl. colonel Alexandru Voinea, șeful Serviciului Poliției Rutiere Vâlcea. Dezbaterile, care au avut loc, au subliniat însemnatatea deosebită de actuală a conceptului de siguranță a circulației pe drumurile publice.

Am reținut aprecieri ale unor participanți, într-un deplin consens cu concluziile de ansamblu ale manifestării de la Hotelul "Cozia".

Dr. ing. Laurențiu Stelea, Directorul CESTRIN: "Filiala A.P.D.P. Vâlcea promite ca Simpozionul cu tema "Siguranța Circulației rutiere pe drumurile publice" să devină o permanență, cu o periodicitate anuală, propunere care a fost îmbrățișată de toți participanții. Simpozionul constituie un succes prin numărul de participanți, calitatea referatelor și înținta de dezbatere."

Faptul că s-au făcut propunerile de a fi organizate dezbateri pe modulele specifice lucrărilor de siguranță circulației, precum și participarea transportatorilor la astfel de simpozioane asigură o eficiență pentru utilizatori, administratori și poliția rutieră.

Salutăm și susținem astfel de inițiative benefice celor care lucrează în sistemul rutier. Felicităm filiala A.P.D.P. Vâlcea pentru profesionalism și dăruire în organizarea manifestării la care am luat parte".

Prof. dr.ing. Constantin Romanescu, șeful Catedrei de Drumuri și Căi Ferate din cadrul Universității Tehnice de Construcții București: "Siguranța circulației reprezintă o problemă importantă atât prin consecințele pe care le are, cât și prin faptul că trebuie urmărită permanent. Secția de Drumuri Vâlcea reprezintă un loc propice prin condițiile climatice și sinuoziitatea traseului la care trebuie asigurate în permanență durabilitatea, confortul usagerilor și siguranța circulației.

Școala de Drumuri și Poduri din cadrul Facultății de Căi Ferate, Drumuri și Poduri București vine în întâmpinarea problemelor apărute în teritoriu prin analiză și observații pertinente, căutând continuu surse de inspirație pentru planurile de învățământ ale viitorilor specialiști în domeniu.

Importanța unor astfel de întâlniri și simpozioane devine salutară în dorința legăturilor firești între administrația drumului, poliție, proiectanți, constructori, consultanți, unități de învățământ superior, pentru rezolvarea unor probleme specifice din domeniul rutier, unde siguranța circulației ocupă un loc aparte.

Școala se implică și cu prelegeri și cursuri de specialitate în regim de pregătire continuă a cadrelor active din A.N.D., în contextul noului statut de funcționare a personalului său și anume de gestionare al rețelei rutiere.

Și Regia Autonomă Județeană de Drumuri și Poduri Vâlcea are interese pentru schimburi de experiență în ve-

derea soluționării problemelor de siguranță circulației, într-o zonă geografică accidentată și cu o aglomeratie urbană de excepție.

Simpozionul din 30 noiembrie și-a atins scopul urmărit în sensul celor arătate, iar noi, slujitorii Școlii de drumuri, am participat cu observații și soluții care pot constitui rezolvări de viitor".

Ing. Gheorghe Bădescu, șeful Secției de Drumuri Naționale Pitești: "Acest simpozion a fost foarte bine organizat. S-au dezbatut problemele de siguranță circulației la concret, deoarece au participat factori implicați. E bine să se repete astfel de manifestări și să fie organizate și în alte județe. Pot fi dezbatute și rezolvate multe probleme de maximă importanță".

Ing. Victor Bâlbă, șeful Secției de Drumuri Naționale Drobeta-Turnu-Severin: "Este prima dată când particip la întâlnirile cu membrii A.P.D.P. - filiala Vâlcea. Apreciez în mod deosebit, tematica acestui simpozion "Siguranța circulației pe drumurile publice" problemă care ar trebui extinsă la nivel național. Discuțiile purtate cu participanții la acest simpozion au atins subiecte foarte importante: modul de întreținere a drumurilor, siguranța circulației, proiectarea drumurilor, amenajarea intersecțiilor etc. De asemenea, apreciez referatele prezentate. Mulțumesc, în mod deosebit, organizatorilor și sponsorilor, care au avut un cuvânt decisiv".

