

ISSN 1222 - 4235

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

DRUMURI PODURI

Anul XI

noiembrie - decembrie 2001

63



- „La Mulți Anii“ și drumuri bune
- Podurile viitorului
- Recensământul general de circulație
- Călător prin Defileul Jiului
- Divertisment

„La multi ani”: Mesaje și urări de Anul Nou	1	„Happy New Year!”
Managementul calității: Sistemul calității		Quality Management: Quality System
în societățile de drumuri și poduri	15	applied to Road and Bridge Company
Propuneri - Proiecte: Podurile viitorului		Projects: New bridges on
pe Dunărea de Jos.....	17	the Low Danube
• Investiții la P.V.T.F. Borș. Întâlnirea drumarilor		Investments at Bors Border.
de pe Criș	21	Meeting of Road Specialist of Cris County
Al doilea Congres IRF: Obiective și perspective		Second Congress of I.R.F.: Objectives and Prospects
pentru Europa de Est.....	22	for East Europe
Reabilitări: De la Cuci, la Supuru de Sus...	24	Rehabilitation: From Cuci to Supuru de Sus...
Drumuri locale: S.C. Constructii rutiere Arad S.A.	25	County Roads: „S.C. Constructii Rutiere” Arad S.A.
Recepții - Inaugurări: Pasajul de la Remetea.....	28	Acceptation Session: Remetea Overpass
Sisteme de evaluare: Recensământul General		Evaluation System: The General
de Circulație din anul 2000.....	29	Census in 2000
Portret: Prof.univ. dr.ing. Stelian Dorobanțu.....	32	Portrait: Prof. Dr. Eng. Stelian Dorobantu
Din activitatea A.P.D.P.: Statutul A.P.D.P.....	35	A.P.D.P. Activities: A.P.D.P. Statute
Aniversări: S.C. CONSITRANS S.A.....	38	Celebrations: S.C. CONSITRANS S.A.
In memoriam: ing. Ioan Pavelescu.		In Memoriam: Eng. Ioan Pavelescu
• Sesiune de comunicări științifice	39	Scientific Essay Session
Oportunități de afaceri: S.C. COMPLIS S.A. Dâmbovița.....	40	Business Opportunities: S.C. COMPLIS S.A.
Firmele se prezintă: S.C. SOROCAM S.R.L.		Companies: S.C. SOROCAM S.R.L.
• Sediul A.P.D.P. Cluj	42	A.P.D.P. Cluj Centre
Reportaj: S.D.N. Târgu Jiu	43	Reportage: S.D.N. Tg. Jiu
Oameni și drumuri: 10 ani de experiență		People and Roads: 10 Years of Experience
și competitivitate - SEARCH CORPORATION.....	46	and Competitivitatem - SEARCH CORPORATION
De pe drumuri adunate: Bancuri, Glume, Poante	47	We Collect for You... Jokes
Divertisment. Rebus	48	Entertainment. Crosswords

Comitetul de redacție

AND: 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, București,
tel./fax: 637 64 24, 093/396772,
e-mail: drumuri_poduri@yahoo.com

- **Președinte:** ing. Florin DASCĂLU
- **Director de redacție:** ing. Nicoleta DAVIDESCU
- **Redactor șef:** prof. Costel MARIN
- **Redactor responsabil:** ing. Petru CEGUS
- **Reporter:** ec. Marius MIHĂESCU
- **Tehnoredactare:** Iulian Stejărel JEREȚ
- **Difuzare:** sing. Rodica VARGA
- **Secretar de redacție:** Gabriela BURADA
- **Operator PC:** Victor STĂNESCU
- **Responsabil marketing:** Adrian IONESCU



La mulți Ani!



2002

„La Mulți Ani”, și drumuri cât mai bune!...

Consider că anul care se încheie a constituit și constituie pentru toți drumarii un nou pas important în realizarea obiectivelor și strategiilor de dezvoltare impuse infrastructurii rutiere românești.

Continuarea lucrărilor de modernizare și reabilitare a drumurilor naționale, începerea lucrărilor la viitoarea Autostradă București - Constanța, precum și proiectele privind realizarea Autostrăzii București - Brașov sunt doar câteva dintre realizările cu care ne mândrim în anul 2001.

Și în anul care va începe în curând, dar și în anii viitori, Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței va acorda aceeași

attenție deosebită modernizării și dezvoltării tuturor căilor de comunicație terestre.

Așa cum am mai spus-o, și o repet și cu acest prilej, îmi doresc ca prin activitatea acestui Minister să reușim să schimbăm în bine perspectiva cetățeanului român asupra vieții sale de zi cu zi. Ori, și din acest punct de vedere, dreptul fiecărui dințe noi de a ne deplasa și circula în condiții de confort și siguranță deosebite reprezintă o cerință imperativă a acestui început de Mileniu.

Apreciind încă o dată dăruirea și profesionalismul tuturor drumarilor și podarilor români,

eu le urez succese în continuare, sănătate și împliniri alături de tradiționalul „La mulți ani”, și drumuri cât mai bune!...

Miron MITREA
Ministrul Lucrărilor
Publice, Transporturilor
și Locuinței

La mulți Ani!

Drumurile la început de Mileniu

Primul an al Mileniului trei a însemnat și înseamnă pentru drumurile românești atât continuarea și dezvoltarea programelor de construcție și modernizare existente cât și elaborarea de noi strategii și obiective pentru anii viitori.

O retrospectivă a anului pe care-l încheiem se poate realiza vorbind nu numai despre împliniri, ci și despre ceea ce, din diferite motive, nu am putut realiza. La primul punct am putea remarcă continuarea Programului de reabilitare a drumurilor naționale, Etapa a III-a și începerea Etapei a IV-a, asigurarea finanțării și reluarea lucrărilor la Autostrada București-Constanța, externalizarea activităților de mecanizare, executarea unui volum important de lucrări de întreținere, reparării, precum și îmbunătățirea siguranței rutiere și a logisticii, administrării și gestionării dru-

murilor naționale. Nici capitolul împliniri nu trebuie să nu va fi ocolit.

Dar, cu optimismul, profesionalismul și încrederea care ne caracterizează pe toți drumarii și podarii acestei țări noi credem că am reușit să însemnăm primul an al Mileniului trei cu prinoul dărurii și muncii noastre de zi cu zi, convinși însă că se poate și mai mult.

Am convingerea că numai prin seriozitate profesionalism și investiții pe măsură vom putea reuși împreună să îndeplinim obiectivele și strategiile prin care reteaua rutieră din România să atingă standardele de calitate, siguranță și confort compatibile celor din țările dezvoltate.

Și la cumpăna dintre ani, drumarii se vor afla, desigur, ca de fiecare dată, la datorie. Cuvine-se a ne bucura și sărbători alături de ei, la trecerea în Noul An, urând tuturor, în numele Administrației Naționale



Ing. Aurel BĂLUT
- Directorul General al A.N.D. -

a Drumurilor și al meu personal, multă sănătate, fericire, drumuri bune și, mai ales, „La Mulți Ani”.

Ing. Aurel BĂLUT
Director General al A.N.D.

Drumuri, cu gândul și fapta...

Cu ocazia sărbătorilor de Crăciun și Anului Nou doresc tuturor drumarilor ca Bunul Dumnezeu să le călăuzească gândul și fapta, să aibă bucurie, liniște, pace, înțelegere și prosperitate. Fie ca și în Anul

care vine, dar și în cei viitori să ne bucurăm de posibilitatea de a construi și administra drumuri cu care să putem intra cu adevărat în rândul țărilor cu infra-

structuri rutiere dezvoltate din Europa și din întreaga lume „La Mulți Ani”.

Mihai Radu PRICOP - Senator

„La mulți ani“, tuturor acelor care slujesc drumurile!

Borna care va marca anul 2002 sper să-i găsească pe toți drumarii acestei țări, fie că este vorba de cei de la drumurile naționale sau de cei de la cele locale, sănătoși și cu multă putere de muncă. Numai astfel cred, împreună, vom putea depăși atât inerentele dificultăți ale vre-

murilor, continuând și realizând obiectivele pe care ni le-am propus.

La cumpăna dintre ani să închinăm cu toată sinceritatea o cupă de șampanie pentru acești oameni, drumarii, a căror

responsabilitate, profesionalism și omenie continuă, de fapt, tradiția de neprețuit a ingineriei și tehnicii românești. „La mulți ani“, multă sănătate și fericire tuturor acestora care slujesc drumurile, familiilor, prietenilor și colaboratorilor lor.

Viorel BALCAN - Senator

O nouă mentalitate

Ceea ce este îmbucurător în abordarea problematicii drumurilor, în ultimii ani, și în special în cel care se încheie, este și efortul de schimbare a unor mentalități. Dincolo de abordările tehnice, administrative, domeniul în care avem specialiști de înaltă clasă, în relația utilizator - drum va trebui să conștientizăm ideea că fără înțelegere, respect, corectitudine și colaborare nu se poate face aproape nimic. Privind din această perspectivă, drumurile trebuie să fie nu numai bune ci și mai curate și frumoase. Și, pentru că tot vorbeam de mentalități, eu cred că și anul viitor drumarii vor reuși să se ridice la același nivel de seriozitate și probitate morală și profesională, dovedite nu de puține ori în situații de excepție.

Tuturor le doresc multă fericire, sănătate și tradiționalul „La Multi Ani!”

Mircea SĂNDULESCU
Director General Adjunct Tehnic - A.N.D.

Tehnologii de vârf

În condițiile dezvoltării actuale a infrastructurii românești, alinierea la cerințele tehnice și tehnologice din lume rămâne o prioritate importantă pentru anul și anii viitori.

Folosirea pe scară largă a tehnicii de calcul, automatizării și mecanizării lucrărilor de drumuri va conduce și în viitor la creșterea nivelului calitativ al întregii infrastructuri rutiere.

Acest deziderat nu se poate atinge însă decât prin investiții pe măsură și o pregătire profesională de excepție.

Personal, am mare încredere atât în



entuziasmul și setea de cunoaștere a tinerilor care se apropie de profesia de drumar, dar și în experiența și înțelepciunea celor care au reușit an de-a rândul să păstreze și să continue o tradiție de seamă a acestui domeniu.

Tuturor drumarilor și podarilor acestei țări, familiilor și celor apropiati, sper ca Anul Nou să le aducă numai și numai împliniri în tot ceea ce vor întreprinde.

„La Multi Ani!”

Ing. Eugenia DUNCĂ
Director General Adjunct
Tehnic - A.N.D.

Calitatea managerială

Multumesc pe această cale tuturor cititorilor Revistei „DRUMURI PODURI”, colegilor drumari din A.N.D., constructorilor, consultantilor, proiectanților, colaboratorilor din instituțiile financiare finanțatoare și celorlalte instituții publice ale statului pentru sprijinul acordat regiei în anul 2001.

Sunt convins că A.N.D. va continua și în anul 2002 tradiția înaintașilor săi care, în anul 1832, pe timpul Regulamentului Organic, au creat prima instituție cu atribuții în domeniul administrației drumurilor.

Anul 2002 este anul unei noi calități pentru managementul lucrărilor de întreținere, reabilitare și construcție de autostrăzi și pentru relația dintre transportator, administrator și sursele de fi-

nantare a lucrărilor conform bugetului de venituri și cheltuieli aprobat în acest sens. Profesionalismul salariaților A.N.D. va fi motorul noii calități în anul 2002.

Tuturor colaboratorilor A.N.D. și membrilor familiilor acestora le urez sănătate, realizarea speranțelor, pace și „La Multi Ani!”. Așa să ne ajute Dumnezeu!

Aurel PETRESCU
Director General Adjunct
Economic - A.N.D.

Congresul Național de Drumuri

Aproape pe neobservate a trecut primul an din cel de-al treilea Mileniu. Asociația noastră a mai crescut cu un an și a devenit mai cunoscută în rândul drumarilor, dar și mai puternică.

Membrii noștri din rândurile profesorilor, cercetătorilor, proiectanților, constructorilor și ale celor din administrație au contribuit la desfășurarea unor mese rotunde și simpozioane cu teme de o bună înținută tehnică și cu rezultate concrete, care trebuie aplicate în practică. Multumim pe această cale tuturor membrilor și conducerilor filialelor pentru rezultatele obținute. Anul 2002 va fi anul Congresului Național de Drumuri și Poduri din România. El va avea loc la Timișoara între 11-14 septembrie 2002. Pregătirile au intrat în ultimele faze. Se vor prezenta peste 180 comunicări axate pe teme strategice propuse pentru Congresul Mondial din anul 2003.

Dorim, și suntem convinși că vom reuși să ne prezentăm la acest eveniment la înălțimea așteptărilor exigentilor noștri membri.

Fie ca anul care vine să ne găsească pe toti sănătoși, în plenitudinea forțelor și cu dorința neștebită de afirmare.

„La Multi Ani!”
Dr.ing. Mihai BOICU
Prim-vicepreședinte A.P.D.P.

Profesionalismul și progresul în infrastructura rutieră

Asociația Profesională de Drumuri și Poduri din România (A.P.D.P.), în al 11-lea an al existenței sale de reprezentant oficial autorizat ai drumarilor din țara noastră, a avut, ca de obicei, o serie de realizări însemnante concretizate în conferințe, simpozioane, mese rotunde pe teme de actualitate, acțiuni sociale, culturale, sportive etc. Din acest punct de vedere, se poate aprecia că avem o organizație profesională puternică, bine organizată în teritoriu, cu permanente și active legături cu asociațiile de profil la nivel internațional (A.I.P.C.R., I.R.F.).

Consider că, în scopul atingerii obiectivelor pentru care a fost creată, A.P.D.P. trebuie să-și propună dezvoltarea activității sale și prin implicarea efectivă, bineînțeles în conformitate cu statutul său, în inițiativele de îmbunătățire a activităților din sectorul rutier. În acest sens mă gândesc la:

- promovarea profesionalismului în domeniul rutier;
- protecția profesională a membrilor asociației;
- implicarea în activitățile de elaborare și de implementare a strategiilor de administrație, dezvoltare, modernizare, întreținere și exploatare a rețelei de drumuri publice în România;
- conceperea și realizarea unui sistem viabil și eficient de pregătire tehnică de bază și formare continuă a specialiștilor necesași în domeniul rutier etc.

O dezvoltare a activității în aceste direcții cred că poate constitui un sprijin real pentru instituțiile și societățile ce și desfășoară activitatea în sectorul de

drumuri, considerat vital pentru progresul societății românești. Este necesar să valorificăm potențialul real de care beneficiem și în același timp să privim cu deosebită grijă spre viitor, în perspectiva imensei datorii ce ne așteaptă: realizarea unei infrastructuri rutiere moderne, la nivelul exigențelor europene.

La sfârșit de an, doresc tuturor drumarilor să aibă satisfacția împlinirilor profesionale și familiale, să fie fericiti, sănătoși și puternici, să abordeze optimiști noul an, care le poate aduce realizări deosebite.

Prof. dr. ing. Gheorghe LUCACI
Președintele A.P.D.P. din România

Multe schimbări și proiecte de viitor!

Orice sfârșit de an reprezintă un bilanț care comensurează succesele, bucuriile, deceptiile, neîmplinirile.

Anul 2001 nu a făcut nici exceptie, fiind pentru Administrația Națională a Drumurilor un an cu multe schimbări.

Am început lucrările de construcție pe Autostrada București - Cernavodă (primele 3 secțiuni). S-au angajat firmele de proiectare pentru elaborarea studiilor de fezabilitate pentru Autostrada București - Brașov și Centura București - Nord.



În anul 2002, vom continua în ritm susținut execuția lucrărilor la proiectele deja angajate și vom crea condiții necesare celor noi (variante de ocolire Pitești și Sibiu).

Se cuvine, în aceste clipe, să mulțumim celor care pe parcursul acestui an au lucrat la aceste proiecte - proiectanți, consultanti, antreprenori - colegilor noștri din cadrul Administrației și să le urăm sănătate și putere de muncă în Noul An, noi împliniri și realizări la noile proiecte.

Sărbători fericite și La mulți ani, 2002 !

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

În 2002 ascensiunea continuă

Reabilitarea drumurilor naționale se înscrise printre cele mai dinamice activități economice ale României post-decembriste. Această acțiune a fost pregătită timp de patru ani.

În anii 1990 și 1991 - s-au creat bazele legislative pentru desfășurarea acestei activități.

În anii 1992 și 1993 - s-au purtat tratativele cu consorțiul de bănci B.E.R.D., B.E.I., B.I.R.D., pentru etapizarea creditelor, s-au pregătit proiectele.

Anul 1994 - a însemnat începerea efectivă a lucrărilor din Etapa I.

La sfârșitul anului 2001 se estimează o medie anuală de circa 280-300 km drumuri reabilitate, ceea ce ne conduce la concluzia că până în anul 2008 toată rețeaua de drumuri naționale europene va fi reabilitată, adică peste 5000 km.

Anul 2002 va fi marcat de continuarea liniei ascăzătoare cu alte drumuri reabilitate, dar și de începerea executării cenzurilor marielor orașe la profil de autostradă: Timișoara, Sibiu, urmate de Deva, Pitești, Orăștie. Vor continua lucrările la Autostrada București - Constanța. Se vor executa studiile tehnico-economice pentru Autostrada București - Brașov. Să o ținem tot așa, „La Anul și La Multi Ani!”

Ing. Alexandru DOBRE
Director General Geiger
Group România S.R.L.

Oportunități ale asigurării calității

Primul an din Mileniul trei permite să se constate un bilanț pozitiv al progresului tehnic și tehnologic în domeniul infrastructurii rutiere, evidențierind de asemenea un consens al specialiștilor drumari și podari pentru realizarea unui obiectiv imperativ al începutului de mileniu, creșterea permanentă a calității lucrărilor.

Experiența tehnică obținută în ultimul deceniu al Mileniului II, prin confirmarea integrală sau parțială a unor soluții tehnice noi, promovate cu curaj și responsabilitate atât la nivelul conceptual cât și la nivelul tehnologic de aplicare, reprezentă referința care a fost valorificată eficient pentru lucrările executate în anul care se încheie.

Reprezentativ pentru anul 2001 a fost abordarea pentru toate lucrările de între-

ținere curentă și periodică a sistemului privind asigurarea calității similar ca la lucrările de reabilitare a drumurilor naționale, prin asigurarea documentațiilor tehnice, urmărirea executării lucrărilor prin dirigentie de șantier, control exterior prin încercări de laborator etc.

Nivelul tehnic permanent dezvoltat și promovat în documentațiile tehnice a condus la o mobilizare „din mers” a antreprenorilor prin abordarea executării lucrărilor cu obiectivul principal de referință de asigurare a calității lucrărilor, prin studii proprii de laborator, pentru ridicarea eficienței materialelor rutiere, simultan cu utilizarea de instalatii și utilaje performante la nivel internațional.

Starea tehnică a drumurilor naționale pe care s-au executat lucrări de întreținere, reabilitare, fluidizare de trafic etc. în anul 2001, oferă utilizatorilor condiții de circulație cu un grad ridicat de confort rutier și deplină siguranță, ceea ce reprezintă o sinteză a calității lucrărilor și motivația responsabilă de a optimiza permanent toate componentele sistemului calității atât la antreprenori, precum și la investitori, respectiv administratorul retelei de drumuri.

Lucrările reprezentative în curs de execuție (programele de reabilitare

Etapa a-II-a și a-III-a, Autostrada București - Cernavodă), noile programe din Etapa a IV-a de reabilitare a drumurilor naționale, noua Autostradă București - Arad, primele variante ocolitoare sunt obiective care simultan cu programul de întreținere curentă și periodică a întregii rețele de drumuri naționale, permit să privim anul 2002 cu responsabilitatea sporită pe toate nivalele de implicare, pe același vector ascendent al calității lucrărilor și implicit ai condițiilor de confort și siguranță a circulației rutiere.

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

Realizări, dar și probleme

Intrând în primul deceniu al noului veac cu convingerea că, parodiind un celebru om francez de cultură, deceniul va fi, pentru România, ori al dezvoltării și modernizării infrastructurii, ori nimic, drumarii din reteaua județeană și locală încheie și anul 2001 cu conștiința că și-au făcut datoria. Evident, aceeași conștiință și simțul responsabilității, profesionalismul și experiența ne temperează entuziasmul și ne feresc de declaratiile festiviste, specifice acestor momente de răspândire între ani, pentru că toate realizările fizice specifice - kilometri de drumuri și șosele noi, modernizații, întreținută sau reparări - se situează sub posibilitățile tehnice și umane reale existente în unitățile județene de drumuri. Și aceasta, datorită slabului suport financiar de care ne-am bucurat în anul 2001. Ba, noi chiar am constatat că, cel puțin la începutul anului, până la defalcarea și repartizarea bugetelor de către Consiliile Județene, cât și după jumătatea anului, criza din sistemul nostru a afectat unele unități până la blocaj, din cauza imposibilității de plată.



În fața acestor situații, Patronatul Drumarilor s-a adresat, în urma analizelor din Adunarea Reprezentanților și din Comitetul Director, forurilor române de decizie - Guvern, Senat, Adunarea Consiliilor Județene - cu propuneri concrete, inclusiv un studiu de privatizare al acestor unități. De asemenea, prin intermediul Confederației Naționale a Patronatului Român, Confederației Patronatorilor din România, ca organizații la care suntem afiliați, ca și cu sprijinul senatorilor din branșă, ca să zic asa, domnii Mihai Radu Pricop și Viorel Balcan, ne-am adresat cu „note” cuprinzând problematica noastră acelorași instanțe administrative și legislative, precum și direct conducerii A.N.D. și M.L.P.T.L.

În principal, problemele noastre sunt dependente de repartizarea cât mai corectă și echitabilă, pe criteriul lungimii rețelei drumurilor județene și locale din fiecare județ, a cotelor aferente din Fondul Special al Drumurilor Publice. În plus, aceste cote trebuie alocate ritmic, lună de lună, fără blocări, cum s-a întâmplat anul acesta, de la sfârșitul lunii iunie.

Considerăm, de asemenea, că între prevederile Normelor metodologice privind constituirea și utilizarea Fondului Special al Drumurilor Publice (3.705/MM/21.137, publicate în M.O. nr. 588/19 septembrie 2001), la art. 5, să fie prevăzută scutirea de la plata taxei de drumuri și utilajele noastre (excavatoare de cariere, dragline etc.) neutilizatoare ale drumurilor publice.

Dar, în anul 2001 s-a evidențiat că principala noastră problemă, de care va depinde însuși viitorul acestor firme, și, deci, al stării infrastructurii rutiere județene, este accesul corect, legal, la piața construcției de drumuri, în condițiile înășpiririi concurenței, mai ales prin moralitatea, dubioasă pe alocuri, de câștigare a licitațiilor, precum și preocupările pentru înzestrarea tehnică și modernizarea

unităților, pentru a deveni competitive.

În aceste condiții, cititorii, colegii noștri vor înțelege că nerealizările din 2001 vor rămâne obiective ale Patronatului Drumarilor pe 2002, an în care vom beneficia, sperăm de suful nou, de tineretea și ambitia noilor manageri aflați la conducerea multora dintre firmele noastre membre. După cum, la fel, sperăm că, glasul Patronatului se va bucura de o tot mai atentă audiență la nivelul forurilor județene și naționale.

Cu aceste gânduri, adresăm tuturor drumarilor din România, familiilor lor, colaboratorilor și partenerilor noștri, beneficiarilor și utilizatorilor „produselor” noastre, „Drumuri bune în 2002”, sănătate, prosperitate și felicire!

Ing. Titus IONESCU
Președintele Patronatului
Drumarilor din România,
Director General
al D.J.D. - R.A. Deva

Drumuri mai bune, pentru România Mileniului III !

Anul 2001 a reprezentat un an de creștere sănătoasă a societății, rezultatele preliminare fiind peste cele realizate în anul 2000.



Pentru IPTANA, în domeniul infrastructurii de transport rutier, proiectele de referință ale anului 2001 au fost cele din domeniul autostrăzilor, respectiv proiectul pentru tronsonul Fundulea - Lehliu, și proiectul pentru autostrada de centură a municipiilor Pitești și Sibiu. De asemenea, în cadrul programului de reabilitări au fost necesare eforturi deosebite pentru asistență tehnică acordată în cadrul Etapei a II-a și a III-a. Aceste eforturi au fost completate de cele necesare realizării studiilor de fezabilitate pentru tronsoanele incluse în Etapa a V-a și a VI - a, IPTANA, ca de obicei trebuind să realizeze cea mai mare parte a studiilor. Proiectul spectaculos al Pasajului Basarab din Municipiul București, cu complexitatea sa tehnică, este lucrarea de referință în domeniul podurilor la care IPTANA a participat alături de alte societăți specializate. De asemenea, studiile preliminare pentru Podul Calafat - Vidin creează premisele pentru demararea acestui proiect de importanță regională. Sperăm că anul 2002 va însemna pentru noi o implicare maximă, pe măsura potentialului pe care îl avem, programele guvernamentale în domeniul dezvoltării rețelei de autostrăzi și reabilitării rețelei de drumuri naționale, oferind o bază solidă activității de proiectare, în acest prim deceniu al Mileniului III. Fiind o societate comercială care elaboră proiecte complexe atât pentru infrastructura rutieră cât și pentru cea aeriană și de navigație, anul 2002 va însemna și continuarea eforturilor pentru diversificarea activității, pentru elaborarea studiilor de impact asupra mediului sau servicii

de supraveghere a lucrărilor de construcții. În anul 2002, IPTANA se apropie doar la un an de vîrstă de 50 de ani, un eveniment pe care ne dorim să-l sărbătorim, cu bune rezultate, pe măsura prestigiului acumulat în această perioadă cu speranța atingerii unui deziderat major al întregii societăți: *drumuri mai bune pentru România în pragul Mileniului III.*

Dr. ing. Cornel MARTINCU
Director General S.C. IPTANA S.A.

Cerințele unui învățământ modern!

Se încheie un an deschizător de Mileniu în care Facultatea de Căi Ferate, Drumuri și Poduri din cadrul Universității Tehnice de Construcții București a încercat să se înscrive pe traectoria unui învățământ modern și util programelor de dezvoltare a infrastructurii rutiere din România. Pe bâncile amfiteatrelor și în laboratoarele facultății au fost instruți 700 de studenți corespunzător celor cinci ani de studiu, iar alții 45 de tineri ingineri au plecat către societăți de proiectare și execuție.

Au funcționat de asemenea și două sectii de studii aprofundate (anul VI) având 25 de cursanți, ca și alte numeroase cursuri post-universitare de scurtă durată pentru inginerii drumari, care au dorit să se specializeze. Pentru a ne apropia programele analitice ale disciplinelor legate de drumuri de necesitățile prezentului s-a desfășurat o acțiune de audit în cadrul căreia au fost solicitati și

ingineri drumari competenți, cu experiență (dr.ing. Mihai Boicu, ing. Stefan Constantinescu, ing. Iulian Dănilă). Sperăm ca Noul An, 2002, să fie mai bun pe toate planurile ca 2001, implicit pe planul colaborării cu conducerea A.N.D., căreia îi mulțumim pentru sprijinul permanent acordat. Pentru că, fără sănătate nu se poate face mai nimic, doresc tuturor cadrelor didactice, personalului tehnic și studenților din Facultatea C.F.D.P., multă sănătate.

De asemenea marii familii a drumarilor îi urez multă sănătate și realizări de calitate. Ca specialist în domeniul Geotehnică și Fundații, doresc drumarilor un „An 2002” fără multe alunecări și echilibrat pe toate planurile, după cum sunt așezate și cifrele care-l identifică. La mulți ani!

Prof.univ.dr.ing. Anton CHIRICĂ
Decanul Facultății de Căi Ferate,
Drumuri și Poduri
din cadrul U.T.C. București

Ne dorim fonduri în concordanță cu cerințele rețelei

Drumarii de la S.D.N. Râmnicu Vâlcea încheie anul 2001 cu rezultate bune, deși greutățile cu care s-au con-

fruntat pe parcursul întregului an nu au fost deloc ușoare. Urmare a eforturilor depuse, rețea de drumuri naționale din administrația sectiei are în prezent o stare de viabilitate corespunzătoare, asigurând utilizatorilor siguranță și confort.

În perspectiva Noului An 2002 nutresc speranța că fondurile ce se vor repartiza pentru drumurile naționale din județul Vâlcea vor fi mai aproape de necesitățile reale ale rețelei.

Cu această ocazie, urez drumarilor din toată țara un sincer „La mulți ani!”, iar Revistei „DRUMURI PODURI” satisfactii depline și noi împliniri.

Ing. Adrian BOBĂLCĂ
Şeful Secției de Drumuri Naționale
Râmnicu Vâlcea

O dublă aniversare

Primul an al celul de al treilea Mileniu a coincis, pentru noi, pentru SEARCH CORPORATION, și cu aniversarea a zece ani de existență.

Se poate spune, din acest punct de vedere, că destinul nostru s-a împlinit de fapt în acest deceniu cu cel al drumurilor românești.

Ce ne dorim să însemne pentru drumuri anul 2002? În primul rând, continuarea tuturor programelor începute dar și perspective și proiecte noi de dezvoltare a obiectivelor și strategiei din domeniul rutier. Experiența ultimilor ani a demonstrat și demonstrează dacă mai era nevoie, pricepera și profesionalismul specialiștilor români, capabili nu numai să asimileze cele mai noi cuceriri tehnice în domeniu, dar să și aplice, să promoveze soluții noi, fie că este vorba de proiecte, consultanță, management, tehnologii, administrare sau întreținere.

Oricât de fonduri s-ar aloca, eu cred că tot oamenii sunt aceia care, odată început un drum, știu



să treacă peste toate obstacolele și pot să-l ducă la bun sfârșit.

În numele meu și al firmei pe care o conduc doresc tuturor celor implicați într-o formă sau alta în activitatea de drumuri, un călduros „La mulți ani”, sănătate și sperăm să colaborăm și în anii viitori cu succes.

Dr. ing. Michael STANCIU
Președinte - Search Corporation

Investițiile, o prioritate

Bilantul activității de investiții și derulare a Fondului Special al drumurilor la sfârșitul anului 2001, poartă pecetea unui buget deusteritate afectat de rectificarea bugetară negativă în plin sezon de activitate. Aceasta înseamnă că dintr-un program de investiții de 636,8 miliarde lei, 101 miliarde lei așteaptă să fie deblocate printr-o Hotărâre de Guvern și dintr-un program de 531,1 miliarde lei la reparații capitale, 150 miliarde lei reprezintă contribuția Guvernului României la lucrările de reabilitări. În aceste condiții dificile, au fost receptionate în anul 2001 - 10 obiective de investiții, din care amintim Podul pe DN 17 km 18+287 la Cristești, Pasajul pe DN 6 km 540+800 la Remetea Mare, Baza de întretinere și deszapezire Cobălia și 13 obiective de reparații capitale, din care menționăm consolidarea podului pe DN 1C km 143+850 la Lăpușel. În programul de refacere a drumurilor naționale calamitate derulat prin împrumutul BEI, anul 2001 deși a fost an de început, s-au realizat lucrări în valoare de 957,7 miliarde lei, din care 155,5 miliarde lei reprezintă contribuția Guvernului României. Fondul Special al drumurilor repartizat drumurilor locale în anul 2001, a fost de 1910,4 miliarde lei, el fiind utilizat cu precădere pentru întreținerea rețelei de drumuri locale. Anul 2002 are semne bune încă de la început, având un buget aprobat, care pentru sectorul drumuri

este în termeni reali mai bun ca în anul 2001. Valoarea programului de investiții va crește la 1100 miliarde lei, ceea ce înseamnă o creștere de 72% față de programul anului 2001. În ceea ce privește programul de reparații capitale, acesta va fi de numai 360,2 miliarde lei, ceea ce înseamnă o diminuare cu 5% față de programul anului 2001. Programul de refacere a drumurilor naționale calamitate va derula în anul 2002, 34,6 milioane EURO din împrumutul BEI și 57,4 milioane EURO din contribuția Guvernului României. Bugetul fondului special pentru drumurile locale va crește cu 38%, adică de la 1910,4 miliarde lei la 2647,7 miliarde lei. Multumim colegilor de la Directiile Regionale de Drumuri și Poduri și partenerilor de contracte, proiectanți, consultanti și constructori, care au înțeles situația financiară dificilă și au colaborat pentru menținerea unui ritm de lucru, astfel încât calitatea lucrărilor să nu aibă de suferit. În prag de An Nou, colectivul Direcției de Investiții din cadrul AND - Central urează drumarilor din România „La mulți ani”, împlinirea tuturor dorințelor și multă sănătate în 2002 !

Ing. Mircea Epure
Directorul D.I.D.F.S. - A.N.D.

Să vorbim numai de bine...

La finele primului an dintr-un nou Mileniu, care sperăm să

aducă cel puțin atâtea realizări cîte ne-am dorit, încercăm să ne păstrăm optimismul specific nației noastre, să spunem mai puține despre noi în cuvinte, lăsând locul faptelor să vorbească.

Chiar dacă pe parcursul anului 2001 am avut parte de neplăceri, obstacole, considerăm că la acest ceas aniversar, aşa cum frumos îl stă românului, să vorbim numai de bine. De realizări, de obiectivele atinse, de proiecte de viitor.

De ce să dezvoltăm subiecte delicate cum au fost și sunt cele de natură economico-financiară de exemplu? Aceste probleme nu au fost resimtite doar în cadrul SOROCAM S.R.L.; ele sunt atât de bine cunoscute de toti drumarii. De ce să insistăm pe neîmpliniri?

Mai bine să ne concentrăm asupra elementelor pozitive din anul care se încheie cu pași repezi. Si realizări, zicem noi cu modestie, SUNT!

Să ne dea Dumnezeu sănătate și putere de muncă, să le putem dubla în anul ce urmează, să ne menținem locul fruntaș detinut printre constructori.

Să fim cu toții sănătoși în 2002, să fie pace, că de-abia așteptăm să o luăm de la capăt, cu forțe proaspete. Si ne mai dorim să existe suficiente resurse financiare, pentru ca drumurile noastre să arate altfel.

Nu în ultimul rând urez tuturor drumarilor țării și nu numai lor, multă sănătate, un An Nou fericit și îmbelșugat și le adresez un sincer și călduros „La mulți ani”!

Ing. Viorel PAU
Director General SOROCAM S.R.L.





Doleanțe ale utilizatorilor de drumuri

În acest an, ca și în anii precedenți, Administrația Națională a Drumurilor a prevăzut în strategia sa o serie de măsuri menite să sporească gradul de siguranță în care se desfășoară traficul, ceea ce a contribuit la îmbunătățirea imaginii transporturilor rutiere și, implicit, la reducerea numărului și consecințelor accidentelor de circulație.

Demn de relevat este faptul că din cele 5.064 accidente rutiere, produse în primele nouă luni ale acestui an (cu 164 mai puține decât în aceeași perioadă a anului trecut), numai 12% au fost comise pe drumurile din afara localităților, restul având loc în localitățile urbane și rurale.

Desfășurarea în siguranță a transporturilor rutiere depinde într-o măsură importantă de infrastructura drumurilor.

Reabilitarea rețelei de drumuri naționale de către factorii responsabili, care se află în plină desfășurare, a permis, mărirea capacitatei de circulație, crearea benzilor de urgentă, precum și amenajarea de parcări suplimentare și reamenajarea celor existente. De asemenea, reabilitările permit îmbunătățirea semnalizării rutiere și eliminarea unor obstacole de pe marginea drumurilor.

Demn de relevat este faptul că, în anul 2001, s-a acordat o atenție deosebită problemelor privind semnalizarea rutieră,

în sensul că fondurile prevăzute pentru îmbunătățirea acestora au reprezentat aproximativ 15% din totalul lucrărilor de întreținere curentă și periodică a drumurilor.

Se menționează și realizarea unui program concret de eliminare a punctelor negre concentratoare de evenimente rutiere cu consecințe grave, pe baza unor studii de eficiență întocmite cu asistență tehnică internațională. În prezent sunt în curs de finalizare lucrările aferente unui număr de 38 puncte negre.

Tot pentru facilitarea derulării traficului greu în condiții de siguranță, s-a declanșat acțiunea de execuție a variantelor de ocolire a orașelor aglomerate cum sunt Pitești, Sibiu, Sebeș, Deva etc., și modernizarea punctelor de trecere a frontierelor.

Fără a fi lipsiți de modestie, transportatorii rutieri își doresc pentru anul 2002 un salt calitativ în ceea ce privește infrastructura drumurilor materializat prin:

- continuarea în ritm susținut a lucrărilor de reabilitare a drumurilor naționale;
- sporirea investițiilor în domeniul construcției de autostrăzi;
- amenajarea în localitățile rurale situate de-a lungul drumurilor naționale a trotuarelor pentru pietoni, a drumurilor pentru vehicule lente și bicicliști și a iluminatului public;
- generalizarea utilizării materialelor reflectoante la semnalizarea verticală și orizontală;
- impunerea mai severă a aplicării normelor A.N.D. privind semnalizarea

lucrărilor executate pe platforma drumului;

- modificarea decorului prin eliminarea de pe marginea drumurilor naționale a obstacolelor (în special copacii bătrâni);
- în vederea aplicării pe plan intern a normelor A.E.T.R. - privind timpii de lucru și de odihnă ai șoferilor - sporirea locurilor de staționare și parcare a autovehiculelor grele;
- îmbunătățirea procedeelor de cântărire a greutății autovehiculelor pe osie, în punctele de frontieră, în scopul eliminării litigiilor cu transportatorii.

Aceste câteva doleanțe ale utilizatorilor drumurilor pot contribui în anul 2002 la o mai bună colaborare care să albă ca efect îmbunătățirea siguranței rutiere.

Ing. Gheorghe DINU
Președintele U.N.T.R.R.

Speranțe pentru un nou început

Sfârșitul primului an al Mileniului trei este și pentru drumarii vâlceni un moment de bilanț, un moment de analiză profundă cantitativă și calitativă, a realizărilor și a dorințelor nerezalizate, a visurilor împlinite și neîmplinite, a modului în care activitatea lor se reflectă în confortul sau disconfortul participanților la trafic.

Realizările obținute sunt modeste:

- pietruri de drumuri.....25,0 km
- reparații asfaltice66,0 mii m²
- covoare asfaltice15,0 km
- modernizări drumuri9,6 km

Raportat la fondurile asigurate este foarte bine, la dimensiunile Regiei este bine, dar la necesitățile rețelei rutiere județene și la visurile noastre este putin.

Putem spune că, față de anul precedent, anul 2001 a fost un an mult mai bogat atât în realizări cât și în resurse financiare, dar dezideratul reconsiderării ca importantă a drumurilor aşa zise locale, față de cele naționale, tot nu s-a realizat,



primele rămânând în continuare ruda săracă a celorlalte, deși au lungimea de circa două ori mai mare.

Nu am înțeles și nu putem înțelege indolența față de vestigiiile trecutului. În anul 2001 am realizat accesul la Mănăstirea Frăsinei, Schitul Pahomie, Schitul Jgheaburi prin împietrirea drumurilor de acces, sperând ca în anul 2002 să avem mult mai multe accese la aceste lăcașuri de cult și cultură asfaltate.

Județul Vâlcea a fost nominalizat într-un program de valorificare a vestigiilor sale istorice, de etnografie și folclor într-un program european sub denumirea generică "Oltenia de sub munte", program care necesită imperios, ca primă etapă, dezvoltarea infrastructurii rutiere județene. Speranțele noastre de viitor capătă noi dimensiuni și suntem pregătiți să le materializăm cum se cuvine.

Tuturor colegilor noștri din țară, colaboratorilor din poliția rutieră și nu în ultimul rând tuturor participanților la trafic le urăm un călduros „La mulți ani!” și Sărbători fericite lor și familiilor lor.

Ing. Alexandru MOȘTEANU

Director General R.A.J.D.P. Vâlcea

Gânduri despre viitor

Drumurile și autostrăzile au fost și vor fi și în viitor principalele artere care asigură circulația mărfurilor și a pasagerilor.

Datorită acestui fapt toți așteptăm ca aceste căi de comunicație să răspundă exigentelor noastre.

România este o țară frumoasă, care așteaptă să fie vizitată, cunoscută mai bine și să aibă relații de afaceri cu mulți parteneri.

Modernizarea drumurilor constituie și va constitui o sarcină prioritară pentru



toti cei care administrează, proiectează și construiesc aceste lucrări.

Ca dascăl, am înțeles necesitatea schimbării mentalității din învățământ, de abordare modernă a pregăririi tinerilor cu noi tehnici și tehnologii moderne de realizare a acestor lucrări atât de frumoase, care sunt drumurile.

Având în vedere importanța pregăririi tehnice corespunzătoare a viitorilor ingineri, specialiști în drumuri și poduri, învățământul trebuie să răspundă unor exigențe sporite, să fie flexibil și ușor adaptabil la solicitările pieței.

Din acest punct de vedere la Cluj-Napoca învățământul tehnic de specialitate a căpătat în ultimii ani noi valențe prin: dezvoltarea bazelor tehnico-materiale, implicarea studenților în cercetările colectivelor, desfășurarea unor manifestări științifice cu caracter național, abordarea unor noi domenii de studiu și cercetare.

Consider, că astfel se pot obține rezultate mult mai bune, care ulterior se vor vedea în ceea ce așteptăm cu toții.

Oricum, în sectorul rutier, în ultimii zece ani s-a realizat ceva, dar noi toți așteptăm mai mult. Trebuie, însă, să muncim mai mult, mai eficient, mai serios.

Prof.dr. ing. Mihai ILIESCU
Prorector, Univ. Tehnică
Cluj-Napoca

Ne propunem consacrarea definitivă!

În anul 2001, „ANCORAD” a realizat primele lucrări de anvergură, reușind să aibă șantiere pe o pătrime din țară. Ne-am consolidat astfel poziția, între firmele de construcții drumuri și am reușit să satisfacem cerințele beneficiarilor pe linia calității.

Am realizat în acest an cel mai dotat laborator de drumuri din regiune (am putea spune chiar din țară) și o linie de concasare-granulare-sortare mobilă cu o productivitate de 600 tone/zi.

Doresc ca anul 2002 să ne aducă consacrarea definitivă în rândul firmelor de construcții drumuri. Redactiei Revistei „DRUMURI PODURI”, mulțumiri pentru materialul deosebit realizat cu ocazia prezentării „ANCORAD”. Redactorilor Revistei, beneficiarii și colaboratorilor noștri „La mulți ani cu sănătate și prosperitate!”

Ing. Paul POPESCU-HAGEN
Director General
„ANCORAD” S.A. Craiova

O agendă tehnico-științifică ambicioasă

Referindu-mă la activitatea pe care am desfășurat-o în anul 2001, an în care Consiliul A.P.D.P. mi-a acordat „Premiul Anghel Saligny”, distincție onorantă dar care, în primul rând, obligă, aş menționa

fructuoasă colaborare cu INCERTRANS, finalizată prin metoda modernă de dimensionare și structurilor rutiere rigide, metoda care se adaugă celor pentru dimensionarea/ranforsarea pistelor aeroportuare având același tip de structură rutieră.

În calitate de membru al COST 347, am avut satisfacția adoptării contribuției personale drept punct de plecare pentru definirea obiectivelor de cercetare specifice încercărilor accelerate.

Pentru anul 2002 îmi propun finalizarea manualului "Elemente de trafic rutier", participarea la Congresul de la Timișoara, între altele, culucrări în colaborare cu specialiști din Republica Moldova, creșterea eficienței în activitatea de conducere de doctorate în domeniul "Inginerie Civilă", precum și contribuții de nivel în cadrul Comitetului Tehnic 20 - AIPCR și Cost 347.

Colaborarea cu cadrele didactice de profil din centrele universitare din București, Timișoara și Cluj-Napoca se constituie într-un obiectiv în egală măsură dorit și benefic.

Nu în ultimul rând, urez revistei "DRUMURI PODURI" să-și îndeplinească, ca și până acum, rolul pe care și l-a asumat în domeniul rutier românesc.

**Prof. univ. cons. dr.
ing. Horia ZAROJANU
Univ. Tehnică
„Gheorghe Asachi“ - Iași**

Avem un program echilibrat

Este limpede pentru toată lumea că ultimii ani au fost rodnici pentru drumurile și

drumarii din țară. Pentru Regionala București, care are o rețea de drumuri naționale de 2500 km, au fost concretizate contracte care în realitate au însumat sute de kilometri de drumuri reabilitate, modernizate, spre satisfacția celor care le utilizează și care cuprind trasee vitale: D.N. 1, D.N. 2, D.N. 6, D.N. 7, A.1 și altele.

Munca de întreținere a rețelei de drumuri este perpetuă și trebuie susținută prin perseverență și tenacitate din partea lucrătorilor noștri, dar și cu mijloace financiare care nu întotdeauna sunt îndestulătoare.

Programul nostru pentru anul 2002 este un program îndeajuns de echilibrat ca să acopere cu lucrări diverse aproape întreaga rețea.