Ing. Ovidiu Șerb, șeful Secției de Drumuri Naționale Alba Iulia: "Consider că lucrările Simpozionului "Siguranța circulației pe drumurile publice" au fost o reușită, fapt pentru care tin să-i felicit pe organizatorii acestei manifestări".

Ing. Lucian Bucur, șeful Secției de Drumuri Naționale Sibiu: "Îl felicit, din toată inima, pe colegul



meu, ing. Adrian Bobâlcă, vice-președintele Filialei A.P.D.P. Vâlcea, cel mai vechi șef de secție din sistem, pentru modul în care a fost organizat simpozionul, pentru conținutul referatelor, precum și pentru învățămintele desprinse din dezbatere".

Ing. Victoria Mitrache, șeful Biroului Siguranța Circulației din cadrul S.D.N. Slatina: "Cel mai interesant fapt, pe care îți să-l subliniez, este că s-au întâlnit într-un cadru benefic de dezbatere și schimburi de opinii șefii de la siguranța circulației de la drumuri, și lucrătorii cu competențe în domeniul de la poliție. Am putut să vedem care sunt problemele care ne preocupa și să reliefăm demersurile privitoare la apărarea patrionului drumurilor naționale".

Ing. Ioan Costinea, președintele Filialei Vâlcea a A.P.D.P., moderatorul simpozionului: "Deși, inițial a fost trecută în Panul de Activități al Filialei A.P.D.P. Vâlcea ca o manifestare la nivel teritorial, înaintea datei programate, organizatorii s-au gândit să-i mărească aria de exprimare invitând reprezentanții A.N.D. București, A.P.D.P.; toate secțiile de drumuri naționale ale D.R.D.P. Craiova și S.D.N.-urile învecinate teritorial cu S.D.N. Vâlcea de pe alte regionale (S.D.N. Sibiu, S.D.N. Pitești; S.D.N. Alba), Regiile de Drumuri Județene învecinate; Direcția Generală a Poliției Rutiere, Serviciile Politiei Rutiere Județene (Vâlcea, Olt, Dolj, Argeș), constructori de drumuri, firme specializate în execuția indicatoarelor rutiere și marcaje, organe de administrație județene și locale. Prin referatele prezentate și dezbatările ce au urmat să scos în evidență importanța deosebită a ceea ce înseamnă siguranța rutieră și preocuparea tuturor responsabililor în a asigura fiecare, în domeniul său, execuția acestor activități absolut necesare realizării unui confort sporit și a siguranței în deplasare a utilizatorului. De fapt, putem spune că gradul de siguranță și confort pe care-l simte utilizatorul drumului este rezultatul activităților pe care lucrătorii din domeniul



rutier îl realizează în activitatea lor. Un drum bine realizat, cu elementele sale geometrice complete, cu componente de siguranță bine amplasate, un carosabil bine întreținut, o semnalizare corectă și expresivă, nu poate decât să-i inducă participantului la trafic și siguranță și încrederea că va ajunge în bune condiții la destinație.

Manifestarea de la Călimănești-Căciulata, din 30 noiembrie 2000, la care au participat 140 persoane, considerăm că a fost o reușită și un exemplu de abordare a unei problematici deosebit de importante de către cel responsabili.

De altfel, s-a exprimat opinia că această temă, dat fiind reu-

șita din acest an, să fie abordată anual, să devină o permanentă cu dezbatere mult mai în detaliu, cu abordarea pe module cum ar fi:

- marcaje rutiere;
- semnalizare rutieră verticală;
- puncte negre etc.

Informăm, încă de pe acum, cititorii revistei "Drumuri Poduri" interesați în această problemă, că pe modulele menționate mai sus, să pregătească expuneri care se pot trimite la A.P.D.P. Râmnicu Vâlcea, dl. ing. Tudor Marin, tel 050/739.640, fax: 050/739.643.

Vă invităm, aşadar, din nou, în octombrie-noiembrie 2001, la Călimănești-Căciulata."

Grupaj redactat de Ion ȘINCA

Inaugurare sediu D.R.D.P. Brașov

În luna decembrie a anului 2000, la Brașov, a avut loc inaugurarea noului sediu al D.R.D.P. Aceasta se află situat în Bd. Mihail Kogălniceanu, nr. 13, bl. C2, sc. 1, et. 4-8. Dispunând de birouri moderne, o sală de ședințe și o dotare pe măsură, noul sediu va putea face față noilor standarde ale activității lucrătorilor de drumuri ai D.R.D.P. Brașov.

"Lumea podurilor" la Iași

Din inițiativa profesorilor Facultății de Drumuri Poduri și Căi Ferate din Iași, și mai mulți specialiști, ingineri, foști studenți ieșeni, în Capitala Moldovei a fost constituită la sfârșitul anului 2000 Societatea care poartă numele renomului profesor Teiu Botz. Cu acest prilej, a fost lansat și primul număr al revistei "Lumea Podurilor". Această nouă publicație, căreia îl dorim și noi succes, se dorește a fi o adevărată tribună a luptei de idei într-un domeniu atât de interesant și spectaculos cum este cel al podurilor.

“Cultura calității” în construcții



În data de 10.11.2000 a avut loc la Teatrul Național Craiova Simpozionul "Calitatea în construcții". Acesta s-a bucurat de participarea a 100 de invitați din cadrul Filialei Oltenia, Banat, Transilvania, Dâmbovița, Iași, Brașov și reprezentanți ai A.N.D., M.L.P.A.T., INCERTRANS, CESTRIN, IPTANA, U.T. Cluj Napoca. În urma chestionarelor completeate cu acest prilej se desprind următoarele:

- necesitatea interactivității pentru o dinamică mai mare a acestuia;
- folosirea imaginilor pentru un impact mai mare la auditori;
- tratarea problemelor pe domenii separate;
- acordarea unei atenții permanente factorului uman implicat (sau "factorul neglijat");
- cuvântul calitate este foarte frecvent folosit (indiferent că ne referim la oameni, benzină, carne sau asfalt) dar se constată că de foarte multe ori asigurarea și producerea calității înseamnă uneori numai cuvinte goale fără un sistem practic și funcțional de realizare a acestui foarte important deziderat.

Concluzia finală a simpozionului a fost următoarea:

Pentru realizarea unor lucrări de calitate se impune o permanentă "Cultură a

Calității". Aceasta se poate realiza prin:

- instruire permanentă a personalului privind noile materiale, utilaje și tehnologii de lucru;
- explicarea și înțelegerea conceptului de calitate totală;
- schimbarea atitudinii;
- îmbunătățirea relațiilor interumane.

Toate documentele prezentate la acest simpozion au fost cuprinse într-un volum. Persoanele sau firmele interesate se pot adresa conducerii filialei.

Notă:

Adresăm și pe această cale mulțumirile noastre celor care ne-au sprijinit pentru realizarea acestui simpozion ce a primit:

- 10 pentru organizare;
- media 9 pentru calitatea materialelor prezentate;
- încrederea că merită efortul de a continua și organiza anual acest simpozion.

Ing. Marius POPESCU
- Președintele Filialei A.P.D.P.
Oltenia

Din activitatea Filialelor A.P.D.P.

1. În data de 30.11.2000 A.P.D.P. - Filiala Rm.-Vâlcea a organizat simpozionul "Siguranța circulației pe drumurile publice ale Județului Vâlcea".

2. În data de 15.12.2000 la Godeanu (jud. Mehedinți) a avut loc întâlnirea Comitetului Director al Filialei Oltenia cu următoarea temă: 2000 bilanț final, 2001 perspective (punerea bazelor pentru viitoarea tabără a A.P.D.P. - Filiala Oltenia și D.R.D.P. Craiova).

3. În 2001 A.P.D.P. - Filiala Oltenia intenționează să înceapă ciclul de pregătire a personalului din cadrul D.R.D.P. Craiova sau de la firme afiliate sau neafiliate interesate sub genericul: "Cultura calității - calitologi"

Aceste cursuri sunt programate, așteptăm și propunerile dvs. după cum urmează:

- februarie, martie - asfaltorul de drumuri (policalificare);
- aprilie, mai - legislația privind licitația, derularea și decontarea lucrărilor de construcții;
- iunie, iulie - noutăți în activitatea de laborator (cel mai important instrument pentru pregătirea specialiștilor).