Drumuri bune înseamnă economie și eficiență, înseamnă cale deschisă spre prosperitate și civilizație. Dictonul latin "Via Vita" se verifică în felul acesta în fiecare clipă.

Satisfacția celor care utilizează drumurile noastre este și satisfacția noastră.

Urăm tuturor pentru anul 2002 cale deschisă, netedă și luminată spre îndeplinirea tuturor dorințelor și aspirațiilor.

**Ing. Petre ȘTEFAN
Director D.R.D.P. București**



O platformă optimistă pentru 2002!

În bună tradiție românească, acum, la primirea vremii, afirmăm cu deplin temei că am încheiat primul an al Mileniului al treilea cu bine. Societatea noastră a executat lucrări la drumurile locale în valoare de 41 de miliarde de lei. Programul pe anul 2001 a cuprins: covoare asfaltice, îmbrăcăminte bituminioase, construirea unui pod lung de 12 metri peste canalul magistral pe D.J. 403, între localitățile Mănăstirea și Luica (eliminarea unui punct periculos), modernizări de drumuri județene și comunale, precum și toate operațiile specifice întreținerii curente a căilor rutiere de interes local. Toate prevederile privind siguranța circulației au fost finalizate. Așadar, pentru drumarii călărași anul 2001 a fost unul bun!

De aceea, ne permitem să abordăm viitorul an, 2002, de pe o platformă sigură și optimistă. Volumul de lucrări pe care ni le-am asumat totalizează peste 60 de miliarde de lei. Experiența din cei 20 de ani de existență a societății, fondurile pe care contăm sunt motive dătătoare de încredere. Ne dorim liniste și pace, siguranța ducerii la bun sfârșit a programelor proprii, o bună colaborare cu autoritățile administrației locale.

**Ing. Gheorghe DRAGOMIR
Directorul General al
S.C. „Drumuri și Poduri“ S.A. Călărași**

Vom răspunde încrederei beneficiarilor

S.C. Genesis Internațional S.A., societate pe acțiuni cu capital integral privat, s-a preocupat încă de la

Io carte de vizită

Înflințare de preluarea și introducerea în execuție a Noului În constructii, folosind tehnologii moderne care se practică în țările avansate și care asigură obținerea unor lucrări de cea mai bună calitate. Anul 2001, primul din Mileniul III, s-a derulat sub influența implementării sistemului calității al societății conform ISO 9002, rezultatele privind asigurarea calității lucrătorilor, organizarea acestora materializându-se prin nivelul superior obținut față de anii trecuți. Totodată, în același spirit, investițiile în utilajele de înaltă performanță au ajuns în anul 2001 la peste 1,5 milioane USD, efort ce va fi continuat și în viitor. Ce ne dorim pentru anul: 2002? Un pas înainte pe linia asigurării calității lucrătorilor, certificarea conform ISO - 9000, posibilitatea ca până în luniile ianuarie - februarie 2002 să cunoștem volumele de lucrări pentru anul viitor, astfel încât să putem face o planificare optimă a acestora. De asemenea, este necesar ca Ministerul de Finanțe să ne sprijine în scurtarea drumului banilor de la beneficiar la executant, prin eliminarea conturilor intermediare de la Trezorerie, precum și în efectuarea plății T.V.A. atunci când s-au încasat efectiv banii de la beneficiar. În fine, asigurarea fondurilor și efectuarea plăților la timp trebuie avute în prim plan, derularea în condiții corespunzătoare a contractelor precum și o politică de investiții eficientă depinzând în totalitate de acestea.

La sfârșit de an, doresc să mulțumesc beneficiariilor noștri și în primul rând conducerii A.N.D. pentru colaborarea fructuoasă existentă până în prezent cu promisiunea că S.C. GENESIS INTERNATIONAL S.A. încearcă să crească încrederea acestora, că vom executa numai lucrări de cea mai bună calitate la termenele stabilite. Dorim un An Nou cât mai bun tuturor beneficiarilor și colaboratorilor noștri...

Ing. Nicolae PĂUN

Director General

S.C. GENESIS INTERNATIONAL S.A.

La cumpăna dintre ani, privesc cu respect și satisfacție rezultatele muncii acestei mari familii, a drumarilor, din care fac și eu parte, cunoscând îndeaproape eforturile făcute pentru europeanizarea infrastructurii rutiere.

Ne bucură reușitele, nu ne dă pace eșecurile, dar și unele și altele constituie raportul activității noului an, în al căruia bilanț dorim să regăsim mai multe împliniri.

Urez tuturor drumarilor țării sănătate, bucurii profesionale consistente, împliniri în plan personal și le cer îngăduință ca atunci când vom ciocni paharele în întâmpinarea noului an, să vărsăm o picătură și pentru cel care ne-au părăsit, dar care ne-au fost alături cu gândul și fapta lăsându-ne amintirea în lucrările durabile cu care ne mândrim toti. Noul An să ne aducă mai aproape de aspirația comună - de a circula pe drumuri și poduri moderne, sigure, de a face din căile rutiere o rețea cu adevărat europeană, o carte de vizită pentru inteligență, inventivitatea și priceperea proiectanților și constructorilor români de drumuri.

La mulți ani, sănătate, noroc și bucurie în marea noastră familie și în căminul fiecărui dintre noi !

Ing. Mihai IUGA
Director Pregătire Programe
Infrastructură Rutieră - A.N.D.

Profesie de credință

Ca unul dintre cei care mi-am dedicat întreaga viață slujirii drumurilor românești sunt foarte bucuros că pot să-mi exprim și eu câteva gânduri legate de această profesie de credință, acum, la trecerea în cel de al doilea an al Mileniului III.

Rămânând la convingerea că nimic în viață nu se poate realiza fără drumuri, cred că progresele înregistrate în ultimii ani în strategia de dezvoltare a drumurilor românești se reflectă atât în calitatea tehnică de excepție a lucrărilor executate cât și în cea a oamenilor care le-au conceput și realizat. Acum, în calitatea pe care o am, de primar al comunei Siliștea Gumești, comună în care s-a născut marele scriitor Marin Preda, am ocazia să mă ocup din nou de drumuri, dar, de data aceasta, de cele locale. Din acest punct de vedere, cred că anul care vine trebuie să constituie un punct de plecare în strategia de clarificare a statutului și organizării acestor drumuri, problema centrală fiind aceea a administrației acestor drumuri.

Dorința mea este aceea ca și alți colegi de-al meu ajunși eventual la vîrstă și experiență pe care eu le-am acumulat să fie consultați și sprijiniți pentru a împărtăși din cunoștințele și experiențele lor generațiilor tinere.

Doresc, acum, la început de Nou An, atât în calitatea mea de primar cât și în cea de drumar, să urez tuturor celor impli-





căți în activitatea de drumuri și poduri, multă sănătate și un călduros și sincer „La Multi Ani!”

Ing. Ioan GHEORGHE
Primarul comunei Siliștea Gumești

Tenacitate și seriozitate

Începutul noului Mileniu prefigurat de năzuințe firești legate de deschiderea de noi perspective a coincis cu aniversarea a 10 ani de la debutul activității firmei CONSITRANS într-un domeniu care a consacrat-o: proiectare, elaborare de studii și furnizarea serviciilor de consultanță pentru lucrări de geniu civil.

Calitatea specialiștilor, tenacitatea, seriozitatea și strategia managerială adevarată au constituit atuurile care i-au permis firmei CONSITRANS să-și continue drumul ascendent în contextul unei competiții acerbe.

Nu pot vorbi de continua dezvoltare a firmei fără să amintesc de contribuția Revistei „DRUMURI PODURI” care a înlesnit accesul către cunoașterea celor mai recente soluții tehnice, a tehnologilor moderne și a unor interesante puncte de vedere privind infrastructura rutieră prin intermediul articolelor și reportajelor sale publicate într-o grafică excelentă.

Cu prilejul încheierii unui alt an de activitate și în preajma sărbătorilor, CONSITRANS urează atât noii conduceri a Administrației Naționale a Drumurilor cât și celei a Asocia-

ciației Profesionale de Drumuri și Poduri succes în desfășurarea activității. Cu acest prilej adresăm și colegilor noștri de breaslă urări de succes alături de tradiționalul „La mulți ani”!

Ing. Ed Iard HANGANU
Director General
S.C. CONSITRANS S.A.

O colaborare benefică

Conducerea și colaborarea dintre drumari și Poliția rutieră a avut, are și va avea un singur deziderat: prevenirea accidentelor și salvarea vieților tuturor participantilor la traficul rutier. Dezvoltarea în ultimii ani a infrastructurii rutiere a impus și impune un nou tip de abordare a tuturor problematicilor legate de semnalizările rutiere, vitezele de circulație, mentalitatea participantilor la trafic etc.

Fie că a fost vorba de arșiță, viscol sau ninsoare, colaborarea dintre drumari și lucrătorii Poliției rutiere a fost și este benefică și constructivă. Desigur, ca și în oricare alt domeniu și în ceea ce privește eficiența și calitatea eforturilor noastre comune mai sunt încă multe de făcut. Atât în calitatea funcției pe care o detin, cât și în cea de absolvent al Facultății de Drumuri Poduri și Căi Ferate București doresc să adresez tuturor colegilor și prietenilor mei dru-

mari sau polițiști, acum, la cumpăna dintră an, multă sănătate și un sincer „La mulți ani”.

Și, tot cu acest prilej, urându-le sănătate, viață lungă și cele mai nobile împliniri, dacă-mi permiteți, aş vrea să nu-i uităm nici pe foștii noștri dâscăli, și în special pe dr. prof. univ. dr. ing. Stelian Dorobanțu, cel care recent a primit înalta distincție de Doctor Honoris Causa al Universității Tehnice de Construcții București.

Lt. Col. ing. Cristian CĂLIN

„Martori vremilor trecute...“

Timpul aleargă pe lângă noi lăsând urme adânci în evoluția fiecăruia și cu toate acestea de fiecare dată mă gândesc la poduri, prima dragoste și sigur și cea din urmă. Pornind de la definitia podului, prima dragoste, ca fiind acel element de structură ce asigură continuitatea unui drum aș dori să mă opresc asupra altrei definiții în care podul capătă dimensiuni spirituale asigurând legătura ideilor între timpurile trecute, prezente și viitoare.

Revista „DRUMURI PODURI” este tocmai dovada prin care, drumul, podul sunt legătura ce se întinde în timpurile trecute, prezente și viitoare.

Colectivul de redactie Tânăr și Vighos pună în evidență tot mai eficient încărcătura spirituală ce emană din conținutul numerelor care au apărut, apar și vor apărea, ce emană chiar din însăși titlul revistei „DRUMURI PODURI”.

La întrebarea ce au însemnat podurile pentru mine în anul 2001, m-aș opri la o definiție dată, în glumă desigur, de colegii mei drumari, care, fără să dorească, ating un subiect dureros pentru mine. Amintesc aici și acum definitia, care din păcate se pare că în timp se transformă în realitate: „Podurile sunt un accident în drum”.

Aplicarea unor soluții în orice amplasament fără discernământ sau neasigurarea resurselor financiare la momentele cerute de structurile existente, pe formula "așa vor mușchii unora", transformă podurile, într-adevăr în accidente în drum.

Anul 2001 atrage atenția asupra unor fenomene la care autoritățile, cu întreg arsenalul semnalelor de alarmă, nu au timp să decidă. Mă refer la fenomenul general de cădere al talvegurilor râurilor interioare, fenomen care a depășit nivelul cotelor alarmante (în 25 de ani căderea se măsoară între 3,00 - 9,00 m adâncime). La multe fundații ale podurilor existente talpa de fundare se află deasupra talvegului.

Neluarea unei decizii care să țină cont de apariția acestui fenomen generat de modificarea regimului de curgere hidraulică a râurilor, decizii care să pună în siguranță podurile existente cu eforturi minime pentru societate, pot conduce la catastrofe inimagineabile.

Apariția unei viituri cu arie de desfășurare pe întreg teritoriul țării similară cu cea din anul 1975 poate pune în pericol 70% din lucrările de poduri existente în rețea. Costurile societății la astfel de dimensiuni pot fi imense.

Sper ca anul 2002 să aducă decizii cât mai bune în evoluția infrastructurii ea fiind singura cale care poate revigora economia țării.

În încheierea mesajului meu vă rog să-mi permiteti să citez câteva strofe apartinând poetului George Coșbuc:

*Colo surele ruine
Către Dunăre privesc
Cum tot vine apa, vine
Mărtori vremilor trecute,
Cât sunt astăzi de tăcute,
Numai inimii-i vorbesc.
Trec și vremile naine,
Trec și-aducerile-aminte,
Cum trec toate pe pământ.*



Podul își îndoie fierul

*Ahi Visez. Eu la ruine
Și la Dunăre privesc,
Cum tot vine apa vine.
Ele stau ruine mute
Mărtori vremilor trecute,
Numai inimii-i vorbesc.*

Ing. Sabin FLOREA
Director general S.C. Viacons S.A.

Confort și siguranță în circulație

Pentru S.D.N. Buzău anul 2001, primul din Mileniul III, pot spune că a fost un an bun. A fost anul în care toți cei 330 km de drumuri naționale de pe raza Secției Buzău au oferit participanților la trafic, confort și siguranță în circulație. A fost anul în care toate lucrările din programul de întreținere periodică au fost comercializate prin firme de specialitate. A fost anul, când pentru crearea condițiilor de muncă, în special pentru perioada de iarnă, au fost puse în funcțiune două baze moderne: una pe D.N. 2 la Mărăcineni, și alta pe D.N. 10 la Pătârlagele. Întreaga activitate depusă a dus la creșterea nivelului calitativ al lucrărilor de între-

ținere și la o îmbunătățire a semnalizării rutiere verticale și orizontale.

De neîmpliniri nu aş vrea să vorbesc, dar totuși aş aminti faptul că se tergiversează realizarea unui sediu de secție, pe măsura drumurilor naționale din județul Buzău. Nutresc speranța că în cursul anului care vine vom promova o investiție pentru realizarea sediului de secție. Cu sprijinul A.N.D. și D.R.D.P. București am reușit să promovăm în programul anului 2002 investiții importante cum ar fi: dublarea pasajelor de nivel de pe D.N. 2 (E85) km 104+000 și km 107+000 și realizarea unui pasaj nou la km 111+000; refacerea drumului național D.N. 10 de la km 25+800 - 26+300 (ieșire comuna Măgura) se va consolida tasarea existentă prin coloane și asanare cu drenuri; la km 36+200-36+500, tasarea din comuna Viperești este prevăzută a se reface prin consolidare cu coloane și asanare cu drenuri; la km 46+000, la podul peste râul Bâsca, se va face o reparatie capitală; la km 79+700-79+800 este proiectat a se face un zid de sprijin din gabioane, pentru a reduce scurgerile masive de pe versant; la km 89+800 - 89+900 se va reface zidul de rambleu din gabioane care este rupt; la km 85+600, se va face o reparatie a infrastructurilor și a căii pe pod; la km 92+600-92+700, unde platforma este tasată, se va consolida și drena. Pășind pragul Anului nou, 2002, doresc să adresez drumarilor din toată țara, tuturor celor cu care am colaborat, din toată inima „La mulți ani!”

Dr. ing. Vasile IONĂȘCU

Sistemul de asigurare a calității în societățile de drumuri și poduri

Conceptul - Sistem de asigurare a calității

Prin noțiunea de Sistem, introdusă de Lutwig Bé talanffy încă de la începutul secolului IX, se înțelege totalitatea componentelor unui ansamblu, aflate în funcțiune și interrelații de interconditionare, urmărindu-se un scop, tel sau finalitate. Sistemele pot fi de o diversitate foarte mare, de la cele biologice, tehnice, până la cele artificiale, de acțiuni, industriale și sociale. Caracteristicile fundamentale ale oricărui sistem sunt: dezvoltare permanentă, progresul și comunicarea cu mediul exterior. În sensul ultimei caracteristici sistemele pot fi deschise (suportă intrări și ieșiri), închise, sau instabile adică se pot degrada sau ameliora. Un sistem închis se poate considera simfonia V compusă de Beethoven. Oare ce s-ar mai putea scoate sau adăuga pentru a fi mai frumoasă și completă?

Sistemul calității așa după cum este definit în standardul SR EN ISO 8402 ediția iulie 1995 reprezintă structurile organizatorice, proceduri, procese și resursele necesare pentru implementarea managementului calității. Deci el reprezintă de fapt tot ce se „găsește și petrece” într-o societate sau organizație. O serie de colegi cred că sistemul calității este o inventie care trebuie neapărat introdusă și în societățile de drumuri, poduri. În realitate acest sistem de asigurarea calității a existat și există, în fiecare societate care a funcționat și încă, mai funcționează în prezent. Au existat sau există societăți cu acest profil care nu au o structură organizatorică, un mod specific de a lucra, procese tehnice de execuție, toată gama de resurse (umane, utilaje, materiale, aparatură de măsură, control etc.), peste care guvernează, sau sunt conduse, de o serie de conducători (direc- tori)? Poate că acest lucru nu a fost sau nu

este conștientizat încă de unii dintre noi, nou este faptul că s-a asociat „societatea economică productivă” de conceptul „sistem”. Acest tip de sistem este legat de conceptul de asigurare calitate, deoarece prin el societatea asigură clientii că realizează și va realiza bunuri materiale la nivelul calității cerute ei. În general acest lucru poate constitui un important criteriu prin care o societate productivă poate rezista pe piața concurențială de astăzi.

Caracteristicile de bază

Sistemul de asigurarea calității trebuie să îndeplinească, în primul rând, caracteristicile generale ale sistemelor, apoi are și unele particularități, așa după cum se poate vedea în continuare:

1. Sistemul de asigurarea calității trebuie să fie într-o continuă dezvoltare și perfectionare, funcție de schimbările permanente de organizare a societăților, dezvoltarea proceselor și a resurselor, din cadrul acestora, amplificarea activităților productive.

2. Sistemul de asigurarea calității trebuie să fie un sistem deschis, adică în permanentă amplificat cu noi elemente sau redus, funcție de necesitățile interne sau externe ale societăților.

3. Sistemul de asigurarea calității trebuie să fie caracteristic fiecărei organizații în parte (așa cum este caracteristica fiecare haină pe fiecare om) chiar dacă au același obiect de activitate. În acest sens sistemul nu se poate împrumuta sau aplica în aceleași condiții la două sau mai multe societăți.

4. Sistemul de asigurarea calității trebuie să fie un mijloc eficient de prevenire a apariției situațiilor nedorite (greșeli, rebușuri, produse cu un nivel de calitate scăzut etc.).

5. Sistemul de asigurarea calității trebuie să impună ordine în toate acțiunile întreprinderii în societate în procesele de execuție, ordine în documente și nu în ultimul rând realizează schimbări în gândirea angajaților. În acest sens sistemul de asigurarea calității poate crea și dezvolta spiritul lucrului în echipă, abandonându-se ideea ca unele persoane în special „cele de conducere” sunt de neînlocuit. De asemenea se poate crea respectul și considerația între angajații societății, indiferent de funcție, contribuție la beneficiul societății, sau număr de acțiuni așa cum se poate întâlni în unele societăți privatizate prin metoda mebo.

6. Sistemul calității trebuie să fie documentat, adică scris. Toate componentele sistemului trebuie să fie scrise prin documente, în special cele privind modul de organizare și procesele (practicile de lucru ale societății). Toate documentele sistemului reprezintă de fapt dovezi obiective prin care se poate demonstra existența sistemului și apoi funcționarea lui. Nedокументarea sistemului duce la imposibilitatea demonstrării existenței lui. Această caracteristică de fapt este una din cele mai importante și chiar prima, pentru a fi considerat sistemul ca o entitate. Dacă ne putem permite să facem o comparație sugestivă, sistemul de asigurarea calității documentat este ca o melodie scrisă pe note, în orice moment putând fi demonstrată existența ei. O melodie nescrisă există și poate fi demonstrată numai atunci când este

cântată. Cred că încrederea deplină o putem avea în orchestrele care cântă după partituri. În același mod, încrederea deplină poate fi furnizată clientilor numai atunci când sistemul calității poate fi demonstrat prin documente. În caz contrar organizația poate fi comparată cu o orchestră care cântă „după ureche”.

7. Sistemul calității trebuie să fie suportul pe care actionează managementul calității (vezi figura 1). Instrumentele managementului calității (planificarea, controlul, asigurarea și îmbunătățirea calității) sunt activități care nu fac parte din sistemul calității. Ele sunt mijloacele prin care se implementează în sistemul calității politica și obiectivele calității promovate de conducerea superioară a societății.

8. Sistemul calității trebuie să fie obligatoriu numai în cazul când este stipulat prin relații contractuale sau impus prin anumite reglementări legale. Se cunoaște faptul că la noi în țară prin legea construcțiilor, apărută în anul 1995, sunt definite calitatea și sistemul calității în construcții. În conformitate cu specificațiile legii, sistemul calității ar trebui să fie obligatoriu pentru toate societățile care concursă la proiectarea, realizarea, întreținerea și exploatarea construcțiilor de drumuri și poduri.

Caracteristicile esențiale prezentate mai sus sunt indispensabile unui sistem de asigurarea calității, pentru ca acesta să fie implementat și să funcționeze. În cazul când acest sistem al calității funcționează el poate deveni o sursă deosebit de valo-roasă de câștiguri financiare. Totuși, valoarea foarte mare dobândită prin funcționarea unui sistem de asigurarea calității este faptul că se câștigă încrederea deplină a clientilor existenți și potențiali. Astfel, societatea poate să asigure în permanentă obiectul de activitate și să se mențină pe piață concurrentială.

Este cunoscut faptul că în anii '70 ai deceniului trecut, având în vedere dez-

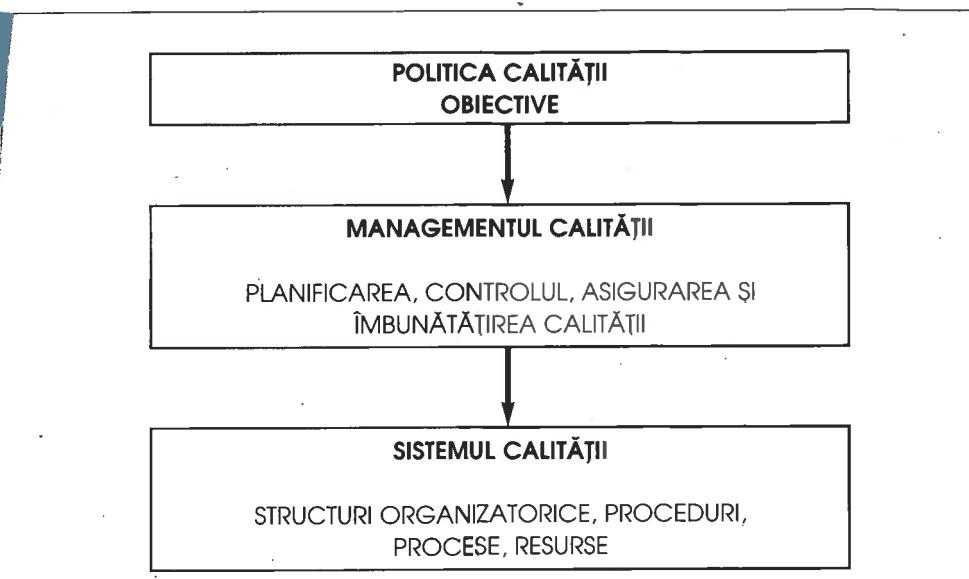


Figura 1

voltarea armonioasă și concurrentială, bazată în mod exclusiv pe calitatea produselor în lume. Organizația Internațională pentru Standardizare (ISO) a emis și revizuește în permanentă seria de standarde internaționale ISO 9000, care reprezintă modele unitare pentru asigurarea calității în societățile creațoare de bunuri materiale. Societățile care doresc să implementeze un sistem de asigurarea calității trebuie să adopte ca model un standard din această categorie, funcție de natura activității sale. ISO clasifică activitățile societăților în patru categorii: proiectare, producție, montaj și service. Standardul ISO 9001, reprezintă modelul pentru societățile care au în obiectul de activitate toate cele patru activități, ISO 9002, reprezintă modelul pentru societățile care nu au în obiectul de activitate proiectarea, avându-le pe celelalte, iar ISO 9003 reprezintă modelul pentru societățile care au în obiectul de activitate numai service și încercări finale. Este evident faptul că societățile din domeniul drumurilor și podurilor, în special cele de execuție, vor adopta ca model standardul ISO 9002. Standardele specificate mai sus se mai numesc și standarde pentru asigurarea ex-

ternă a calității adică prin adoptarea lor ca modele ale sistemului de asigurarea calității, societatea furnizează încredere deplină clientilor că li se vor satisface condițiile necesare impuse pentru calitatea produselor comandate. Pentru managementul calității ISO a elaborat un standard separat ISO 9004 care este de fapt un ghid pentru managementul calității. Acesta este un standard pentru asigurarea internă a societăților adică furnizează încredere conducerii și angajaților că vor satisface condițiile impuse de clientii lor, referitoare la calitate. El trebuie să fie adoptat de toate societățile producătoare de bunuri materiale, implicit de cele din domeniul drumurilor și podurilor.

În țara noastră, ultima revizie valabilă a standardelor ISO seria 9000, este din iulie 1995. În anul 2000, ISO revizuește din nou seria de standarde 9000 și emite viziunea 2000 a standardelor din această categorie, care probabil va intra în vigoare din anul 2002. Noua viziune a standardelor din seria 9000, aduce unele îmbunătățiri fundamentale, în sensul că pun accentul primordial pe sistemul de management al calității și pe procese, condensând foarte mult elementele sistemului de asigurarea calității care determină în mod direct procesul de producție.

(continuare în numărul viitor)

Ing. Ștefan VICOLEANU
S.C.C.F. Iași

Podurile viitorului pe Dunărea de Jos

Primele studii cu privire la realizarea unor traversări permanente ale Dunării în zona Brăila s-au făcut cu ocazia elaborării Studiului de amplasament pentru construirea podului peste Dunăre la Giurgeni, în anul 1960. Studiul a mai cuprins și amplasamentele: Galati - Azalcau, Giurgeni - Vadu Oii, Fetești - Cernavodă și mai târziu, Chiciu - Ostrov.

Pe baza informațiilor obținute, ce au cuprins caracterul și lungimea podurilor, lungimea căilor de racordare la drumurile existente și valoarea investiцийlor s-a aprobat amplasamentul Giurgeni - Vadu Oii, pentru un pod rutier. Podul rutier de la Giurgeni - Vadu Oii a fost dat în exploatare în luna decembrie 1970. În anul 1975, cu ocazia elaborării Studiului de amplasament pentru un nou port maritim la Marea Neagră, pentru varianta Sfântu Gheorghe Delta, s-a considerat pentru racordul feroviar și rutier, traversarea Insulei Mari a Brăilei, în zona Tichilești, la Sud de Brăila și realizarea unor traversări permanente peste Dunăre și Brațul Măcin.

Paralel cu studiile elaborate pentru sporirea capacitatei de trafic pe calea ferată Fetești - Constanța s-a analizat și oportunitatea realizării unei traversări permanente a Dunării și a Brațului Borcea și pentru traficul rutier. Astfel s-au realizat o cale ferată dublă și un sector de autostradă între Fetești și Cernavodă, cu poduri noi peste Dunăre și Brațul Borcea. Lucrările au fost date în exploatare în anul 1986.

Considerații generale

Pornind de la necesitatea ca în fiecare domeniu de activitate să fie elaborate studii de largă perspectivă privind necesitatea realizării unor noi traversări permanente, studiul a fost extins pe întreg sectorul la care România este riverană Dunării, de la Sulina la Baziaș. Această analiză a fost publicată în numărul 5/1990 al Revistei Transporturilor sub denumirea „Considerații cu privire la oportunitatea realizării unor noi traversări permanente pe sectorul românesc al Dunării”, ce a cuprins și amplasamentul Brăila - Măcin.

Prin amplasamentul lor, traversările permanente de la Giurgeni - Vadu Oii și Fetești - Cernavodă au rezolvat problemele de tranzit pe rutele cele mai scurte spre portul Constanța și Litoralul românesc al Mării Negre, zona de Sud-Est a Europei și Orientul Mijlociu.

Se poate spune că, până în prezent,

nu a fost rezolvată problema traficului rutier și feroviar în zona municipiilor Tulcea, Galați, Brăila și Călărași, amplasate pe malul stâng al Dunării.

Lipsa unor traversări permanente în aceste zone a determinat dezvoltarea acestor localități, nesimetric pe suprafețe mari, de o singură parte a fluviului.

Se poate spune că, din această cauză, posibilitățile lor de dezvoltare în viitor vor fi limitate.

În același timp, realizarea unor traversări permanente în aceste zone va favoriza, în afară de traficul urban, și un trafic în tranziție pentru zonele de Nord și Sud ale Dobrogei.

Partial, lipsa acestor traversări permanente ale Dunării este suplinită cu servicii de transbord cu mijloace plutitoare în zona municipiilor Tulcea, Galați, Brăila și Călărași.

Tinând seama de factori sociali, economici și teritoriali, pentru etapa actuală este justificată analiza posibilităților de realizare cu prioritate a

unei traversări permanente a Dunării în zona municipiului Brăila.

Amplasamentul

În mod nemijlocit, amplasamentul unei traversări permanente în zona municipiului Brăila trebuie să asigure o legătură permanentă cu Insula Mare a Brăilei, teritoriu ce aparține administrativ județului Brăila. Această premiză limitează amplasamentul pe sectorul Dunării cuprins între confluența brațului Măcin cu Dunărea la km 168 și spre amonte până în zona de confluență a Dunării cu brațele Cravia și Arapu la km 175 (Fig. 1).

Pe acest sector al Dunării, pot fi luate în considerare două amplasamente principale și anume:

- în zona urbană a municipiului Brăila;
- la limita de Sud a municipiului Brăila.

Pentru amplasamentul din zona urbană, poziția cea mai favorabilă este spre aval de Șantierul Naval Brăila, unde Dunărea are o albie unică de cca. 350 m lățime, la km 173 (Fig. 1).

Traversarea Dunării în acest amplasament se poate realiza cu o singură deschidere de cca. 300 m, fără infrastructuri în albia minoră, cu un gabarit pentru navigația maritimă, înălțime liberă de 38,00 m peste nivelul maxim navigabil și o lățime liberă de minimum 180 m.

Spre municipiul Brăila, racordarea viaductului și a rampelor de acces la pod vor avea o conexiune principală urbană cu zona de intersecție a DN 21 Brăila - Slobozia cu DN 2B Brăila - Buzău și B-dul Dorobanți. În continuare, pentru tranzit, se va putea realiza o legătură cu centura de ocolire, actualul DN 2B Brăila - Galați, în zona pasajului rutier de la km 104+100 (Fig. 1). Accesul din Insula Mare a Brăilei nu pune probleme speciale, se desfășoară la interiorul digurilor

DUNĂRII POPULARE

de protecție pe o zonă fără construcții, cu racordarea la DJ 212 A.

Pe rampa de acces Brăila se poate realiza și un racord feroviar la calea ferată Făurei - Brăila, la intrarea în municipiu, pe traseul vechi al căii ferate industriale, dezafectată în prezent.

Trebuie menționat că, teritoriul pe care se va realiza racordul rutier și feroviar cu municipiul Brăila este în general construit cu posibilități mai limitate de desfășurare, în același timp concentrarea circulației în anumite zone urbane poate genera probleme de impact ecologic.

Tot în zona urbană a municipiului Brăila se mai poate lua în considerare și un amplasament în amonte de Portul comercial cu racordarea viaductului și a rampelor de acces la Bulevardul Carol (Fig. 1). Traversarea Dunării în acest amplasament se poate face în aceleși condiții cu traversarea de la S.N. Brăila.

Dintre cele două amplasamente, cel mai favorabil este cel din zona S.N. Brăila, care asigură conexiuni cu arterele principale urbane și cu centura de ocolire a municipiului și calea ferată.

Amplasamentul din partea de Sud, la limita construită a municipiului Brăila, traversează Dunărea în zona de confluență cu brațele Cravia și Arapu, cu o lățime totală la etaj de cca. 1400 m (Fig. 1, km 175). Traversarea în această zonă impune gabarite pentru navigația fluvială cu înălțime liberă de 20 m peste nivelul maxim navigabil și o lățime liberă de 150 m, pe brațul principal al Dunării. Pe brațele secundare - Cravia și Arapu - se pot adopta gabaritele mai reduse până la 10,00 m înălțime.

În acest amplasament vor fi necesare infrastructuri în albia Dunării și a brațelor auxiliare, precum și unele lucrări de stabilizare a malurilor.

Racordarea podului spre municipiu se realizează la centura de ocolire (DN 2B) și cu conexiuni la drumurile naționale DN 21 Brăila - Slobozia și DN 2B Brăila - Buzău. Legătura feroviară se poate realiza la

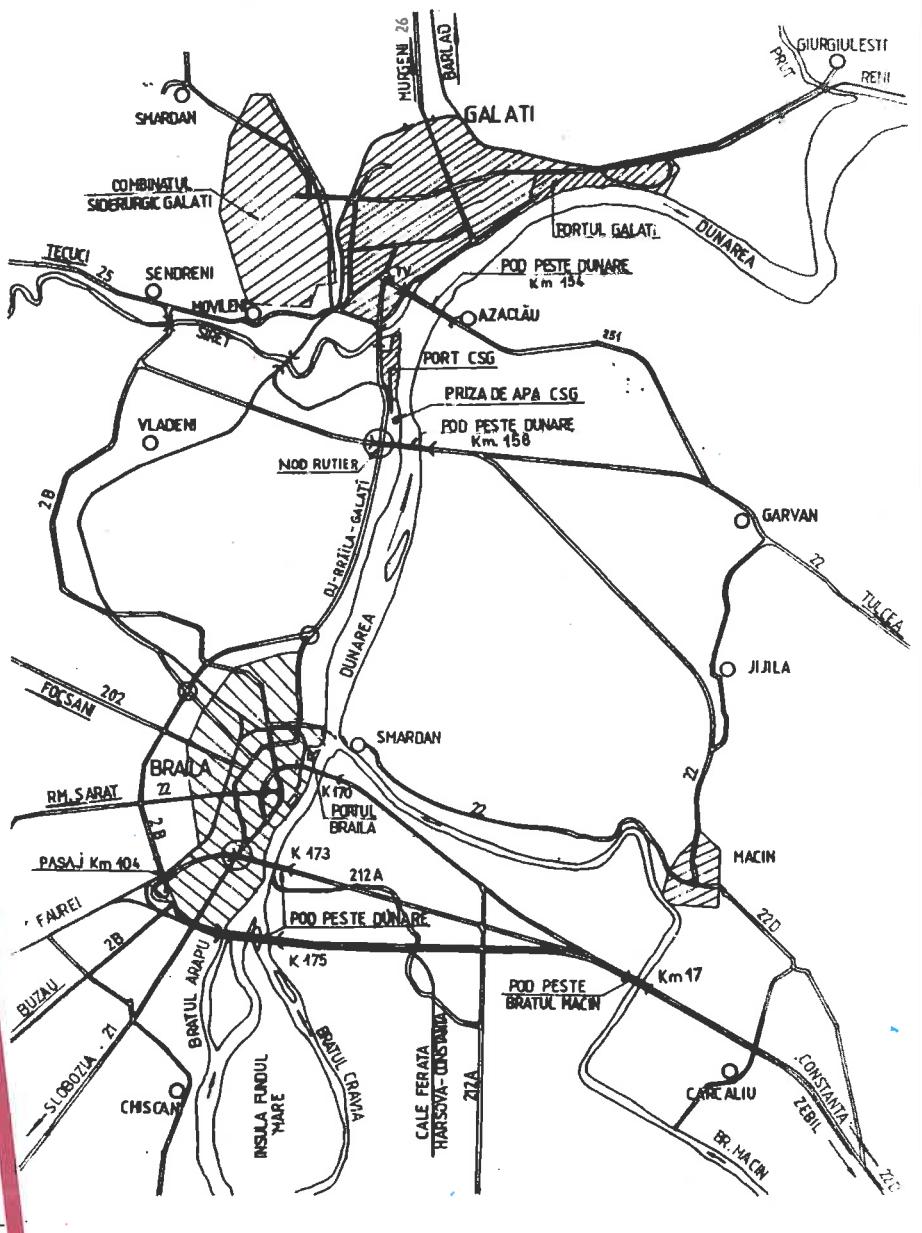


Fig. 1.

calea ferată Făurei - Brăila la intrarea în municipiu, în zona pasajului rutier km 104+900 (Fig. 1). Amplasamentul este favorabil pentru circulația în tranzit și periferic pentru circulația urbană.

În general, teritoriul pe care se vor desfășura lucrările este liber de construcții sau alte obiective majore.

Accesul în Insula Mare a Brăilei se poate realiza în condiții asemănătoare cu cele din primul amplasament, fiind situat în zona îndiguită.

Conexiuni la rețelele rutiere și feroviare existente

Realizarea unei traversări permanente a Dunării în zona municipiului Brăila va avea implicații majore și pentru traficul în tranzit cu Dobrogea, Delta Dunării, Litoralul românesc al Mării Negre și în exterior cu Bulgaria și Turcia. Această conexiune completează factorul zonal ce este determinat de posibilitățile de dezvoltare ale municipiului Brăila pe partea dreaptă a Du-

nării și de accesul permanent la activitatea ce se desfășoară în Insula Mare a Brăilei.

Ca orientare generală a conexiunilor se poate avea în vedere realizarea unei legături directe spre Est, Măcin - Tulcea cu traversarea brațului Măcin în zona localității Carcaliu la km 17 sau spre Sud-Est, Hârșova - Constanța, cu traversarea brațului Măcin în zona Rața - Vadu Oii la km 85-90 (Fig. 1, Fig. 2).

Designur, în mai multe etape, pot fi realizate toate relațiile ce nu sunt contradictorii sau complementare.

Pentru conexiunea spre Est, racordul rutier se poate realiza cu DN 22D Măcin - Caugagia, DN 22, în zona Carcaliu și cu DN 22 A Tulcea - Cataloi - Hârșova.

Se menționează că drumurile naționale

DN 22A și DN 22D sunt drumuri naționale secundare, la care vor fi necesare lucrări importante de reabilitare corelate cu execuția podului peste brațul Măcin.

Racordul feroviar se va putea realiza cu traversarea brațului Măcin pe același pod, cu o cale ferată nouă până în stația Zebil de pe linia Medgidia

- Tulcea, traseu orientat în general pe valea Taita, după traversarea zonei accidentate de la Turcoaia. Pentru asigurarea transporturilor din Insula Mare a Brăilei se va putea realiza o ramificare în lungul insulei până în apropierea localității Mărasu,

pentru transportul feroviar și rutier pe DJ 212 A. Se apreciază că podul peste brațul Măcin poate asigura traversarea unei căi ferate simple și o șosea cu două benzi de circulație.

În varianta realizării unor conexiuni spre Sud-Est Hârșova - Constanța, se consideră că relația principală poate fi feroviară, prin realizarea unei legături între Brăila - Hârșova și Constanța. Orientarea generală a traseului după traversarea Dunării, urmărește Insula Mare a Brăilei pe direcția Nord - Sud, traversează brațul Măcin la km 90 și în continuare traseul se desfășoară pe Valea Casimcea până la stația Sitorman (Fig. 2).

Se menționează că legătura feroviară între Sitorman și Constanța a fost realizată pentru transporturile în Portul Constanța a materialelor de carieră. Prin prelungirea căii ferate de la Sitorman la Stația Târgușor - Gura Dobrogei de pe linia Medgidia - Tulcea se va putea realiza într-o primă etapă o legătură directă între Constanța și Tulcea.

De asemenea, este posibilă realizarea unei legături feroviare directe sau cu ramificație pentru orașul Hârșova. Prin desființarea căii ferate Tăndărei - Giurgiu s-a eliminat orice legătură feroviară cu orașul Hârșova.

În condițiile realizării podului peste brațul Măcin, pentru cale ferată și șosea se va putea realiza și o conexiune rutieră cu DN 22 A Hârșova - Cataloi și cu DN 2A Hârșova - Constanța în zona adiacentă orașului Hârșova.

Podul peste Dunăre și brațul Măcin

După cum este cunoscut, pe sectorul românesc al Dunării, Galați - Călărași, în secolul trecut s-au realizat două traversări perma-

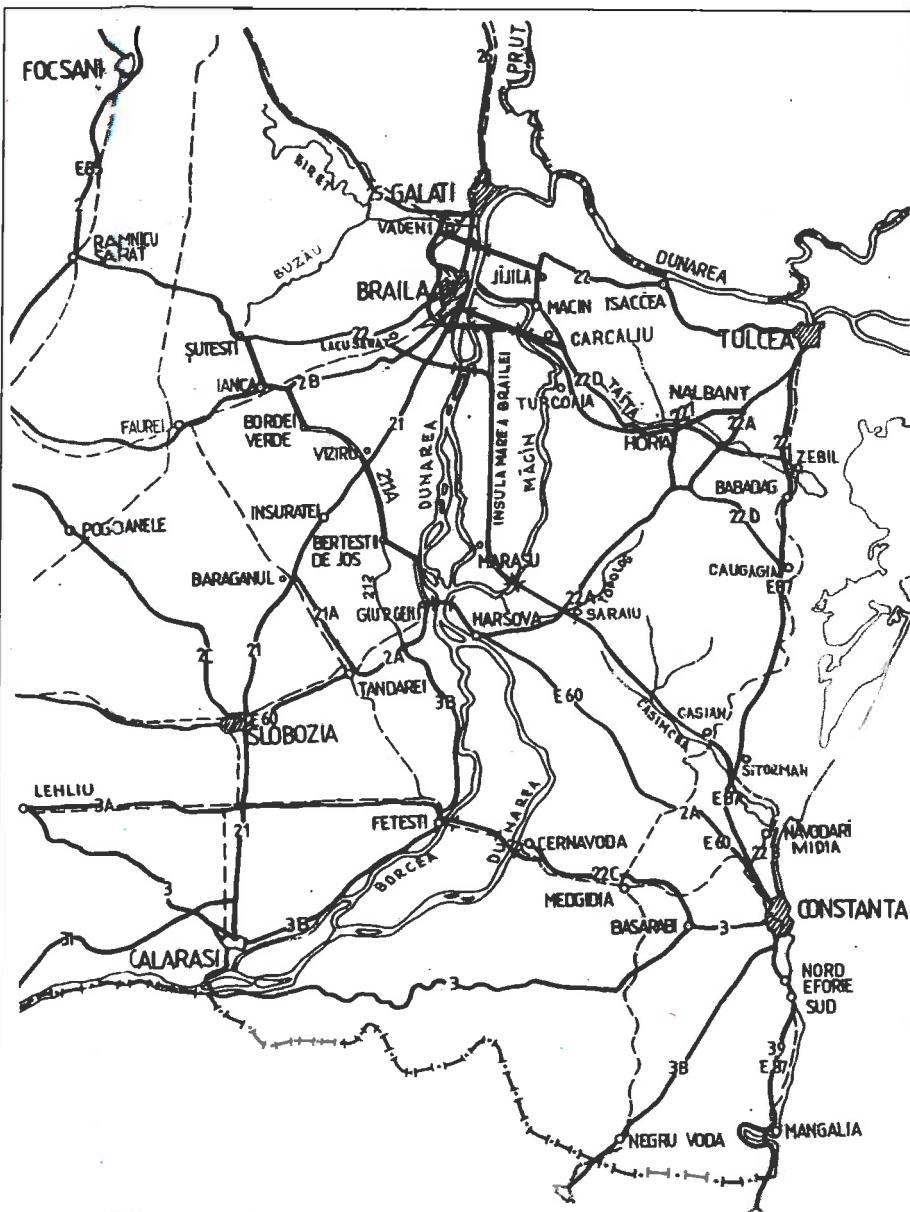


Fig. 2.

nente ale Dunării cu podul rutier de pe DN 2A între Giurgeni și Vadu Oii, dat în exploatare în decembrie 1970 și podurile pentru cale ferată dublă și autostradă peste Dunăre și brațul Borcea dintre Fetești și Cernavodă, date în exploatare în anul 1986.

La realizarea podului peste Dunăre la Giurgeni, s-a definitivat tehnologia de execuție a fundațiilor pe coloane cu diametru mare în terenuri necoezive, cu instabilitate ridicată, soluție ce a fost aplicată cu succes la construcții hidrotehnice portuare și la podurile peste Dunăre și brațul Borcea de pe calea ferată Fetești - Cernavodă. Soluția poate fi aplicată cu succes și la podurile peste Dunăre și brațul Măcin din zona Brăila. De asemenea, s-a definitivat procesul de fabricație al otelelor de înaltă rezistență din clasa OL 52 și a tehnologiei de sudare, soluții de actualitate ce pot fi adoptate și la podurile de pe traversarea permanentă de la Brăila.