Toate acestea se vor organiza în colaborare cu reprezentanți ai A.N.D., INCERTRANS

1. În vederea evidențierilor anuale, rugăm coordonatorii de grup să ne transmită propunerile și persoanelor care au avut o contribuție la viața și activitatea grupei respective (cu argumente în acest sens).

2. La turneul de fotbal organizat de Filiala Oltenia, locul I și campioană de toamnă este grupa S.D.N. Slatina.

Sugestile, propunerile, inițiativele, criticiile dvs. sunt binevenite. Le așteptăm. Vă mulțumim!

Proiectarea unei autostrăzi și mediul înconjurător

In articol sunt prezentate elementele luate în studiu la proiectarea autostrăzii A 29, care descongestionează autostrada Le Havre - Rouen, fiind cont de integrarea în mediul înconjurător. Diagnosticul de teritoriu se referă la componentii economice, sociale, fizici, umani și naturali și are ca obiective: activitățile economice portuare, industriale și turistice; prezervarea resurselor naturale și ecosistemelor, păstrarea patrimoniului cultural și peisager, luarea în considerare a dificultăților geotehnice și riscurilor tehnologice, asigurarea integrării proiectului în rețeaua socială și prezervarea condițiilor de viață a viitorilor riverani.

Transmiterea instantanee a imaginilor pe ansamblul de rețea Escota

În cadrul proiectelor legate de sisteme ajutătoare în exploatare, ESCOTA a echipat o mare parte din rețea cu aparate video de supraveghere. În cazul zonelor neacoperite în acest sistem, dacă intervine vreun incident, este necesar să se întreprindă imediat măsuri de informare completă, precum și de redare în circulație a zonei respective. Pentru rezolvarea acestei probleme, ESCOTA a început încă din 1996 echiparea cu aparate foto numerice cu transmiterea imaginilor prin unde hertziene. Imaginea corespunde unei redări macroscopice a "situației" din teren. După experimentarea diverselor variante de soluții de aparat, s-a ajuns la un aparat foto numeric și un subsistem de transmisie care integrează un modem radio GSM, legătura între cele două elemente făcându-se printr-o dischetă standard. Aparatul corespunde criteriilor econo-

mice și este utilizabil în orice condiții atmosferice sau de mediu. Noul sistem este în prezent generalizat pe toată rețeaua ESCOTA.

COLSOFT absoarbe zgomotul și reciclează pneurile

Colsoft este o îmbrăcăminte silențioasă pusă la punct și dezvoltată de firma Colas. Prin concepția sa originală, această îmbrăcăminte oferă un câștig de 5... 8 Db (A) în raport cu îmbrăcămintile clasice.

Colsoft are structura unui beton asfaltic cu granulometrie discontinuă 0/6 sau 0/10 cu adăos de granule de cauciuc de dimensiuni mici provenite din pneuri reciclate. Astfel, cauciucul, riguros selectat, are un rol preponderent în amortizarea fenomenelor generatoare de zgomot de rulare. Lianțul modificat cu elastomer SBS - Colflex asigură coeziune și durabilitate. Colsoft se fabrică în centrale clasice și se pune în operă cu ateliere obișnuite. Grosimea de punere în operă este de cca. 25...35 mm.

În scopul determinării performanțelor acustice au fost utilizate diferite metode de măsurare, ca: nivelul acustic maxim, analiza spectrală a energiei sonore a zgomotului de rulare, determinarea nivelului de zgomot mediu echivalent în punct fix etc.

Măsurările efectuate pe mai multe șantiere cu Colsoft arată, după 3 ani de circulație, că nivelul performanțelor acustice a rămas în ecartul tip al valoilor de măsurare.

Îmbrăcămintea Colsoft prezintă de asemenea, o macrostructură ridicată, caracterizată prin valoarea HS - înălțimea de nisip, mai mare de 0,6 mm pentru

mixtura 0/6 și de 1 mm pentru mixtura 0/10. Aceste caracteristici de suprafață asigură securitatea utilizatorului la diverse viteze de circulație.

Prin dublul aport față de mediul înconjurător, reducerea zgromotului și reciclarea pneurilor uzate, Colsoft cunoaște astăzi o aplicare importantă nu numai în Franța, dar și în Anglia, Elveția, Irlanda, Polonia, Guadelupe etc.

O evoluție majoră a lianților bituminoși de răspândire: Bioflux, Bioflex

Bioflux, Bioflex fac parte din noua generație de lianțe de răspândire utilizate pentru realizarea tratamentelor de suprafață la cald, care utilizează fluxanți de origine vegetală, nevolatili. Aceste produse, realizate de "Gerland Routes" au la bază un monoester metilic de origine vegetală, rapid biodegradabil și cu un impact de poluare nul asupra solului.

Comportarea tehnică a acestor lianțe se bazează pe posibilitatea modificării vâscozității lor la valori comparabile cu cea a lianților tradiționali. Creșterea consistenței liantului, obligatorie pentru buna comportare a tratamentului, nu se obține prin evaporare, ci, datorită prezenței dubbelor legături conjugate care fac posibilă o reacție cu oxigenul din aer, ceea ce crește vâscozitatea esterului, respectiv a liantului.

În anul 1999 au fost realizate trei milioane de metri pătrați de tratamente de suprafață, care până la această oră prezintă aceleși caracteristici de comportare ca și tratamentele clasice.

Îmbrăcămintă rutieră silentioasă - Viaphone

Procedeul Viaphone constă în realizarea unei îmbrăcăminte din beton asfaltic foarte subțire 0/6 mm, cu discontinuitate



4/6, procedeu pus la punct și aplicat începând cu anul 1993 de către SETRA. Comportarea în timp a acestei îmbrăcăminte și arătat caracterul peren al principalelor caracteristici de suprafață. Procedeu se aplică în scopul realizării următoarelor obiective: atenuarea zgomotului de rulare a vehiculelor; reducerea acvalențajului și proiecției de apă; aderența bună la viteze medii și reduse; îmbunătățirea sensibilă a esteticii suprafetei. Vlaphone este asociat cu un strat de acroșare și impermeabilizare din emusie de bitum pur nefluxat. În cazul traficului intens, bitumul pur se înlocuiește cu bitum modificat cu polimer (ex. Polybitum), iar în compozitia mixturii asfaltice se introduc fibre de celuloză. Acest tip de îmbrăcăminte drenantă 0/6 poate să-și mărească aria de aplicare nu numai din motive de avantaje acustice, dar și din motive de aderență îmbunătățită indiferent de viteză, precum și de o comportare bună în perioada de iarnă.

Lucrări urbane

Îmbrăcămintile căilor de transport în comun trebuie să îndeplinească următoarele condiții: aderența bună la viteze medii și mijloaci, deci macrotextură puternică și microtextură excelentă; zgomot de

rulare foarte redus, deci granularitate redusă și porozitate ridicată; impermeabilitate, rezistențe mecanice (fluaj, fisurare, oboseală), rezistență la oboseală.

Rezolvarea acestor deziderate este asigurată de noul procedeu realizat de firma SCREG din Franța și anume METALFLEX, care asociază o armătura tridimensională cu structura alveolară și un beton asfaltic care umple alveolele acesteia, ceea ce asigură împiedicarea fluajului (ornierajului). Sistemul METALFLEX și în special betonul asfaltic realizat astfel încât să asigure rezistență la oboseală și caracteristicile de suprafață, permite obținerea simultană a tuturor caracteristicilor impuse îmbrăcămîntilor pentru căile de transport în comun.

Interesant este modul de soluționare a îmbrăcămîntilor aplicate de-a lungul liniilor de tramvai, îmbrăcămînti care trebuie să realizeze jonctiunea între materiale diferite: oțel pe de o parte, pavele, beton

sau mixtură asfaltică, pe de altă parte. Soluția METALFLEX TRAM rezolvă problema, asociind un profil metalic plat cu grilă hexagonală în forma de fagure, descrisă mai sus. Procedeul prezintă multe avantaje: altimetria stratului de rulare urmează exact pe cea a liniei de tramvai, lățimea rostului este riguros constantă, deci cu o estetică agreabilă și cu o cantitate constantă de mastic de umplere, marginea mixturii bine delimitată și compactată, ceea ce garantează rezistență sub trafic, eforturi de tracțiune și mișcări diferențiate la interfața linie (sau contrabordură) și mixtura asfaltică, deci fără riscuri de dezlipire a masticului sau de fisurare a mixturii.