Având în vedere aceste realizări, de actualitate și în prezent, se poate afirma că se dispune de experiență necesară în proiectare și execuție pentru realizarea podurilor peste Dunăre și brațul Măcin din zona Brăilei. Desigur, la alegerea soluțiilor și a proceselor tehnologice de execuție trebuie să se țină seama că, la realizarea unor lucrări de asemenea importantă, nivelul tehnic trebuie să fie cel puțin corespunzător etapei în care se realizează lucrările.

Ca orientare generală, infrastructura podurilor se va putea realiza pe coloane de diametru mare introduse în teren prin vibrare sau forare și suprastructura podurilor din metal, beton armat precomprimat sau mixte din metal și beton.

Alegerea soluțiilor va depinde în mare măsură de caracterul podului - rutier, feroviar sau combinat, de numărul de benzi și de mărimea deschiderilor. Această problemă va face obiectul unui studiu tehnico-economic separat. Deschiderile

principale ale podurilor trebuie să asigure cel puțin gabaritele de liberă trecere pentru navigația fluvială sau maritimă. Adoptarea unor deschideri mai mari va avea în vedere eficiența economică, siguranța și condițiile de întreținere în exploatare.

Mentionăm că podurile peste Dunăre de la Giurgeni și de la Fetești și Cernavodă au fost proiectate și executate în totalitate de specialiști români, cu materiale produse în România.

Concluzii

Din analiza factorilor sociali, economici și teritoriali pentru amplasamentele ce pot face obiectul unor traversări permanente ale Dunării din zona municipiilor Tulcea, Galați, Brăila și Călărași se apreciază că prioritățe este realizarea unei traversări permanente în zona municipiului Brăila. Realizarea unor traversări permanente și în alte amplasamente se va putea lua în considerare pe măsura evoluției factorilor sociali, economici și de organizare teritorială a zonelor adiacente.

Realizarea unei traversări permanente în zona municipiului Brăila are următoarele avantaje:

1. Asigură o legătură permanentă cu Insula Mare a Brăilei, teritoriu ce aparține administrativ județului Brăila;

2. Reduce pierderile din manipulare a produselor agricole prin eliminarea transportului combinat - rutier și pe apă - ce pot ajunge la 15 - 20 %;

3. Reduce cheltuielile de transport prin eliminarea traversării Dunării cu mijloace plutoioare;

4. Permite accesul permanent la cele 10 localități din Insula Mare a Brăilei, acces limitat în prezent de mijloacele existente de transbord și de condițiile climatice și atmosferice. Se precizează că accesul la aceste localități este practic închis în

perioada de iarnă sau condiții atmosferice nefavorabile;

5. Asigură condițiile necesare dezvoltării municipiului Brăila pe malul drept al Dunării și posibilitatea realizării de noi secții portuare și zone libere.

6. Creează condiții normale permanente pentru circulația în tranzit pe DN 22, condiționată în prezent de capacitatea mijloacelor plutitoare de transbord și de condițiile climatice și atmosferice, cu efecte favorabile pentru dezvoltarea turismului în Delta Dunării și a reducerii cheltuielilor de transport.

7. Îmbunătățește condițiile social-economice și relațiile dintre județele Brăila, Galați și Tulcea.

Cu privire la ansamblul de lucrări generate de realizarea unei traversări permanente în zona municipiului Brăila, se propun următoarele:

1. Traversarea Dunării cu un pod mixt de cale ferată și șosea la km 175, traversarea brațului Măcin la km 17 cu un pod rutier pentru legătură cu partea de Nord a Dobrogei și traversarea brațului Măcin la km 85-90 cu un pod mixt de cale ferată și șosea pentru realizarea unei conexiuni la orașul Hârșova și Constanța (Fig. 1, Flg. 2).

2. Pentru podul peste Dunăre, alegerea amplasamentului de la km 175, situat la limita zonei construite a municipiului Brăila, cu posibilități mai bune pentru conexiunile în tranzit (Fig. 1).

Amplasamentul are dezavantajul traversării unei zone de confluență a trei brațe cu un număr mare de infrastructuri în albia minoră. De asemenea, este periferic față de traficul urban al municipiului Brăila, comparativ cu amplasamentul de la km 173.

În compensare, în acest amplasament, gabaritul de navigație este mai redus, corespunzător condițiilor de navigație fluvială, cu efecte favorabile asupra lungimii podului și a viaductelor.

Adoptarea variantei pentru o cale ferată simplă și șosea cu patru benzi de circulație, ca elemente de gabarit minime pentru partea carosabilă.

3. Traversarea Brațului Măcin la km 17

cu un pod rutier cu două benzi de circulație și recordarea drumului la DN 22D - Măcin - Caugagia în zona localității Carcaliu și traversarea brațului Măcin în partea de Sud la km 85-90 în zona localității Rata cu un pod mixt cu o cale ferată simplă și șosea cu două benzi de circulație (Fig. 2).

Pentru raccordul feroviar, traseul asigură accesul pe toată lungimea Insulei Mari a Brăilei, posibilități de conexiune cu orașul Hârșova și condiții mai favorabile topografice pe valea Casimcea până la Sîtorma.

4. Capacitatea de transport, feroviară și rutieră, se va putea definitiv numai pe baza unor studii de trafic, în baza cărora se va fundamenta și numărul de benzi de circulație.

5. Reabilitarea drumurilor naționale DN 22A și DN 22D, clasate în prezent ca drumuri secundare și realizarea unei legături

rutiere între drumul județean Galați - Brăila de pe dig cu centura de ocolire a municipiului Brăila.

6. Execuția în etape a lucrărilor, în prima etapă legătura rutieră cu pod peste Dunăre în zona municipiului Brăila și pod peste brațul Măcin la km17 și tratarea legăturii feroviare în etapa a II-a cu pod peste Dunăre în zona comunei Tichișești km186 și pod de cale ferată și șosea peste brațul Măcin în zona km85-90 în apropiere de Rata (Fig. 2).

7. Se apreciază că, în varianta realizării unei traversări permanente a Dunării în zona Zagna Vădeni la km 158 - Fig.1, nu se vor rezolva problemele de dezvoltare social-economică ale municipiilor

Brăila și Galați, datorită poziției exterioare a amplasamentului și lungirea rutelor de transport. Pentru municipiul Galați, amplasamentul de traversare a Dunării este cel mai favorabil în zona turnului de televiziune - Azaclău.

În același timp, se va pierde legătura directă cu Insula Mare a Brăilei, factor determinant în alegerea amplasamentului din zona municipiului Brăila. Accesul în Insula Mare a Brăilei impune realizarea unei traversări a brațului Măcin în zona km 17 ce va mări excesiv ratele de transport cu o sporire substantială a cheltuielilor de exploatare.

Ing. Gheorghe BUZULOIU

FLASH • FLASH • FLASH • FLASH

Investiții la P.C.T.F. Borș

Ministerul Transporturilor a fost nominalizat în anul 1994 de către Guvernul României, Coordonator Național al Programului PHARE Multi - Țări De Facilitare a Tranzitului, având ca sarcini, atât asigurarea managementului, pregătirea și lansarea licitațiilor, evaluarea ofertelor, contractarea și acceptarea finală, cât și gestiunea financiară a proiectelor. Prin acest program au fost finanțate atât proiecte de infrastructură, al căror beneficiar este Administrația Națională a Drumurilor (AND), cât și proiecte de achiziții al căror beneficiar sunt Direcția Generală a Vărmilor (DGV) și Ministerul de Interne prin Poliția de Frontieră. În cadrul acestui program Administrația Națională a Drumurilor a beneficiat prin intermediul Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței de un buget de 350.000,00 EURO pentru construcția de clădiri administrative și instalare statii de căntărire în Terminalul de Mărfuri PCTF Borș. Iată și câteva dintre datele tehnice și valorile acestei investiții: valoare contract - 338.815,17 EURO; valoare lucrări - 331.417,33 EURO;

data de începere - 15.06.1997; data de finalizare - 14.06.1998; data recepției la terminarea lucrării - 13.10.1998; perioada de garanție - 36 luni.

Administrația Națională a Drumurilor a alocat suplimentar suma de 113.057,59 EURO pentru proiectarea lucrărilor de construcție și lucrări de racorduri și utilități ale clădirilor din terminalul vamal.

Constructorul acestei lucrări a fost S.C. PRECON Oradea SRL, Proiectant IPTANA S.A. și Consultant Consilier Construct București. Recepția finală a acestui contract a fost stabilită în luna noiembrie a acestui an.

Costel MARIN

Întâlnirea drumarilor de pe Criș

În ziua de 3 noiembrie 2001 s-a desfășurat în localitatea Vata de Jos întâlnirea anuală a inginerilor de drumuri din zona Crișului și a Banatului, manifestare organizată de filialele A.P.D.P. „Banatul” Timișoara și „Avram Iancu” Deva.

Întâlnirea, aflată la a doua ediție, a reunit aproape 100 de participanți, ingineri care își desfășoară activitatea atât în domeniul drumurilor naționale, cât și locale, constructori, administratori, proiectanți, cadre didactice. Manifestarea a fost dedicată comemorării dispariției dintre noi a reputatului profesor Laurențiu Nicoară de la a cărui trecere în neființă s-a împlinit 1 an. Cu această ocazie s-a evocat activitatea profesională, didactică și editorială a regretatului profesor.

Tot atunci a fost prezentată invitaților monografia dedicată Direcției Regionale de Drumuri și Poduri Timișoara, lansată cu ocazia aniversării a 50 de ani de existență.

De remarcat excelenta organizare a acestei manifestări care se dorește să fie reluată în fiecare an în calendarul Filialelor A.P.D.P. „Banatul” - Timișoara și „Avram Iancu” - Deva.

Marius MIHĂESCU

Obiective și perspective pentru Europa de Est

Federatia Internatională a Drumurilor, IRF este o organizatie profesională non-profit și apolitică. Rolul și obiectivul său permanent sunt de a încura și propasi prin toate mijloacele adecvate, politicele cele mai bune pentru dezvoltarea retelelor de drumuri, constructia și întreținerea acestora, precum și dezvoltarea transporturilor rutiere, la nivel international. IRF încurajează de asemenea aplicarea tehnologiilor și a practicilor de management care asigură maximum de randament economic și social al investițiilor în lucrări de drumuri.

IRF a fost fondată după cel de al 2-lea război mondial de către liderii din lumea afacerilor și industriei particulare care au remarcat nevoiea unei organizații internationale care să se focalizeze asupra dezvoltării de retele de drumuri bune și reabilitării sistemului de drumuri publice ale Europei, distruse din timpul războiului.

În decursul timpului IRF a coordonat proiecte majore de dezvoltare a infrastructurii rutiere în care se includ construcția a peste 1.000 km de drumuri noi în Mexic în anii '50, realizarea legăturii rutiere pan-americane între cele trei Americi, studii și cercetări rutiere, inclusiv un inventar al proiectelor de cercetare la scară a 140 țări în strânsă cooperare cu Biroul Drumurilor Publice din SUA. În prezent IRF este o organizație puternică de peste 600 de membri persoane juridice, firme, asociații și instituții guvernamentale din toată lumea, și are două centre administrative, la Washington DC și Geneva.

Misiunea IRF este de a stimula dezvoltarea transporturilor rutiere ca factor cheie în creșterea economică și socială, de a furniza guvernelor și instituțiilor financiare idei tehnice și expertiză, de a face legătura între membrii săi pentru a facilita schimburi de experti în domeniul afacerilor, de a stabili relații între membrii IRF și alte organizații și instituții din afara ei, de a oferi sprijin federatiilor de drumuri la nivel national.

IRF își duce la îndeplinire misiunea sa

prin intermediul a 6 programe internaționale majore:

- dezvoltarea retelelor de drumuri transnaționale EUROVIA, Drumurile Mătăsii, Drumurile Africii;
- educație: Programul de Burse al IRF;
- instruirea: seminarii pentru conducerile executive și videocasete cu programe educaționale;
- activitățile de lobbying pe lângă instituțiile finanțatoare internaționale, UE, guverne, ONU, pentru promovarea dezvoltării drumurilor;
- reunii, conferințe, simpozioane, congrese;
- publicații: RoadEx, Statisticile Rutiere Internaționale, Baza de date a Autostrăzilor Europene.

Membrii IRF sunt în principal: asociații profesionale, agenți economici, fabricanți și furnizori de utilaje de construcții, firme de consultanță, antreprenori, constructori, instituții de învățământ și cercetare, instituții și agenții guvernamentale, producători de autovehicule, asociații și organizații rutiere naționale, firme din domeniul petrolierului și bitumului, producători de materiale de construcții, edituri, administrații de drumuri. Începând cu anul 2000 IRF organizează pentru țările din Europa de Sud-Est Congrese regionale anuale. Primul asemenea Congres a avut loc la Sofia,

Bulgaria. Cel de al 2-lea Congres Regional IRF a avut loc în România, la Palatul Parlamentului, sala Rosetti, în perioada 23-25 octombrie 2001. România este reprezentată în IRF prin patru membri: Administrația Națională a Drumurilor - A.N.D., Asociația Profesională de Drumuri și Poduri - A.P.D.P., Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR, și Compania Search Corporation.

Acest al 2-lea Congres regional IRF se înscrie în procesul amplu de pregătire a infrastructurilor transporturilor rutiere din România în vederea integrării acestora în sistemele de transport din Uniunea Europeană, precum și pentru preluarea nevoilor de transport rutier mereu crescânde, determinate de dezvoltarea economică. Congresul a fost organizat sub egida și înaltul patronaj al Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței, prin Administrația Națională a Drumurilor, și al IRF Geneva, cu sprijinul Search Corporation, al UNTRR și al A.P.D.P., sponsori principali, fiind precedat de următoarele ședințe anuale: Reuniunea Comitetului Executiv a Centrului de Programe al IRF Geneva, ședinta Consiliului de Administrație al IRF, Adunarea Generală, ședinta Comitetului pentru Programe, reuniunea CRENRA, Comitetul Asociațiilor Naționale de Drumuri, reuniunea Comitetului pentru Programe de Instruire, precum și ședinta Comitetului Executiv. Programul tematic al Congresului a cuprins elemente de strategie



gle în sectorul rutier, aspecte economice legate de dezvoltarea infrastructurii, finanțarea lucrărilor, dezvoltarea și modernizarea cadrului instituțional în sectorul de drumuri, aspecte tehnice, siguranța circulației rutiere. Este de remarcat faptul că în program s-a introdus o sesiune specială focalizată pe probleme specifice românești.

La Congres s-au înregistrat peste 400 de participanți, români și străini. Participarea internațională la acest congres a fost constituită în principal din miniștri ai transporturilor sau reprezentanți ai acestora din țările Europei, înalti funcționari guvernamentali și din administrația de stat din țările din sud-estul Europei, reprezentanți ai instituțiilor finanțatoare internaționale, experti internaționali, consultanți. La nivel

nățional, participarea s-a constituit din parlamentari, miniștri, reprezentanți ai instituției prezidențiale, reprezentanți ai Guvernului României, ai M.L.P.T.L. și ai A.N.D., antreprenori constructori, firme de consultanță, asociații profesionale, reprezentanți ai consiliilor județene, instituții de învățământ superior, bănci, instituții guvernamentale centrale. În cadrul celor 5 teme ale programului au avut loc peste 60 de intervenții, din care multe ale participantilor români.

Un compendium al acestor intervenții este în curs de pregătire de către centrul IRF Geneva,

urmând a fi distribuit de către acesta în conformitate cu procedurile IRF. Cu ocazia Congresului s-a organizat și o expoziție specializată în care un număr de aproape 20 de firme românești și străine și-au prezentat produsele și serviciile pe care le furnizează. În sesiunea finală a Congresului s-a adoptat un proiect de rezoluție. Într-un număr viitor vom reveni cu elementele principale ale acestei rezoluții.

Ing. Ioan DRUȚĂ - 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 emulsilor 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 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 (exterioare, subterane, căi ferate, și tuneluri).

La mulți ani!

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



De la Cuci, la Supuru de Sus...

Contractul 303, D.N. 1F, Zalău - Supuru de Sus

La sfârșitul lunii noiembrie a avut loc receptia oficială a lucrărilor de reabilitare a Contractului 303, pe D.N. 1F, sectorul de drum Zalău - Supuru de Sus.

Finanțarea acestei lucrări a fost asigurată de Banca Europeană de Investiții și Guvernul României, Antreprenor general fiind Astaldi S.P.A., proiectant - Eurometudes S.A., Consultanță apartinând Spea - Search Corporation S.R.L.

Sectorul de drum Zalău - Supuru de Sus are o lungime de 33,294 km și face parte din Drumul European E 81 care străbate România pe direcția Nord-Vest (Petea - Satu Mare - Zalău - Cluj-Napoca - Alba Iulia - Sibiu - Râmnicu Vâlcea - Pitești - București). Dintre principalele caracteristici tehnice ale lucrării amintim: viteza de proiectare - 80 km/h; partea carosabilă (2 benzi) - 8,50 m; lățimea platformei - 10 m. Principalele volume de lucrări executate au fost: terasamente - 91.000 m³; Fundații de balast - 68.000 m³; Agregate stabilizate cu ciment - 34.000 m³; Mixturi asfaltice - 120.000 tone; strat de uzură - 284.000 m²; Reconstrucții sistem rutier - 26.000 m²; Reparații îmbrăcăminte rutiere - 1276 m²; Rigole pavate și carosabile - 13.700 ml; Drenuri longitudinale - 2130 ml; Podete de drum existente - extinderi - 39 buc.; Podete de acces la proprietăți - 480 buc.; Poduri existente - reabilitări - 6 buc.; Poduri noi - 3 buc.; Fundații continue de parapet - 512 ml; Parapeti metalici - 2760 ml; Amenajare trecere la nivel cu calea ferată cu elemente Strail - 2 buc.

Toti cei care au fost prezenți la receptia finală a lucrărilor acestei investiții au apreciat calitatea

deosebită a sectorului de drum reabilitat, calitate situată la nivelul standardelor europene.

Contractul 106, D.N. 15, Cuci - Târgu Mureș

La sfârșitul lunii octombrie a avut loc receptia lucrărilor de reabilitare a D.N. 15, Contractul 106, Cuci - Târgu Mureș, km 39+500 - km 69+970.

Finanțarea a fost asigurată de către Banca Europeană de Reconstituție și dezvoltare (BERD) și Guvernul României. Proiectantul acestei lucrări a fost S.C. VIACONS S.A., Consultant Louis Berger S.A. Durata de execuție a fost de 37 de luni, valoarea totală a lucrărilor fiind de 17,8 milioane de dolari.

Principalele caracteristici tehnice ale lucrărilor de reabilitare a acestui sector de drumuri sunt următoarele:

Lungime: 30,47 km

Lățime parte carosabilă: 7,00 m
Lățime acostamente: 2 x 1,50 m
Lățime platformă: 10 m
Lungime banda a III-a: 0,95 km

În ceea ce privește lucrările efective care au făcut obiectul Contractului 106, ele sunt reflectate astfel:

- Terasamente: 104.000 m³
- Balast: 86.000 m³
- Agregate stabilizate: 41.000 m³
- Mixturi asfaltice: 113.500 t
- Reciclare îmbrăcăminte beton de ciment: 27,30 km
- Parapeti metalici noi: 4.000 ml
- Poduri reabilitate: 13 buc.
- Podete noi: 18 buc.
- Podete reabilitate: 15 buc.
- Ziduri de sprijin, fundații continue parapet: 380 m/1.850 m³
- Șanțuri betonate: 16.700 ml

De remarcat, calitatea deosebită a lucrărilor executate, într-o zonă în care alternația zonelor de șes cu cele colinare a pus probleme serioase celor care au lucrat la această investiție.

Pagina realizată
de Costel Marin



S.C. Construcții rutiere S.A. ARAD:

De la separarea

în premieră, la adaptarea

la economia de piață...

Prima separare a activităților

Județul Arad este primul în care s-a produs separarea activității de administrație a drumurilor locale de cea de întreținere și construcție.

În 1991 se creează Regia Autonomă de Drumuri Județene Arad, iar de la 1 Ianuarie 1995, regia funcționează pe bază de gestiune economică proprie și autonomie financiară și se înființează Administrația de Drumuri și Poduri a Județului Arad conform Hotărârii nr. 12 a Consiliului Județean Arad. Începând cu data de 1 iulie 1998, regia se organizează ca societate comercială cu denumirea S.C. „Construcții Rutiere” S.A. Arad, ca urmare a Ordonanței de Urgență nr. 30/1997. Capitalul social este de 8.589.500.000 lei, integral subscris de județul Arad. În prezent societatea are un număr de 285 de angajați. Echipa managerială este compusă din: Director general dl. ing. Nicolae Popovici, director tehnic dl. ing. Nicolae Radu, Director Economic dl. ec. Marian Hălmăgean. Reteaua de drumuri locale a județului Arad cuprinde conform H.G. 540 / 2000: 1.078,327 km de drumuri județene și 756,765 km drumuri comunale, toate aflate în grija Consiliului Județean prin Administrația de Drumuri și Poduri a Județului. Obiectul de activitate al S.C. „Construcții Rutiere” S.A. este de întreținere, reparatii și modernizare a drumurilor și podurilor de interes județean și local, precum și activități industriale, de construcții și transport, prestații de servicii, activități de laborator, cercetare - proiectare, comerț interior și exterior.

Scurtă prezentare

Societatea dispune de un număr mare de subunități răspândite pe întreg teritoriul județului:

1. Lotul Arad - condus de ing. Elena Hanăș, are districte la: Felnac (cu o stație de asfalt tip ANG), condus de tehn. Nătăia Momir; Siria (dispune de o stație ANG), coordonat de ing. Silvia Hanăș; Curtici (are o stație de emulsie bituminoasă de 10 t/oră și o stație de mixtură asfaltică IMA10), condus de șefa de lot.

2. Lot Chișineu - Criș - șef ing. Florian Gollean, are două districte la: Chișineu - Criș (condus de șeful de lot); Nădab (cu o stație de asfalt ANG), coordonat de tehn. Marta Băta.

3. Lot Ineu, șef ing. Dan Popescu, are districte la: Boxig (cu o stație de asfalt LPX), condus de sing. Marian Moș; Târnava (stație de asfalt IMA 10) - șef tehn. Floarea Oniță.

4. Lot Sebiș, șef ing. Maria Bociu, are două districte: Gurahont (cu o stație IMA 10 în conservare), condus de șefa de lot; Sebiș (stație asfalt), condus de sing. Rodica Braun.

5. Lot Lipova, condus de ing. Teodor Palade, are districte la: Vărădia - șef tehn. Maria Damian; Lipova (stație mixtură tip ANG) și este condus de șeful de lot.