În ceea ce privește etanșeitatea rosturilor, cel mai bine adaptat produs este masticul poliuretanic compus din doi componente, care se aplică la rece. Acest mastic este foarte suplu, chiar la temperaturi scăzute, este foarte rezistent la hidrocarburi. Produsul poate fi colorat la cerere.

Soluție inovantă de telepeaj rapid

Principiul telepeajului rapid este foarte simplu: este suficient să se îndepărteze antena de citire plasată în interiorul vehiculului de bariera de trecere, pentru ca abonațul să fie informat asupra posibilității de trecere sau să fie ghidat la o trecere cu peaj obișnuit. Este deci necesar să se realizeze un abonament, care asigură astfel fluidificarea traficului, evitându-se așteptările de la peajele obișnuite. Telepeajul rapid a fost aplicat cu succes pe autostrada A 14 Orgeval - La Defense (Paris).

Extras din revista ROUTES nr. 779/1999

Ing. Gabriela GIUȘCĂ
S.C. CONSILIER CONSTRUCT
S.R.L. București

Premiile Revistei "Drumuri Poduri" pe anul 2000

La sfârșitul anului 2000, Revista "Drumuri Poduri" i-a premiat într-un cadru festiv pe cei mai buni editori, redactori, colaboratori și prietenii ai săi:

- 1. Premiul special**
- ing. Florin Dascălu
- 2. Premiul pentru domeniul drumuri:**
 - ing. Petre Dumitru
 - ing. Petru Ceguș
 - ing. M. Chirotu
 - SEARCH CORPORATION
- 3. Premiul pentru domeniul poduri**
- ing. Toma Ivănescu
- 4. Premiul pentru domeniul economie**
- ec. Radu Kramer
- 5. Premiul pentru domeniul proiectare**
- ing. Ștefan Cios,
SEARCH CORPORATION

- 6. Premiul pentru domeniul învățământ**
- prof.dr.ing. Horia Zarajanu
- 7. Premiul pentru domeniul drumuri locale**
- ing. Cornel Bota
- 8. Premiul pentru domeniul cercetare:**
 - chim. Illeana Stelea
 - ing. Nadia Popescu
- 9. Premiul pentru grafică și ilustrație**
- arh. Cornel Chirvai
- 10. Premiul consecvenței**
- ec. Aurel Petrescu

La rândul nostru, îi felicităm și noi pe cei premiați și le dorim în continuare mult succes !

Redactia

LA MULTI ANI !

De la drumuri adunate... și'napoi la... drumuri date !

Restaurantul hotelului "Astoria".

Clientul: - Ospătar, pe afișul acela scrie că veți oferi o recompensă de 100.000 lei clientului care vă va comanda un fel de mâncare pe care nu-l veți putea onora. Te rog să-mi aduci un sandwich cu ureche de elefant afumată.

După câteva minute, ospătarul îi dă suta de mii clientului spunându-i: - Ati câștigat, tocmai ni s-a terminat pâinea.

- D-le politist, dacă veți fi implicat într-un accident rutier, cu mulți răniți, pe cine ati scăpa mai întâi?

- Eu? Mai întâi m-aș scăpa pe mine.

Pe o vreme cănoasă, cu zloață, frig, vânt năprasnic, un condamnat la moarte era condus de preot. Cum drumul era lung și trebuia parcurs pe jos, condamnatul murmură către preot:

- Ce vreme cumplită părînte! Ultimul drum... pe un asemenea timp!...

- Tu te plângi fiule? Ce să mai zic eu care trebuie să mă și întorc.

- Iubitele sunt trei locuri unde aș dori să fiu sărutată.

- Care sunt alea?

- Paris, Viena și Las Vegas.

Ion îi spune soției în timp ce merg pe autostradă:

- Ce de soferi nebuni și irresponsabili există în ziua de azi! Uite, de exemplu, și BMW-ul asta: nu poate fi condus decât de un nebun. De mai bine de jumătate de oră, rulează cu 150 km pe oră în urmă noastră...

Familia cinează linistită când, la un moment dat, un perete începe să se prăbușească. În spatele lui apare un automobil.

Capul familiei se ridică nervos și întrebă pe șoferul mașinii:

- Unde, unde?

- La Brașov, răspunde uluit șoferul.

- Păi, atunci după camera copiilor faceți la dreapta ...