Trebuie să menționăm și Secția Balastiere - Cariere de la Sâmbăteni, condusă de tehn. Teodor Turcaș și Secția Mecanizare coordonată de sing. Petru Nădăban și tehn. Teodor Coman. *Balastiera de la Sâmbăteni furnizează material pleros pentru activitatea de construcții rutiere din județ, dar și altor beneficiari din țară. Materialul extras din albia Mureșului, cu două dragline Nobas, ne spunea dl. tehn. Teodor Turcaș, este sortat inițial de o stație tip SPP 150 care dispune de un concasor granulator GR 6 și care realizează 5 sorturi. A*



ing. Nicolae POPOVICI
Director S.C. Construcții Rutiere Arad
două stație, de tip Bavaria, construită în regie proprie include un concasor tip 6040 și sortează numai piatra spartă. Calitatea lucrărilor este dată de calitatea materialelor" avea să ne spună gazda noastră, ing. Nicolae Popovici, și de aici a rezultat necesitatea construirii balastierelor, precum și importanța ei.

Aruncând o privire asupra dotărilor putem spune că societatea dispune de o mașină termică pentru tratamente bituminoase montată pe un autogudronator, un repartizator de criblură Hamerock, trei repartizatoare de mixturi asfaltice Vögele, doi cilindri compactori vibratori Vibromax și Ham de 7 t, 20 de cilindri compactori tip R 14-8, un excavator pe șenile S 1500, un excavator DH 112, un excavator FAI, 2 încărcătoare frontale Stalowa Wola L 30 și L 34, o macara Hydrom de 18T, utilaje mici de amorsat de tip Joly, cisterne de bitum și carburanți, un număr de 34 de autobasculante de 16t și 10t, 15 vehicule LEA, un autoatelier pentru intervenții, precum și scule de mică mecanizare.

Pentru activitatea de iarnă, unitatea are în dotare șapte auto-

gredere: tip AG 180 și OK G 8 și G 12, o freză tip Ural, 2 freze montate pe tractor, pluguri, precum și repartizatoare de nisip antiderapant. Societatea dispune de un laborator central, autorizat gradul 3, cu o bună dotare care asigură toate tipurile de determinări specifice, laborator condus de ing. Traian Ilie.

Societatea a desfășurat anul trecut și anul acesta lucrări de întreținere, reparării, îmbrăcăminte asfaltice, tratamente bituminoase, aprovisionare cu material pietros etc.

Cifrele spun totul

În anul 2000 cifra de afaceri a S.C. „Constructii Rutiere” S.A. Arad a fost de 46.657.049.000 lei defalcată după cum urmează:

- 13.888.052.000 - bugetul Consiliului Județean;
- 22.801.394.000 - din Fondul Special al Drumurilor Publice;
- 4.811.204.000 - lucrări de la M.L.P.A.T.;
- 5.155.949.000 - lucrări executate către terți.

S-au executat tratamente bituminoase pe 100,036 km, pe un număr de 14 drumuri județene și 2 drumuri comunale, s-au modernizat 12,776 km de drumuri, s-au executat covoare bituminoase pe 5,109 km. Pe 5,253 km de drumuri s-au executat îmbrăcăminte bituminoase ușoare, iar pe 5,150 km s-au efectuat pietruiiri. Plombări s-au făcut pe o suprafață însumată de 28.000 m². De asemenea, societatea a produs 37.000 m³ de agregate de balastieră.

În anul curent, unitatea a înregistrat până la 31 octombrie, un venit de 35.048.259.000 lei, urmând a se realiza până la finele anului o cifră de afaceri în jur de 44.000.000.000 lei. Capitalul social a fost majorat la 8.621.001.000 lei. S-au realizat tratamente bituminoase pe 72,78 km, în sapte etape, stabilite de către Consiliul Județean dintre care societatea a adjudicat prin licitații un număr de 5 eta-

pe. S-au executat îmbrăcăminte bituminoase ușoare pe 6,965 km, modernizări pe 1,6 km, pietruiiri pe 0,7 km și plombări de drumuri asfaltate pe 23.000 m².

Firma constructoare a executat către terți o serie de lucrări dintre care putem menționa: platforme în zona liberă Curtici, străzi în orașul Pâncota în lungime totală de 3 km. S-au mai produs și 24.000 m³ de agregate de balastieră.

Pe drumurile lui Slavici

În periplul nostru prin județ, gazdele noastre ne-au oferit cu amabilitate date interesante despre drumurile locale, caracteristicile lor și despre însemnatatea lor economică și socială.

D.J. 709 Arad - Siria - Seleuș - Sicula - Cermet - limita județului Bihor reprezentă o axă Nord - Sud a județului, care în weekend are un trafic foarte intens. Aici s-au executat o serie de tratamente bituminoase pe diverse tronsoane totalizând peste 12 km și covoare asfaltice pe aproape 2 km.

„Am observat de-a lungul timpului, ne-a spus dl. ing. Popovici, directorul societății, faptul că tratamentele bituminoase executate în anotimpul călduros au o vîlă mai lungă decât cele executate în luniile septembrie, octombrie și noiembrie. Datorită temperaturilor ridicate din timpul verii și a umidității scăzute, materialul se

închide mai bine, are porozitate scăzută și nu permite infiltrarea apei.” Am ajuns în periplul nostru și la Siria, localitatea unde se întâlnesc D.J. 709 și D.J. 708 B, și unde s-a născut în anul 1848 prozatorul Ioan Slavici.

Un drum de maximă importanță este D.J. 792C Buteni - Șilindia - Târnova - Pâncota - Curtici - granița cu Ungaria, o axă Est-Vest de aproape 80 km. Pe D.J. 792 C s-au executat tratamente bituminoase în anul 2000. Prezintă o importanță deosebită și pentru că în această zonă nu există cale ferată, transporturile efectuându-se pe căi rutiere. Am putut admira un pod din blocuri de piatră, monument istoric, care are aproape 2 secole de viață, și este încă în exploatare și care probabil va dăinui încă mult timp datorită solidității lui.

DJ 708 B face legătura între DN 7 (la Păuliș și Ghioroc) cu localitatea Siria. Pe acest traseu s-au executat tratamente pe 1,8 km. Aici mai există încă pe anumite porțiuni, o cale ferată rămasă din secolul trecut și construită de Imperiul Habsburgic în 1898, pe care a circulat primul tramvai electric din Europa, pe ruta Arad - Ghioroc - Lipova și Ghioroc - Pâncota și care era numit de localnici „Sägeata Verde”.

DJ 682 descrie un arc de cerc în județul Arad, având cele două capete la limita județului Timiș și străbătând localitățile Birchis-Bața-Lipova-Arad- Felnac și are o lungime de aproape 130 km. Cu o lungime impresionantă și un traseu pitoresc ce străbate zone împădurite din Munții Zarandului, drumul prezintă de-a lungul lui diferite stări de viabilitate având mai multe tipuri sisteme rutiere pe diferite sectoare.



DJ 792B Sebiș - Dezna - Moneasa



Pod tip TUBOSIDER pe DC 13 Beliu - Archiș

În anul 2001 aici s-au executat tratamente bituminoase pe aproape 40 km. Am întâlnit un drumar înimos în persoana inginerului Teodor Palade care se află în slujba drumurilor locale de aproape 30 de ani și care a participat la construcția DJ 682 în 1972-1973. „Noi cu sufletul, avea să spună, am rămas tot administratori; ne doare când vedem cum se deteriorează drumurile și noi nu putem face ceva”.

Un drum spectaculos este DJ 792 B, Bârza - Sebis - Dezna - Moneasa ce urcă în inima muntelor Codru Moma în stațiunea turistică Moneasa, renumită pentru pitorescul ei cât și pentru exploatarea de marmură. Inginerul Nicolae Radu, cel care a condus timp de peste 20 de ani secția Sebis (cu peste 380 km în administrație), și de care aparține DJ 792 B ne spunea zâmbind: „De-a lungul anilor am aplicat «covoare» pe portiuni scurte chiar de 10-15 m, dar și covoare asfaltice mai mari, de 800-1000 m, pentru a întreține acest drum de mare utilitate în stare bună. Noi am dorit să continuăm traseul după Moneasa, către județul Bihor și să-l reclasificăm, dar nu am găsit același interes din partea colegilor noștri bihoreni”. Pe DJ 792 B s-au executat în 2000 tratamente bituminoase pe tronsoane însumând 8 km și s-au așternut covoare asfaltice pe 2.4 km. Pe DC 13, în apropiere de comuna Archiș, Societatea a construit un pod tip Turbosider ne-a relatat ing. Nicolae Radu, actualul director tehnic. Drumul Comunal DC 30 Dleci - Laz - Dezna a fost asfaltat în 1997-1998. Tot asfaltat este și DC 68 Măderat - Mășca, aşa cum ne-am dorit să vedem și în alte zone ale țării.

Adaptarea la economia de piață

Viata ne-a obligat, avea să ne spună ing. Nicolae POPOVICI, să ne adaptăm la regulile economiei de piață. Astfel, a trebuit, respectând legea, să facem tot ce este necesar pentru a funcționa și exista în aceste vremuri. Să vă dau un singur exemplu: societatea noastră a importat bitum de la o firmă din Belarus, unitatea punând la dispoziție stația de emulsie de la Curtici. Aici bitumul este descărcat din vagoanele cisternă, procesat și reîncălzit în stație și apoi distribuit în autocisterne cu care este transportat către beneficiari. Produsul este agrementat tehnic, determinările de laborator efectuându-se în cadrul laboratorului Facultății de Căi Ferate, Drumuri și Poduri Timișoara. Produsul se comportă foarte bine în condițiile meteo-climaterice din țara noastră. În anul 2000 s-au primit 650t bitum din care 350t a fost folosit de S.C. „Construcții Rutiere” S.A. Arad iar 300t a fost livrat către alți beneficiari: R.A.D.P.J. Deva, R.A.D.P.J. Vâlcea, S.C. „Drumuri Locale” S.A. Bihor, S.C. „Drumuri și Poduri” Caransebeș.

Pentru 2002 se dorește sporirea cantității de bitum importată precum și contactarea unui număr mai mare de beneficiari; produsul, de bună calitate, acoperă o necesitate a constructorilor de drumuri.

Cât despre gazda noastră, ing.

Nicolae Popovici, acesta s-a născut în județul Arad, în localitatea Tânova. A urmat cursurile Liceului de Construcții Civile și Industriale Oradea secția Drumuri și Poduri după care Facultatea de Construcții Timișoara secția C.F.D.P. pe care a absolvit-o în 1981. Legat fiind, sufletește de județul în care s-a născut, s-a întors la Direcția Județeană de Drumuri și Poduri Arad. A lucrat la Secția Chișineu-Criș, apoi la Direcția de Investiții și Întreținere iar din 1989 la Secția Arad. Din 1991 este numit Director la Direcția Județeană și ulterior la Regia Autonomă de Drumuri Județene Arad. A înndeplinit, cu timpul funcțiile de Manager, Administrator și Director General conform legislației în vigoare în perioadele respective. În finalul documentării noastre, acesta remarcă, printre altele: „Pentru rețeaua de drumuri locale a județului Arad anii 1990 - 1995 au reprezentat o perioadă bună. Atunci s-au executat multe tratamente bituminoase, multe covoare asfaltice, modernizări, astfel încât rețeaua a ajuns la o stare de viabilitate bună. După acești ani fondurile pentru lucrările de întreținere, reparări și construcții de drumuri au scăzut de la an și acum ne confruntăm cu o situație foarte grea. În plus toate lucrările pe care le executăm sunt obținute prin participarea la licitații (sistem care de altfel se practică în toată lumea), dar nu este foarte avantajos în prezent pentru că nu ne putem pregăti din timp, de la începutul anului cu utilaje, cu personal, pentru activitățile pe care le vom desfășura. Așa cum am mai afirmat, a trebuit și trebuie să ne adaptăm în permanentă la condițiile în care existăm și lucrăm pentru că altfel nu se poate.”

P.S. La vremea când noi încheiam documentarea, în județul Arad se făceau pregătirile pentru întâmpinarea sezonului rece și stabilirea programului de activitate pe timp de iarnă. Le urăm și noi drumarilor arădeni succes în activitate, o iarnă usoară și un sincer „La mulți ani”, acum la cumpăna anilor.

Foto și text Marius MIHĂESCU

Inaugurarea Pasajului rutier de la Remetea Mare

În ziua de 17 noiembrie 2001 a avut loc inaugurarea pasajului denivelat de pe D.N. 6, km 540+800 de la Remetea Mare.

La inaugurare au participat Ministrul Transporturilor, Lucrărilor Publice și Locuinței, dl **Miron MITREA**, prefectul județului Timiș, **Horia CIOCÂRLIE**, președintele Consiliului Județean Timiș, **Dan SIPOȘ**, Directorul Inspectoratului Teritorial în Construcții, profesor univ. dr. **Cornel FURDUI**. Din partea A.N.D. a participat Director ing. **Mircea EPURE**, iar din partea D.R.D.P. Timișoara Directorul regional, Ing. **Liviu DÂMBOIU**, Director Tehnic ing. **Horia SIMION**, Director dr. ing. **Cornel MARȚINCU** din partea firmei proiectante IPTANA S.A., precum și alte personalități marcante din județul Timiș și din structurile Drumurilor Naționale, firmelor constructoare etc. Lucrările la Pasaj au început în 1996, în baza Hotărârii de Guvern nr. 1052/02.12.1995 și au fost întrerupte de mai multe ori din lipsă de fonduri. Lucrarea a fost proiectată de către societatea IPTANA S.A., iar execuția a fost realizată de către Grupul de Săntiere Drumuri și Poduri Timișoara în baza autorizațiilor de construire nr. 63/1996 și 31/2000. Beneficiarul investiției este Administrația Națională a Drumurilor, prin Direcția Regională de Drumuri și Poduri Timișoara. Intrând în domeniul tehnic, am reținut că pasajul are cea mai mare lungime construită din tară, deschiderea totală propriu-zisă fiind de 428 m, iar lungimea cu rampe este de 922 m. Construcția a fost realizată la clasa de încărcare E, și a fost proiectată pentru viteza de 80 km/h. Lățimea căii de rulare este de 7,8 m, are 2 benzi la care se adaugă 2 trotuare de 1,25 m fiecare. Pasajul este prevăzut cu borduri înalte de separație a părții carosabile de trotuare, pentru siguranța circulației, trotuarele fiind și ele la rândul lor încadrate cu parapeti metalici. Infrastructura pasajului este formată din: două culée înecate cu pereti



și rigle din beton armat, fundate direct; 17 pile pe doi stâlpi și rigle din beton armat, fundate direct; 2 pile lamelare cu rigle din beton armat aflate în apropierea căii ferate și care formează o deschidere de 31,3 m. Suprastructura pasajului este alcătuită din grinzi precomprimate cu armături aderente de 21 m (152 buc.) și 8 grinzi de 30,6 m prefabricate tronsonate, postcomprimate. În secțiune transversală sunt 8 grinzi. Peste placa de suprabetonare a pasajului s-a realizat hidroizolația cu mem-

brana Excelpont G.C. Calea pe pod este realizată cu beton asfaltic de pod având montate 8 rosturi de dilatație de tip N 50 Freyssinet. Rampele au lățimea de 8 m și sunt realizate cu umplutură de pământ, un strat de 25 cm balast fundație, iar racordarea la terasamente s-a făcut cu sferturi de con pereate și plăci de racordare. Pasajul are o utilitate deosebită pentru fluența traficului în această zonă, descongestionând o arteră circulată - D.N. 6 - de blocaje care se produceau la trecerea de nivel cu calea ferată.

Pagină realizată de Marius MIHĂESCU



Recensământul general de circulație din anul 2000

Obiective

Recensământul de circulație din anul 2000 s-a efectuat în conformitate cu recomandările CEE - ONU.

Pentru realizarea practică, în condițiile țării noastre, A.N.D. - CESTRIN a elaborat „Instructiuni pentru efectuarea înregistrărilor de circulație rutiere pe drumurile publice. Anul 2000.”

Obiectivele și domeniile de utilizare a rezultatelor recensământului de circulație sunt:

a) Analiza sistemului circulației rutiere pe rețea de drumuri publice interurbane (D.N., D.J., D.C.) și determinarea:

- repartiției în spațiu și evoluția în timp a traficului de mărfuri și călători pe rețea de drumuri publice interurbane;
- principalelor caracteristici ale traficului: intensitate și compozitie, pentru fiecare sector de drum.

b) Utilizarea datelor obținute pentru:

- fundamentarea programelor de îmbunătățire și dezvoltare a rețelei rutiere prin reabilitarea drumurilor existente și construirea de drumuri noi și autostrăzi;
- planificarea și proiectarea investițiilor rutiere;
- planificarea lucrărilor de întreținere și reparare a drumurilor;
- fundamentarea măsurilor de organizare a circulației rutiere;
- determinarea dinamicii de evoluție a traficului;
- elaborarea de statistici cu caracter național și internațional;
- elaborarea documentației pentru CEE-ONU privind rezultatele recensământului de circulație din anul 2000 pe rețea de drumuri naționale europene.

Posturi de înregistrare a circulației

Categorie drum	Numărul posturilor de înregistrare
Drumuri naționale	776
Drumuri județene	2 203
Drumuri comunale	183
Total rețea drumuri publice	3.162

Metoda folosită

Recensământul general de circulație pe ansamblul rețelei de drumuri publice interurbane se efectuează periodic, odată la cinci ani, prin înregistrarea manuală a traficului pe grupe de vehicule, pe baza unui plan de sondaj în spațiu, pe rețea de drumuri și în timp, pe parcursul anului de recensământ.

Recensământul are ca scop estimarea traficului mediu zilnic anual, pe grupe de vehicule, în fiecare post de recensământ și a valorilor medii pe drumuri și rețele rutiere.

Recensământul de circulație din anul 2000 s-a realizat în 3162 de posturi de recensământ amplasate pe rețele de drumuri naționale, județene și comunale (vezi tabelul 1).

În paralel cu recensământul de circulație manual pe rețea de drumuri naționale s-au efectuat și înregistrări automate de trafic în 382 de posturi dotate cu contori totalizatori de tip ISAF și 40 de posturi de tip WIM (weigh in motion) în care traficul se înregistreză pe 14 clase de vehicule și se cântăresc vehiculele din mers.

Grupele de vehicule recenzate

Vehiculele au fost recenzate pe 9 grupe:

1. Biciclete și motociclete fără ataș;
2. Autoturisme, microbuze, autocamioane și autospeciale (cu sau fără remorcă), motociclete cu ataș;

Tabelul 1

3. Autocamioane și derivate cu 2 osii;
4. Autocamioane și derivate cu 3 osii sau 4 osii;
5. Autovehicule articulate (tip TIR), vehicule cu peste 4 osii, remorcere cu trailer;
6. Autobuze;
7. Tractoare, vehicule speciale;
8. Remorci la tractoare și autocamioane;
9. Vehicule cu tractiune animală.

Calendarul recensământului

Recensământul circulației rutiere din anul 2000 s-a efectuat în 14 zile, repartizate pe tot parcursul anului, care alcătuiesc două săptămâni complete.

Durata înregistrărilor zilnice a fost de:

- 8 ore, între orele 8-12 și 14-18 pe rețea de drumuri naționale;
- 14 ore, între orele 6-20 pe rețea de drumuri județene și comunale.

Excepție a făcut ziua de joi, 10 august, pentru care durata înregistrărilor a fost de 24 ore.

Calculul intensității medii zilnice anuale a traficului în vehicule fizice

Intensitatea medie zilnică anuală a traficului în fiecare post de recensământ s-a calculat astfel:

a) pentru fiecare grupă de vehicule fizice cu relația:

$$N_i = \frac{K}{14} \sum_{j=1}^{14} \frac{q_{ij}}{q_i} \quad (1)$$

în care:

N_i - intensitatea medie zilnică a traficului (MZA), pentru grupa „i” de vehicule;

q_i - debitul de 8 ore pentru drumurile naționale și de 14 ore pentru drumurile județene și comunale, înregistrat în ziua „j” pentru grupa „i” de vehicule;

SISTEME DE EVALUARE

a - coeficient de redresare, reprezentând raportul între intensitatea traficului pentru perioada de 8 ore, respectiv 14 ore de recensământ și intensitatea traficului de 24 de ore, ale cărui valori sunt indicate în tabelul 2;

K - coeficient de oblicitate a estimării MZA pe baza eşantionului de 14 zile de înregistrări manuale; acest coeficient se determină pe baza analizei înregistrărilor automate de circulație și reprezintă raportul între MZA calculat pentru înregistrările efectuate pe tot parcursul anului și MZA calculat ca medie a traficului înregistrat în cele 14 zile în care s-a făcut recensământul de circulație cu mijloace manuale.

Valorile coeficientilor de redresare a datelor de recensământ au fost determinate prin analiza statistică a datelor de înregistrări orare obținute pe rețeaua de posturi de recensământ WIM pentru drumurile naționale și pe baza înregistrărilor de 24 ore pentru drumurile județene și comunale.

b) pentru total vehicule fizice, cu relația:

$$N = \sum_{i=1}^9 N_i L_i \quad (2)$$

Intensitatea medie zilnică anuală a traficului pe drumuri și rețele rutiere a fost calculată ca medie ponderată a intensităților medii zilnice anuale ale traficului pe sectoarele de drum componente, cu relația:

$$N_i = \frac{\sum N_j L_j}{\sum L_j} \quad (3)$$

în care:

L_i = lungimea sectorului de recensământ „I”

Rezultatele recensământului din anul 2000

Rețeaua de drumuri publice pe care a fost efectuat recensământul a cuprins 48.497 km de drumuri naționale,

Valorile coeficientilor „a” de redresare a datelor de recensământ

Rețeaua de drumuri	Raport intervale orare	Coeficienti de redresare pe grupe de vehicule									Total vehicule
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	
DN	8/24	0.44	0.52	0.46	0.53	0.41	0.46	0.57	0.42	0.51	0.50
DJ+DC	14/24	0.84	0.80	0.85	0.88	0.83	0.82	0.85	0.85	0.86	0.82

Tabelul 3

Rețeaua de drumuri publice recenzată

Categorie de drum	Lungime recenzată	
	km	% din rețea
Drumuri naționale	13 992*	100,0
Drumuri județene	32 676	90,7
Drumuri comunale	1.829	6,6

* Lungimea nu include traversările de municipii

județene și comunale (tabelul 3).

Traficul mediu zilnic anual (MZA) pentru anul 2000 pe rețele de drumuri a fost de:

- 3776 vehicule / 24 ore pe rețeaua de drumuri naționale;
- 1008 vehicule / 24 ore pe rețeaua de drumuri județene;
- 621 vehicule / 24 ore pe rețeaua de drumuri comunale.

Traficul MZA pe fiecare grupă de vehicule și rețea de drumuri este prezentat în tabelul 4.

Din analiza rezultatelor recensământului de circulație pe sectoare de recensământ și drumuri naționale, pot fi evidențiate următoarele:

a) pe o serie de sectoare de drum (exemplificări în tabelul 5) traficul MZA depășește 16000 veh/24 ore, adică traficul corespunzător trecerii la clasa tehnică I, conform Normei tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice.

b) pe cca. 8,5% din rețeaua de drumuri naționale traficul actual corespunde clasei tehnice II, fiind necesara asigurarea amenajării sectoarelor respective de drum conform cerințelor acestei clase tehnice, respectiv parte carosabilă cu 4 benzi de circulație, elemente geometrice în plan și profil în lung corespunzătoare, etc.

c) pe cca. 1/3 din lungimea rețelei de drumuri naționale ponde-

Tabelul 2

Traficul mediu zilnic anual pe rețele de drumuri

MZA 2000, veh / 24 ore

Nr. crt.	Grupa de vehicule	Drumuri naționale	Drumuri județene	Drumuri comunale
1	Biciclete, motociclete	158	126	97
2	Autoturisme, microbuze, autocamionete	2757	587	309
3	Autocamioane și derivate cu 2 osii	329	64	30
4	Autocamioane și derivate cu 3 sau 4 osii	112	28	13
5	Autovehicule articulate	165	8	3
6	Autobuze	59	13	6
7	Tractoare	33	39	36
8	Remorci la autocamioane și tractoare	67	24	18
9	Vehicule cu tracțiune animală	96	119	109
10	Total vehicule	3776	1008	621

rea traficului de vehicule grele depășește 20% din traficul total.

Evoluția traficului pentru perioada 1990-2000

Evoluția traficului în perioada 1990-2000 pe grupe de vehicule pe rețele de drumuri (D.N., D.J., D.C.) este prezentată în tabelul 6.

Rezultă că, după o creștere a traficului în perioada 1990-1995, în perioada următoare 1995-2000, apare o ușoară scădere pe rețeaua de drumuri naționale și o scădere mai importantă, sub nivelul anului 1990 pe rețelele de drumuri județene și comunale.

Având în vedere că în perioada 1995-

Tabelul 5

Sectoare de drumuri naționale cu trafic foarte intens

MZA > 16.000 veh. fizice / 24 ore

DN	Limite sector km	MZA veh / 24 ore	Tip drum	DRDP
1	12+000-16+000	48 000	E	București
39	5+000-11+900	25 963	E	Constanta
1	36+880-53+650	25 540	E	
2	7+848-11+500	24 114	E	
1	95+530-122+000	21 383	E	
1	16+000-36+880	19 600	E	
1	79+712-95+530	18 956	E	
5	7+573-10+300	18 587	E	
7	384+640-386+200	18 527	E	Timișoara
1	66+650-79+712	17 794	E	
1B	2+880-10+000	17 676	P	
2	11+500-18+200	17 494	E	
1	125+683-138+000	17 456	E	
1A	170+030-177+609	17 414	P	Brașov
2A	196+500-205+300	17 214	E	Constanta

2000 s-a produs o creștere importantă a parcului de vehicule, scăderea traficului pe drumurile interurbane se explică prin reducerea mobilității, respectiv a numărului de km parcursi de vehicule în afara localităților.

Pe rețeaua de drumuri naționale traficul a scăzut în perioada 1995-2000 cu cca. 2%, pe categorii de drumuri scăderea variind între 15% la drumurile naționale secundare și 0% la drumurile naționale europene. De remarcat, că la categoria vehicule articulate, care este cea mai agresivă pentru drumuri, traficul a crescut în medie cu 20%, cu un maxim de 22% pe drumurile naționale europene.

Scăderea de trafic s-a datorat, în principal, vehiculelor din categoria tractoare și vehicule speciale, la care reducerea a fost de 50%.

De asemenea, trebuie mentionat că pe o serie de sectoare de drumuri, repre-

zentând circa 45% din rețea, traficul a crescut în perioada 1995-2000.

Desi pe ansamblul rețelei de drumuri naționale s-a înregistrat o ușoară scădere a traficului, pe unele drumuri, traficul a crescut chiar cu rate de creștere importante:

- pe 17 drumuri naționale europene, cu până la 85%;
- pe 21 drumuri naționale principale, cu până la 103%;
- pe 21 drumuri naționale secundare, cu până la 161%.

Concluzii

Prin realizarea recensământului de circulație din anul 2000 și prelucrarea rezultatelor acestuia s-au stabilit datele de baza care vor fi utilizate, până la următorul recensământ din anul 2005,

pentru elaborarea tuturor studiilor de trafic privind programarea, planificarea și proiectarea investițiilor rutiere, întreținerea și repararea drumurilor, organizarea circulației rutiere și elaborarea datelor pentru statistici naționale și internaționale (CEE-ONU, IRF, Eurostat) și proiecte ale rețelelor internaționale de transport (TEM, TINA, TIRS etc.).

Stagnarea și chiar regresul traficului pentru perioada 1995-2000 este temporară și se datorează evoluției nefavorabile a situației economice (scăderea productiei industriale și a PIB, inflația, creșterea costului combustibilului).

De altfel, chiar în această perioadă, au fost sectoare de drum și drumuri, pe care traficul a crescut, uneori chiar cu rate importante de creștere.

Pentru perspectivă, în condițiile unei evoluții pozitive a situației economice, se estimează o creștere a traficului pe toate cele 3 rețele de drumuri publice interurbane, după o curbă ascendentă de tip logistic, cu o creștere mai lentă în prima perioadă 2000-2005, creștere similară cu cea constată pentru perioada 1990-1995 și o creștere cu rate superioare în următoarea perioadă 2005-2015.

Ing. Mircea NICOLAU

Ing. Ileana MOLAN

A.N.D. - CESTRIN

Tabelul 6

Evoluția traficului pe rețele de drumuri în perioada 1990 - 2000 (MZA, veh / 24 ore)

Nr. crt.	Grupa de vehicule	Drumuri naționale			Drumuri județene			Drumuri comunale		
		1990	1995	2000	1990	1995	2000	1990	1995	2000
1	Biciclete, motociclete	205	141	158	164	129	126	115	91	97
2	Autoturisme, microbuze, autocamioane	1942	2742	2757	441	610	587	237	318	309
3	Autocamioane și derivate cu 2 osii	393	407	329	113	117	64	60	55	30
4	Autocamioane și derivate cu 3 sau 4 osii	135	113	112	52	44	28	34	23	13
5	Autovehicule articulare	129	137	165	24	16	8	12	6	3
6	Autobuze	80	76	59	27	22	13	17	12	6
7	Tractoare	113	66	33	83	67	39	59	49	36
8	Remorci la autocamioane și tractoare	144	90	67	71	50	24	46	34	18
9	Vehicule cu tractiune animală	80	85	96	94	120	119	76	97	109
10	Total vehicule	3221	3857	3776	1069	1175	1008	656	685	621

Prof. univ. dr. ing. Stelian DOROBANȚU: DOCTOR HONORIS CAUSA al Universității Tehnice de Construcții București

Sunt deosebit de onorat să deschid lucrările festive ale Senatului Universității Tehnice de Construcții București, dând curs hotărârii unanime a acestuia de a conferi domnului Profesor Stelian Dorobantu înalțul titlu academic de DOCTOR HONORIS CAUSA, în semn de deosebită și aleasă prețuire a întregii activități didactice, științifice și inginereschi, a contribuției sale remarcabile la dezvoltarea învățământului de construcții rutiere din România.

În persoana domnului profesor Stelian DOROBANȚU, Școala Superioară de Drumuri, Poduri și Căi Ferate din București, omagiază pe unul dintre cel mai distinsi reprezentanți ai săi, care a slujit-o cu devotament și abnegație de aproape 50 de ani.

Sunt unanim recunoscute și apreciate meritele domnului profesor în dezvoltarea disciplinelor de proiectare, construcția și întreținerea drumurilor și autostrăzilor, precum și introducerea unor discipline noi de pregătire a viitorilor ingineri cum este cea privitoarea la ingineria de trafic.

Claritatea prelegerilor și înalta rigoare științifică au fost în permanență îmbinate cu o rară măiestrie și competență, prin prezentările făcute din bogată și complexă activitate inginerescă.

Profesorul Stelian DOROBANȚU a ilustrat în întreaga sa activitate faptul că nu pot transmite cunoștințele fundamentale ale profesiei, dacă nu ești implicat în realizarea celor mai complexe probleme inginereschi ale domeniului.

În „Laudatio” care va fi prezentat de către Domnul profesor universitar dr. ing. Anton CHIRICĂ, Decan al Facultății de Căi Ferate, Drumuri și Poduri, vor fi evidențiate multiplele fatete ale personalității complexe ale celui pe care îl omagiem astăzi.

Domnul profesor Stelian DOROBANȚU a fost și continuă să fie și în prezent, în fruntea celor care urmăresc introducerea și promovarea conceptelor, me-

Ziua de 28 noiembrie a fost și va rămâne o zi memorabilă în viața și istoria învățământului superior tehnic de drumuri din România: acordarea titlului de Doctor Honoris Causa, al Universității Tehnice de Construcții din București, d-lui prof. univ. dr. ing. Stelian DOROBANȚU. Acest titlu vine să confirme de fapt rezultatul muncii și efortului depus într-o viață de om pentru dezvoltarea și cunoașterea aprofundată a teoriei și tehnicii infrastructurii rutiere moderne, atât în țară cât și de pe mapamond.

Momentul deosebit la care am asistat a prilejuit o emoționantă întâlnire între inginerul, teoreticianul, profesorul și mai ales Omul Stelian DOROBANȚU, cu studenți, profesori și colaboratori apropiați.

Îl felicităm și noi, la rândul nostru pentru această încununare cu totul și cu totul deosebită, urându-i viață lungă, sănătoase și multă putere de muncă. Respectând, la rându-ne, măcar o parte din canoanele acestui ceremonial (care întârzie comentariile și lucrările de cuvânt) vă prezentăm în cele ce urmează alocuțiunile d-lui prof. univ. dr. ing. Petre PĂTRUȚ, rectorul Universității Tehnice de Construcții București și prof. univ. dr. ing. Anton CHIRICĂ, decanul Facultății de Căi Ferate, Drumuri și Poduri.

Alocuțiunile care, sintetizează de fapt, întreaga viață și operă a d-lui prof. univ. dr. ing. Stelian DOROBANȚU, Doctor Honoris Causa al Universității Tehnice București:

todelor de investigare și tehnologilor noi în construcția de drumuri din țara noastră.

Ca membru marcant al Colegiului Academic și al Senatului Universității Tehnice de Construcții București, domnul profesor Stelian DOROBANȚU a desfășurat o prestigioasă și deosebită de

prolifică activitate științifică și tehnică.

Neobosită activitate științifică și tehnică, calitățile exceptionale de dascăl, recunoașterea internațională de care se bucură profesorul Stelian DOROBANȚU, precum și contribuția sa în ingineria rutieră românească constituie argumente fundamentale pentru actul onorant de recunoaștere și recunoștință, pe



care Senatul Universității Tehnice de Construcții București îl înfăptuiește astăzi, cu cele mai alese sentimente de respect față de distinsul nostru coleg.

Prof.univ.dr.ing. Petre PĂTRUȚ
Rector al U.T.C.B.

Sunt onorat și cu emoția justificată încerc să vă prezint, în minutele care urmează personalitatea și aspectele semnificative din creația tehnico-științifică a d-lui profesor Stelian DOROBANȚU, căruia urmează ca, Senatul Universității Tehnice de Construcții să-i confere titlul academic de Doctor Honoris Causa.

De la început îmi exprim regretul că timpul scurt pe care îl am la dispozitie nu îmi permite să evidențiez toate realizările din deosebit de bogată activitate inginerescă, științifică și didactică, care i-a asigurat d-lui profesor prestigiul recunoscut.

Domnul profesor Stelian DOROBANȚU s-a născut la 28 septembrie 1925 în București. După terminarea studiilor liceale la Liceul Matei Basarab din București a fost admis la Facultatea de Construcții din Politehnica București devenită după reforma învățământului din 1948 Institutul de Construcții București, pe care l-a absolvit în 1950.

Imediat după terminarea studiilor universitare, în 1951, s-a angajat ca inginer proiectant la Institutul de Proiectări Construcții Speciale (IPCS) Divizia de Drumuri și din 1957 până în 1968 prin transfer ca proiectant Șef și șef de proiect la Institutul de Proiectări Transporturi Auto Navale și Aeriene (IPTANA) din cadrul M.T.Tc. În paralel a lucrat până în 1962 cu normă întreagă în învățământ, într-o simbioză remarcabilă, proiectare de performanță, învățământ superior, avizare tehnică, conducere doctorate etc. permanent pe durata a 50 de ani.

Începând din 1957 a devenit titularul cursului de Infrastructura Drumurilor și din 1973 titularul cursului de Proiectarea și Construcția Drumurilor, dar a predat de asemenea Autostrăzi, Drumuri Urbane și Aeroporturi precum și Inginerie de Trafic, primul curs de trafic din țara noastră.

Prelegerile sale s-au remarcat prin claritate, concizie și elocvență, prin argumentarea riguroasă a tezelor expuse și prin îmbogățirea conținutului cu realizările noi în domeniu.

În învățământ i s-au acordat succesiv toate gradele didactice până la cel de profesor în 1975 la Institutul de Construcții București. A condus de asemenea în perioada 1975-1985 și din 1990-1993 Catedra de Drumuri și Căi Ferate, iar în perioada 1972-1995 a fost membru în Consiliul Profesoral al C.F.D.P. și membru în Senat. În perioada 1968-1972 a înăpătit funcția de Prodecan al facultății având contribuții de seamă în modernizarea programelor analitice și realizarea și amenajarea noilor spații de laborator.

Din 1995, dl. Dorobanțu este profesor consultant la Catedra de Drumuri și Căi Ferate și își continuă activitatea începută în 1991 de conducător științific al lucrărilor de doctorat. În prezent conduce stagiul a 8 doctoranzi. În perioada 1991-2001, dl. Profesor Stelian DOROBANȚU a înăpătat activitatea de doctorat a numeroase generații de ingineri români și străini, care în urma unor teze unanim recunoscute au obținut titlul științific de doctor inginer.

În paralel cu activitatea didactică, profesorul Stelian DOROBANȚU a desfășurat permanent, de aproape cinci decenii, o prodigioasă activitate de proiectare, avizare și expertizare, îmbinată armonios cu cea de cercetare științifică.

Și-a început activitatea în 1950, imediat după absolvirea facultății la Institutul de Proiectări Construcții Speciale, Divizia de Drumuri și la IPCH până în 1957 când a trecut la IPTANA-MTTc. A lucrat cu funcția de bază în aceste instituții până în anul 1962 când a trecut cu funcția de bază în învățământul universitar și jumătate de normă în proiectare. A participat la întocmirea a 30 de studii și proiecte, unele remarcabile ca performante pentru perioada în care au fost realizate și cu elemente semnificative de noutate. În acest sens am extras câteva exemple care atât la vremea respectivă cât și astăzi au rămas ca lucrări de referință, pe care îți face plăcere să le parcurgi atât prin

înscrierea în relieful regiunii, arhitectura lucrărilor de consolidare și usurinta de parcurs dată de elementele geometrice alese: Tg. Jiu - Petroșani (de la Podul Lainici la Podul Fabian), Poiana Stampei-Măgura Calului (Pasul Tihuța), Sadova - Rădăuți, Garda-Arieșeni, Tg. Jiu-Horezu, Bicaz-Galu, Mehadia-Teregova, Gura Vălii-Orșova (Porțile de Fier I), Brezoi-Voineasa.

De asemenea pot fi menționate studiile pentru proiectarea modernizării tronsoanelor Câmpulung - Brașov, Văleni - Brașov, Buzău - Brașov precum și studiile de trafic pentru Autostrada București - Pitești și București - Brașov. A participat de asemenea cu instituțiile de specialitate la elaborarea unor studii de sistematizare pentru orașele Onesti, Galați, Iași și Târnăveni precum și la realizarea studiilor de capacitate portantă la aeroporturile Otopeni și Băneasa și proiectarea pistelor la aeroporturile Bala Mare, Cluj și Tg. Mureș. În cadrul lucrărilor Bicaz - Galu, împreună cu profesorul Ioan STĂNCULESCU au proiectat și executat pentru prima dată în țară, sistemul de susținere a rambleurilor cu bolti cu pilaștri. În 1960 a elaborat pentru prima dată în țară noastră metodologia de determinare a eficienței economice a lucrărilor de modernizare a drumurilor și a pasajelor denivelate. În activitatea științifică dl. Profesor DOROBANȚU a abordat domenii de frunte ale tehnicii rutiere, care prezintă un mare interes în practica rutieră. Dintre cele mai importante se pot menționa: „Aspecte privind comportarea îmbrăcămintilor de ciment”, „Realizarea terasamentelor din pământuri argiloase suprumezite și înghețate”, „Aplicații ale teoriilor undelor de soc și ale teoriei așteptării aplicate la probleme de trafic rutier”, „Teoria plăcilor aplicată la consolidarea sistemelor rutiere”, „Proiectarea execuției și urmărirea sectorului experimental (12 sisteme rutiere) pe D.N. 5 km 22-25”, „Modele matematice ale regresiei

PORTRET

și corelări multiple", „Noul val: SHRP (Strategic Highway Research Program)", „Influenta sarcinilor pe osie asupra drumurilor", „Reologia bitumurilor și asfalturilor". A publicat peste 80 de studii și articole, 27 de manuale și cărți de specialitate ca autor sau coautor, în țară și străinătate. Multe din manualele editate sunt cunoscute studentilor și specialiștilor din domeniu, menționăm dintre cele mai valoroase: „Betonul armat în România", vol. II, coordonator academician C. Avram, partea de drumuri și aeroporturi (1987); „Lexicon de construcții și arhitectură", 4 volume, coordonator academician A. Bălan, termeni și de-

talii pentru drumuri, căi ferate și metrou, „Recyclage des enrobates", coautor în CT8, AIPCR Paris 1999. În anul 2000 a fost desemnat de către AND-CESTRIN reprezentant pentru activitatea managerială privind elaborarea manualului „Agregate pentru drumuri" din cadrul Uniunii Europene, indicativ COST 337, Bruxelles. În perioada 1992-1994 a fost numit expert științific din partea României, într-un colectiv pentru Programul de cercetare în transportul rutier din țările Centrale și Est Europene în cadrul Organizației pentru Cooperare și Dezvoltare Economică (OCDE) - Paris. După 1990 a fost membru în comisia MLPAT de atestare profesională a verificatorilor de proiecte și a specialiștilor experti în domeniul Drumurilor și Aeroporturilor, precum și membru fondator și vicepreședinte al Asociației Profesionale de Drumuri și Poduri din România (APDP).

Această succintă prezentare a personalității tehnico-științifice a profesorului Stelian DOROBANȚU nu poate fi încheiată fără a menționa faptul că exceptionalele sale calități de dascăl, om de știință și inginer sunt însotite de calități sufletești remarcabile precum: modestie, disponibilitate la dialog, putere de adaptare la nou, exigență în pregătirea profesională. În închelierea alocuției mele, doresc să subliniez faptul că hotărârea Rectorului și Senatului U.T.C. București, de a conferi profesorului Stelian DOROBANȚU, înaltul titlu academic de DOCTOR HONORIS CAUSA, reprezintă încă o bineemeritată recunoaștere a meritelor sale didactice și tehnico-științifice, a rolului important pe care l-a avut și îl are în progresul ingineriei civile din România.

Prof.univ.dr.ing. Anton CHIRICĂ
Decan al Facultății de Căi Ferate,
Drumuri și Poduri

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

MARINI
Stații și finisare asfalt
Compactoare
ITALIA



GILETTA
Răspânditoare
material antiderapant

assaloni
Echipament de
întreținere rutieră
ITALIA

HOFMANN
Mașini și vopsea de maraj rutier
GERMANIA



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

MOOG
Inspectori de poduri pentru
drumuri și căi ferate
GERMANIA

La Mulți Ani!

Statutul Asociației Profesionale de Drumuri și Poduri din România

Cap. I. Dispoziții generale

Art. 1. Asociația Profesională de Drumuri și Poduri din România (A.P.D.P.) este constituită în conformitate cu art. 34 din Legea 21/1924 la data de 28.04.1990, în baza sentinței nr. 1568 / 1990 a Judecătoriei sectorului 1 București.

Sediul Asociației este în București, B-dul Dinicu Golescu nr. 41, scara 2, etaj 1, ap. 37, sector 1.

Art. 2. Asociația este o organizație profesională apolitică, neguvernamentală și autonomă, cu personalitate juridică, potrivit legii.

Art. 3. Asociația este organizată și funcționează pe baza prezentului Statut, adaptat prevederilor OG 26 / Ianuarie 2000.

Cap. II. Scopurile și obiectivele asociației

Art. 4. Asociația are ca scopuri să contribue la:

- apărarea intereselor profesionale ale membrilor săi, indiferent de subordonare;
- dezvoltarea cooperării și favorizarea programului prin: analiza și dezbaterea de ansamblu a problemelor care tratează drumul, transportul rutier, siguranța circulației și protecția mediului înconjurător;
- promovarea unor forme moderne și unitare de organizare ale domeniului rutier;
- informarea și perfecționarea profesională continuă a membrilor săi.

Art. 5. Obiectivele principale ale asociației sunt:

- Asociația Profesională de Drumuri și Poduri din România va asigura rolul și obiectivele unui Comitet Național Român al A.I.P.C.R., în care sens va colabora permanent cu Asociația Mondială de Drumuri și cu comitetele tehnice ale acestora;
- să organizeze comitete tehnice corespondente cu cele ale Asociației Mondiale de Drumuri (A.I.P.C.R.);
- să contribuie la dezvoltarea din punct de vedere tehnic și economic a activităților proprii;
- să sprijine dezvoltarea cercetării științifice și tehnice din domeniu rutier;
- să sprijine realizarea corporilor de specialiști (experti, verificatori etc.) și să apere interesele lor conform regulamentelor specifice;
- să colaboreze cu organele guvernamentale, alte organisme și organizații sau unități economice, sociale și profesionale;
- să se afilieze la organisme similare naționale și internaționale;
- să organizeze conferințe, simpozioane și schimburi de experiență pe teme profesionale;
- să participe la manifestări tehnice similare din țară și străinătate;
- să promoveze imaginea A.P.D.P. sub orice formă în țară și străinătate;
- să asigure protecția profesională a membrilor săi; în acest scop va funcționa un „Consiliu de Onoare”;
- să sprijine activitatea de pregătire și specializare a membrilor săi prin forme de învățământ adecvate;
- să sprijine și să stimuleze activitatea de inventică;
- să propună și să participe la elaborarea de instrucțiuni, standarde, normative tehnice și acte normative specifice domeniului;
- să colaboreze la elaborarea măsurilor privind protecția mediului înconjurător, în domeniul drumurilor și podurilor;
- să creeze baze de date tehnice;
- să asigure conform legii participarea cu specialiști în comisii de licitație pentru proiectarea, execuția lucrărilor și achiziții de bunuri din domeniu.