În fața casei de nebuni, un personaj circulă de câteva ore bune, în stânga și-n dreapta, cu o ușă de mașină în spinare. Cineva îl întrebă:

- Dumneata ai înnebunit? De ce cari în căldura astă ucigătoare o ușă în spinare?

- Îl bună astă și pe căldură! În cel mai rău caz, las geamul jos.

- Care este primul lucru pe care-l faceți dacă vi se defectează mașina?

- Înjur, desigur.

Chelnerul observă cum un client își ștergea tacticos tacâmurile cu fața de masă.

- De ce faceți treaba astă, domnule? În primul rând, tacâmurile sunt curate și, în al doilea rând, ia uitări-vă cum ați murdarit fața de masă.

- Ospătar, fi bun și spune-mi, sărmălujele astă sunt proaspete?

- N-aș putea să vă spun, domnule. Eu lucrez aici numai de două săptămâni.

- Mă scuzați, zise chelnerul, dar masa astă e rezervată.

- Atunci ia-o de aici și adu-mi alta în locul ei!

Şeful de sală îl întrebă pe ospătar:

- Iai făcut clientului de colo nota de plată?

- Da, domnule.

- Extraordinar tip! Continuă să zâmbească.

- Amice, ai băut cam mult și te sfătuiesc prietenește să lași mai bine mașina aici și să mergi acasă cu tramvaiul...

- Nu, asta nu pot să o fac... Tramvaiul nu începe în garajul meu!



Un strop de vin cu... PĂSTOREL !

Să cred nu știu în care Dumnezeu
Și cui să mă închin nu am habar,
Dar am crezut, și crede-voi mereu:
În Artă, în Moldova și-n Cotnar!

Află, bând paharul
Mic, dar vulnerabil,

Că nu-i vin Cotnarul,
E soare potabil!

Ce-ar fi, Doamne, dacă, bunăoară,
Ai vrea de noi să te milostivești,
Făcând să curgă apă caldă-n țară
Și-aicea numai vin de Nicorești !

Cotnarul dacă nu-l iubești,
Ca tot ce-i moldovean din fire,

No, hai la Milcov cu grăbire
Și să ciocnim un Odobești !

Am păstorit în viață vinuri rare,
De aceea îmi și zice Păstorel!
Că de la Grasă până la Ottonei
Le-am păstorit pe rând, pe fiecare !

Să respectăm subsolul,
Desființând hotarul:
Păstrați-vă petrolul,
Lăsați-ne Cotnarul !

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										

Sărbătoarea mileniului

Orizontal: 1) Urare de aniversare (trei cuv.). 2) Refren oltenesc - Acolo, la margine! - Seara dansantă. 3) Nabab lipsit de suflet! - June prim (pl.) - Succes la debut! 4) Zâmbet strâmb. 5) Iți dorește numai bine - Cinstiți peste măsură. 6) A preluat conducerea - Invitat la un șprîj. 7) Variante la alegere. 8) Apelativ intim - Gheajă la mal - Bilet perforat! 9) Ridicate în slavă - Ascunse în beciul - Vârf de activitate. 10) O jin tot într-o petre-

cere de la un an la altul.

Vertical: 1) Urător din interes. 2) Cu loare prin zăpadă - Ocupă tronul! - Trătate cu apă de ploaie. 3) Mămăligă goală! - Suspendat în cămară - Mediu la istorie. 4) Te lasă cu gura căscată. 5) Femei de lume - Bătut cu pietre. 6) Ornat de sărbători - Printi ai desertului. 7) Izvor de fericire. 8) Abia începe! - Vin primii la serviciu - Ultima dată! 9) Înroșit de la ger - Păstrate în stoc! - Răvaș de valoare. 10) Transformă noaptea în zi.

Lucreția POP



În atenția cititorilor publicațiilor AND și APDP

Audem plăcerea să vă informăm asupra structurii și contravalorii abonamentelor la publicațiile editate sub patronajul Administrației Naționale a Drumurilor în anul 2001.

Revista "Drumuri Poduri" în anul 2001, având aceeași structură editorială ca în anul 2000, va apărea cu o frecvență de 6 numere / an. Revista va conține 48 de pagini format A4, tipărite în culori, cu ilustrații în policromie, pe hârtie mediaprint și coperti tipărite în policromie pe hârtie mediaprint 150 g/m². Costul unui abonament este de 800.000 lei.

În vederea unei cât mai utile informări a factorilor interesanți, începând cu anul 2001, "Buletinul de Informare Tehnică Rutieră" - BITER, va apărea într-o nouă ediție sub denumirea de "Buletinul Tehnic Rutier". În "Buletinul Tehnic Rutier" se vor publica reglementările tehnice elaborate în domeniul rutier (normative, instrucțiuni, specificații tehnice). "Buletinul Tehnic Rutier" va conține max. 100 de pagini format A5, tipărite într-o culoare pe hârtie offset 70 și coperti tipărite în două culori pe hârtie mediaprint 150 g/m². Costul estimativ al unui abonament - apariție lunară, 12 numere / an - este de 1.500.000 lei.

Începând cu anul 2001, "Curierul Rutier" nu se mai editează, urmând ca materialele scurte de informare să fie publicate în revista "Drumuri Poduri".

Vă rugăm să ne comunicați interesul dvs. privind abonarea la publicațiile mai sus menționate pe adresa:

REDACȚIA PUBLICAȚIILOR
ADMINISTRAȚIEI NAȚIONALE
A DRUMURILOR
B-dul Dinicu Golescu 31,
sc. A, ap.2,
sector 1 București
Tel / Fax: 637.64.24

Nu uitați să vă reînnoiți cât mai urgent abonamentele !



Sărbători Fericite !

S.C. "GENESIS INTERNATIONAL" S.A. reprezintă:

- O societate pe acțiuni cu capital integral privat;
- Obiectul de activitate:
lucrări de construcții drumuri și edilitare



Aplică cele mai noi tehnologii în domeniu

- Reciclarea la cald a șimbrăcămintilor asfaltice degradate;
- Așternerea la rece a slamului bituminos ("Slurry Seal");
- Șimbrăcăminte rutiere din pavele de beton tip VHI și IPRO;
- Ultima noutate - Realizarea de termohidroizolații cu spume poliuretanice

O dotare la nivel internațional

- Instalații de reciclare asfalt tip MARINI;
- Instalații de așternere a slamului Slurry-Seal, tip BREINING și tip PROTECTA 5;
- Instalație de amorsaj BITELLI,
- Tăietor de rosturi WACKER,
- Plăci vibrante WACKER și INCESON,
- Freze de asfalt WIRTGEN 2000,
- Autovehicule de mare capacitate etc.

Rețineți și contactați:

- Fabrica de produse pavele de beton tip MULTIMAT HESS;
- Fabrica de emulsii bituminoase (productie Anglia), precum și
- Laboratorul de specialitate autorizat

Toate acestea aparținând
S.C. GENESIS INTERNATIONAL S.A.

GENESIS

international

CONSTRUCȚII DRUMURI ȘI EDILITARE



Calea 13 Septembrie nr. 192,
sector 5, București - România

Tel: 01- 410 0205
01- 410 1738
01- 410 1900
01- 410 2000

Fax: 01- 411 3245

Adresa noastră este: Strada Soveja nr.115, Bucureşti

Tel.: 224 1837; 312 8351; 312 8355 / Fax: 224 0584; 092/154025



Produce și oferă:

- Emulsii bituminoase cationice
- Aşternere mixturi asfaltice
- Betoane asfaltice
- Agregate de carieră

Subunitățile firmei Sorocam:

- Stația de anrobaj Otopeni, telefon: 01 201 4000, Int. 1941;
- Stația de anrobaj Giurgiu, telefon: 01 321 5857;
- Stația de anrobaj Săcălaz, telefon: 018 604 964;
- Uzina de emulsie București, telefon: 01 760 7190;
- Uzina de emulsie Turda, telefon: 064 31 15 74;
- Uzina de emulsie Buzău, telefon: 038 72 03 51;
- Uzina de emulsie Podari, telefon: 051 26 41 76;
- Uzina de emulsie Săcălaz, telefon: 018 604 964;
- Cariera de agregate Revărsarea-Isaccea, telefon: 036 2747



Atributele competitivității:

- Managementul performant
- Autoritatea profesională
- Garantul seriozității și calității
- Lucrările de referință