Cap. III. Atestarea tehnică

Art. 6. Asociația va atesta din punct de vedere tehnic (pregătire profesională a personalului, dotare cu utilaje și echipamente specifice, experiență în activitate, asigurarea calității etc.) persoane juridice de specialitate afiliate, în corelare cu prevederile legale.

Domeniile la care se asigură atestare tehnică sunt următoarele: cercetare, proiectare, consultanță, expertiză, execuție, întreținere și reparări drumuri și poduri.

Derularea activității de atestare se va asigura printr-o comisie centrală la București, comisii teritoriale la Timișoara, Cluj-Napoca și Iași.

Președintii comisiilor de atestare vor informa semestrial Biroul Permanent despre desfășurarea activității.

Comisiile își vor desfășura activitatea după regulamentul de funcționare.

Cap. IV. Membri - drepturi și obligații

Art. 7. Asociația are membri activi (individuali și colectivi) și membri de onoare.

Art. 8. Pot deveni membri activi ai asociației persoane fizice și/sau juridice care au o calificare și preocupări în domeniul rutier definit la articolul 4.

Art. 9. Membri de onoare, personalități din țară sau străinătate, pot fi aleși cu majoritate simplă de voturi, de către Conferința națională a asociației pentru recunoașterea serviciilor aduse sau a contri-

butiei remarcabile la progresul în domeniul drumurilor și al transportului rutier.

Membrii de onoare nu plătesc cotizație.

Art. 10. Membrii asociației au următoarele drepturi:

- să participe direct sau prin delegați la lucrările conferinței;
- să se exprime și să-și susțină liber părerile în ocaziile prilejuite de activitatea asociației;
- să facă parte din comitetele tehnice naționale ale asociației;
- să ia parte la manifestările organizate de asociație și să participe la dezbateri;
- să colaboreze la publicațiile tipărite de asociație;
- să aleagă și să fie aleși în Consiliul Național sau al filialelor teritoriale;
- să participe ca reprezentanți ai asociației la congrese, conferințe, în țară sau străinătate;
- să participe la formele de pregătire și specializare profesională organize de asociație;
- să aibă acces la mijloacele din dotarea asociației;
- să participe la concursul profesional „Anghel Saligny” și la acordarea altor premii instituite de asociație.

Art. 11. Membrii asociației au următoarele obligații:

- să respecte prevederile Statutului;
- să plătească cotizația de membru;
- să respecte normele de etică profesională și ținută morală;
- să sprijine și să participe la desfășurarea activităților asociației;
- să susțină în toate ocaziile prestigiul asociației și al sectorului rutier.

Art. 12. Membrii asociației își pierd calitatea prin:

- neplata cotizației timp de 6 luni;
- pierderea drepturilor civile;
- încălcarea eticii profesionale.

Cap. V. Organizarea și conducerea Asociației

Art. 13. Structura organizatorică a Asociației este constituită din:

- filiale teritoriale cu / fără personalitate juridică;
- grupe de membri individuali în cadrul filialelor;
- comitete tehnice naționale la nivel central cu participarea membrilor de la filiale.

Art. 14. Organul de conducere este Conferința Națională, respectiv teritorială care se organizează anual sau la cererea a cel puțin o treime din membri.

Art. 15. Conferința Națională se va putea desfășura și va fi statutar constituită dacă sunt prezenti cel puțin două treimi dintre delegații aleși la Conferințele teritoriale.

Art. 16. Conferințele teritoriale se vor putea desfășura și vor fi statutar constituite cu majoritatea simplă a membrilor.

Art. 17. Conferința Națională are următoarele atribuții:

- aproba Statutul asociației, îl poate modifica sau completa;
- analizează activitatea Consiliului Național între conferințe;
- aproba bugetul asociației și descarcă gestiunile pentru anul precedent;
- alege noul Consiliu Național, comisia de cenzori și comitetele tehnice naționale, odată la 2 ani;
- aproba programul de activitate al asociației pe perioada următoare.

Art. 18. Convocarea conferințelor și difuzarea materialelor se va face cu cel puțin 30 zile înainte de data desfășurării.

Art. 19. În intervalul dintre con-

ferințe, asociația va fi condusă de un Consiliu Național ales pe o durată de 2 ani, format din 19 - 35 membri.

Alegerea Consiliului Național se face cu majoritate simplă de voturi de către Conferința Națională prin vot deschis.

Alegerea președintelui se face de către membrii Consiliului Național prin vot deschis.

Președintele reprezintă asociația în relațiile cu alte organizații din țară și străinătate. Președintele conduce lucrările Consiliului Național și ale Biroului Permanent. În cazuri exceptionale poate delega aceste atribuții.

Art. 20. Consiliul Național are următoarele atribuții:

- alege Biroul Permanent cu următoarele funcții: un președinte, un prim-vicepreședinte, doi vicepreședinti, un secretar și patru membri;
- urmărește realizarea obiectivelor Asociației stabilite prin Statut și prin hotărârile Conferinței Naționale;
- elaborează concepția și strategia de dezvoltare a Asociației;
- analizează și stabilește programul de lucru al comitetelor tehnice naționale;
- aproba înființarea de noi filiale teritoriale.

Art. 21. Consiliul Național se întrunește semestrial și ori de câte ori este nevoie, fiind convocat de președinte și poate lua decizii cu majoritatea simplă din numărul total al membrilor acestuia.

Art. 22. Biroul Permanent asigură conducerea operativă a Asociației între ședințele Consiliului Național și va prezenta rapoarte de activitate periodic Consiliului Național.

Art. 23. Verificarea respectării disciplinelor financiare, folosirii judicioase a mijloacelor bănești și a administrației patrimoniului se face de către comisii de cenzori, formate din 3 membri, alese din cadrul filialelor pe o durată de 2 ani de către conferințe și care vor funcționa pe lângă consiliile filialelor și Consiliul Național.

Art. 24. În cadrul asociației se vor organiza comitete tehnice naționale care să soluționeze obiectivele asociației și programul de activități anual atât la nivel național cât și teritorial.

Art. 25. Președintii comitetelor tehnice naționale se numesc de către Consiliul Național și prezintă anual un raport asupra activității desfășurate.

Art. 26. Filiala este organizația care reprezintă associația teritorială. Organul de conducere al filialei este Conferința Filialei. Între conferințe, conducerea filialei se asigură de către un Consiliu format din: președinte, 1-3 vicepreședinti, secretar și câte un membru din partea unor unități afiliate, aleși prin vot deschis cu majoritate simplă. La filialele teritoriale care au numărul membrilor în Consiliu mai mare de 9, se poate constitui un birou permanent format din președinte, 1-3 vicepreședinti și secretar.

Art. 27. Conferințele filialelor teritoriale se organizează anual sau la cererea a cel puțin o treime din membri și/au următoarele atribuții:

- analizează activitatea Consiliului filialei;
- aprobă bugetul filialei și descarcă gestiunea pentru anul precedent;
- alege o dată la 2 ani noul Consiliu și comisiile de cenzori;
- alege delegații la Conferința Națională;
- aprobă programul de activitate al filialei pentru perioada următoare.

Art. 28. Hotărârile Conferinței Naționale și teritoriale se adoptă prin vot deschis cu majoritate simplă.

Cap. VI. Formele de activitate

Art. 29. Activitatea asociației se desfășoară prin:

- comitete tehnice naționale;
- organizarea de congrese, conferințe, simpozioane, dezbateri, cursuri, expoziții și târguri;
- publicații de specialitate și bulleteine informative;
- biblioteci tehnice, centre de documentare și altele;
- colaborări cu alte organizații din țară și străinătate.

Art. 30. În vederea desfășurării activității lor, associația și filialele teritoriale asigură mijloace materiale și financiare și se conduc după regulamente proprii.

Cap. VII. Mijloace materiale și financiare

Art. 31. Patrimoniul asociației se compune din bunuri mobile, imobile și mijloace financiare obținute din donații, sponsorizări, achiziții și construcții, venituri proprii.

Art. 32. Asociația și filialele au bugete proprii de venituri și cheltuieli.

Art. 33. Sursele de venituri sunt:

- cotizații;
- taxe de înscriere și taxe de atestare tehnică;
- sponsorizări, donații și subvenții de la persoane fizice și/sau juridice din țară sau străinătate;
- publicații periodice, publicitate, expoziții, târguri, acțiuni turistice, organizarea unor cursuri și altele;
- orice alte surse legate de venituri ocazionale.

Taxe de înscriere în asociație și cotizațiile anuale, atât pentru persoane fizice cât și juridice, se stabilesc de către Conferința Națională a membrilor asociației.

Art. 34. Veniturile se împart între filială și Consiliul Național astfel:

- cotizația anuală a membrilor colectivi se transmite 50% la Consiliul Național până la data de 30 iunie a anului respectiv;
- taxele de înscriere și cotizațiile membrilor individuali rămân la dispozitia filialelor teritoriale;
- taxele de atestare tehnică rămân la A.P.D.P. Central și la filialele unde funcționează comisiile de atestare.

Art. 35. Cheltuielile care privesc asigurarea condițiilor de funcționare cuprind:

- schimburile de experiență, burse pentru specializare în țară și străinătate;
- organizarea congreselor, simpozio-

nelor, conferințelor, adunărilor și cursurilor profesionale;

- plata salariatilor din cadrul conducerilor asociației sau a celor cu contract de muncă se face prin negociere, în funcție de timpul de muncă prestat, cu aprobarea Biroului Permanent;
- plata cheltuielilor legate de patrimoniu;
- plata cheltuielilor ocazionate de funcționarea asociației;
- plata Premiului anual „Anghel Saligny” și a altor premii;
- alte cheltuieli ocazionale.

Art. 36. Pentru realizarea unor acțiuni ce interesează întreaga asociație, Consiliul Național și/sau filialele se pot ajuta reciproc, organizatoric și finanțiar.

Art. 37. Asociația trebuie să acopere din taxele, cotizațiile și celelalte venituri provenite din activitatea sa, toate cheltuielile, achitarea altor obligații prevăzute de lege.

Art. 38. Sumele nechetuite la sfârșitul anului se reportează în anul următor.

Cap. VIII. Alte prevederi

Art. 39. Asociația are insignă, emblemă, siglă și stampilă.

Art. 40. Membrii asociației își atestă calitatea prin legitimații și au dreptul să poarte insignă.

Art. 41. Afilierea, fuzionarea, transformarea sau desființarea asociației se vor putea hotărî numai de Conferința Națională, prin vot deschis cu majoritate simplă.

Art. 42. Statutul în forma inițială a fost definitivat în forma mai sus prezentată, fiind depus la Judecătoria sectorului 1.

S.C. CONSITRANS S.A.

Un deceniu de existență

În anul 1991, din inițiativa d-lui ing. Eduard Hanganu l-a făcut S.C. Consittrans S.A., având ca obiect de activitate proiectarea lucrărilor de construcții civile și supervizarea lucrărilor de construcții în toate fazele de proiectare, studii de fezabilitate, proiect tehnic și detalii de execuție. Iată că timpul a trecut și, ceea ce parea la început o aventură, s-a transformat într-o activitate prolifică ale cărei principii de bază sunt exigență, rigoarea, respectul față de parteneri și clienți, abordarea și înscrierea cu profesionalism a celor mai noi cuceriri tehnice în domeniu.

La ora actuală, S.C. Consittrans S.A. proiectează și asigură consultanță pentru lucrări importante de infrastructură rutieră cum ar fi, de exemplu, drumuri, drumuri expres, autostrăzi, poduri, viaducte, pasaje superioare și inferioare, consolidări de teren, regularizări de râuri și apărări de maluri, parcări, platforme și depozite, unități de întreținere de drumuri, uzină de preparat emulsii cationice etc.

De remarcat și colaborarea în timp la realizarea unor proiecte importante cu finanțare externă cu companii de renume, precum BCEOM (Franța), Hyder Consulting International Ltd (Marea Britanie) și Louis Berger Inter-

national (USA).

De asemenea; ca o dovedă a aprecierii de care se bucură această firmă este posesoare a „Atestatului tehnic pentru proiectare și consultanță în domeniul drumurilor” (A.P.D.P.), a „Autorizației de furnizor feroviar” (A.F.E.R.), precum și al Certificatului de calitate ISO 9001.

Dar, cum despre realizările acestei firme vom mai avea probabil prilejul să scriem, acum, la împlinirea a 10 ani de existență îl urăm și noi, în numele Revistei „DRUMURI PODURI” „La mulți ani”, viață cât mai lungă și cât mai multă împliniri pe plan profesional și uman.

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 confeții metalice
6. Transporturi agabaritice
7. Expertize cadastru
8. Lucrări de geodezie și topografie



La Mulți Ani!

Sediul firmei: București str. Drumul Valea Funcil nr. 44-48 sect.6 tel/fax: 0040 (1) 4233664; 0040 (1) 4232855

E-mail: cct_sa @ hades.ro

Drum bun, Maestre!



A venit un moment greu, momentul despărțirii definitive de cel care ne-a fost coleg și sfătitor, **ing. Ioan Emanuel PAVELESCU**. Cel căruia, datorită demnității, verticalității și profesionalismului, cei apropiati îl spuneau „Maestru”. A plecat dintrę noi, lucrând la perspectiva dezvoltării rețelei de drumuri și autostrăzi din jurul Bucureștiului.

Pentru noi este una dintre cele mai grele pierderi, pentru că dl. Pavelescu este excepția de la regula că nimic și nimeni nu este de neînlocuit. A fost unul dintre cei mai buni experti ai Institutului de Proiectări pentru Transporturi Auto, Navale și Aeriane, desfășurându-și întreaga activitate în cadrul institutului, de la înființarea acestuia până în ultima clipă a vieții. Sunt aproape 50 de ani petrecuți în IPTANA, și o viață dedicată unui tel nobil, drumuri mai bune pentru România. A fost expertul care a creionat rețeaua națională de autostrăzi

încă din anii 70. A elaborat numeroase studii de fundamente pentru dezvoltarea rețelei de autostrăzi, modernizări de drumuri, care rămân pentru mulți ani documentații de referință. A plecat dintrę noi, lucrând la perspectiva dezvoltării rețelei de drumuri și autostrăzi din jurul Bucureștiului.

A participat în calitate de expert IPTANA, sau din partea Administrației Naționale a Drumurilor, la întrunirile tehnice ale diverselor organisme internaționale în domeniu, conferințe și simpozioane, fiind un nume recunoscut în domeniu pe plan european, pentru pledoariile sale în favoarea dezvoltării drumurilor României. Am pierdut o encyclopédie în domeniu, dl. Pavelescu a fost poate cel mai documentat din țară în domeniul dezvoltării infrastructurii rutiere pe plan regional, cunoscând foarte bine limba engleză tehnică, și având relații profesionale cu mulți specialiști din țări străine. A fost un spirit analitic desăvârșit, un om care și-a dorit perfectiunea, și-a fundamentat întotdeauna studiile de o asemenea manieră încât era aproape imposibil să se demonstreze contrariul. Cu ambicio și pasiune de neimaginat,

chiar cu prețul sacrificiului de sine Maestrul Pavelescu și-a încheiat întotdeauna lucrările, încât nu mai rămânea decât să se recunoască desăvârșirea acestora. Stilul, exprimarea lui sunt inconfundabile și inimitabile, fiecare frază fiind rafinată pentru a păstra doar esenta. Pentru majoritatea inginerilor de drumuri din IPTANA, dl. Pavelescu a fost un mentor, învățându-i secretele meseriei de proiectant de drumuri, multe din ceea ce știm în materie de drumuri se datorează d-lui Pavelescu. A fost un luptător, nu s-a lăsat niciodată învins, a luptat până în ultima clipă, chiar dacă nu mai era apparent nici o speranță. Cu demnitate, a luat cunoștință uneori de decizii arbitrale, dar mereu a tinut să precizeze că el nu a fost de acord, și a apărat întotdeauna cu inflexibilitate profesionalismul și IPTANA în cadrul căreia a activat până în ultima clipă.

Pentru tot ce a făcut pentru IPTANA, pentru drumurile României, maestrul Pavelescu va rămâne mereu în amintirea noastră. Si pentru că soldatul disciplinat cum obișnuia să se definească, nu va mai veni printre noi, colegii din IPTANA și prietenii îi mulțumesc pentru tot ce a făcut și îi spun...

DRUM BUN, MAESTRE!

FLASH • FLASH • FLASH • FLASH

Sesiune de comunicări științifice studentești

Universitatea Tehnică Cluj-Napoca, Facultatea de Construcții, Secția C.F.D.P., împreună cu A.P.D.P. Filiala Transilvania vor organiza anul viitor în luna aprilie, prima ediție a unei sesiuni de comunicări științifice studentești.

La această interesantă manifestare sunt așteptați să participe studenți din anii

III, IV și studii aprofundate sau masterat, din Facultățile de Construcții, profil drumuri, căi ferate și poduri.

Iată și câteva dintre domeniile în care se pot încadra subiectele lucrărilor: proiecte asistate de calculator; concepte moderne de proiectare a căilor ferate, drumurilor și podurilor; probleme de trafic și siguranță circulației; proiectarea drumurilor urbane, autostrăzilor și pistelor aeroportuare; proiectarea podurilor metalice și din beton armat; managementul căilor ferate, drumurilor și podurilor; întreținerea căilor ferate, drumurilor și podurilor.

Nivelul științific al lucrărilor și modul de prezentare vor fi apreciate de un juru format din cadre didactice cu reputație în domeniu și reprezentanți ai unor firme de proiectare, construcție, întreținere și management al drumurilor, căilor ferate și podurilor.

De retinut și faptul că lucrările vor fi publicate într-un volum, cele mai meritoare lucrări urmând a fi premiate.

Costel MARIN

S.C. COMPLIS S.A. Dâmbovița: „În activitatea de drumuri este loc pentru toată lumea...“

Preocupările actuale

Conform politicii economice a firmei noastre, considerăm ca în activitatea de drumuri este loc pentru toată lumea. Astfel ne-am specializat în executia îmbrăcămintilor și ranforsărilor cu lianți hidraulici pornind mai ales de la premissa că pe drumuri cu trafic intens, artere principale, centuri ale orașelor s.a. în ciuda pretentiozității la execuție și întretinere, îmbrăcămintile din beton de ciment rutier constituie o variantă de luat în considerare. Costurile acestor îmbrăcăminti în condițiile concrete ale județului nostru au ajuns în anul 2001 să fie mai mici decât ale îmbrăcămintilor cu lianți bituminosi. Această situație se datorează în principal faptului că toate materialele care intră în compozitia betonului rutier se găsesc pe teritoriul județului, prezenta producătorului de ciment ROMCIF-FIENI fiind în acest caz determinantă. Pe piața județului nostru în prelucrare, noiembrie 2001, metrul cub de BCR 4 nu depășește 1 milion de lei în timp ce metrul cub de mixtură asfaltică sare de 2.5 milioane lei. Se plătește astfel tribut evoluției exagerate a prețului produselor petroliere cu influență directă în costul bitumului de drumuri și indirectă prin scumpirea transportului unor ingrediente aduse în cazul asfaltului de la distanțe mari.

Suntem preocupăți de optimizarea procesului tehnologic prin obținerea unor configurații de utilaje de execuție, cât mai funcționale și cât mai mobile, introducând și noi conceptul reducerii la minimum a distanțelor de transport prin amplasarea bazelor de producție materială cât mai aproape de obiective, oferă de pe piață utilajelor mobile de producție a agregatelor diversificându-se mult în ultima perioadă.

Între societățile comerciale care desfășoară activități pe rețea județeană de drumuri și poduri, S.C. COMPLIS S.A. este a doua firmă ca amprentă a cifrei de afaceri după S.C. LDP S.A. societate specializată a Consiliului Județean Dâmbovița. Începuturile activității noastre în domeniul drumurilor se leagă de colaborarea care a existat între cele două unități, imediat după înființarea S.C. COMPLIS S.A. acum 10 ani, care continuă și astăzi având unele lucrări pe care le desfășurăm în subantreprenoriat. Mulțumim pe această cale unor profesioniști de marcă ai S.C. LDP S.A. cum ar fi dl ing. Sima UNGUREANU, dl ing. Constantin TACU, și dl ing. Ilarie CEPARU, oameni care ne sprijină permanent și care au în spate o viață dedicată drumurilor județene dâmbovițene.

Implementarea de noi tehnologii

Societatea noastră acordă o atenție deosebită calității produselor și serviciilor executate. Ca o consecință, firma noastră a fost certificată ISO 9002, și atestată de Asociația Profesională de Drumuri și Poduri în cursul anului 2001. Dorim în continuare să onorăm acest blazon prin ridicarea continuă a nivelului personalului specializat, prin punerea la punct a unor noi procedee tehnologice calitativ superioare celor deja existente. Suntem și noi preocupati de introducerea unor noi materiale agrementate pentru drumuri

cum ar fi zgura de otelarie un potențial încă nevalorificat pe deplin, care se găsește din belșug în haldele de zgură ale unităților metalurgice din jurul municipiului Târgoviște. Utilizăm în prezent acest material la execuția unor fundații de drumuri, cu rezultate foarte bune. Intenționăm în perioada anului 2002 să executăm un tronson experimental de BCR pe bază de zgură de otelarie, luând cunoștință din paginile revistei dvs. de preocupările care există la nivelul catedrei de drumuri a C.F.D.P. din cadrul Universității Tehnice de Construcții București, privind acest subiect. Dorim pe această cale să ne exprimăm intenția de a iniția în acest scop o colaborare pentru realizarea acestui obiectiv. Încheiem urând tuturor operatorilor din construcții rutiere, împlinirea dorințelor și succes în activitatea de drumuri și poduri.



Ing. Gabriela STAICU, Director General, Ing. Edurad POPESCU, Director de Marketing la S.C. COMPLIS S.A. Dâmbovița

CONSIT S.A.

Societate de Consultanță
pentru Infrastructuri Terestre

B-dul Dinicu Golescu nr. 38, sector 1, București - ROMÂNIA

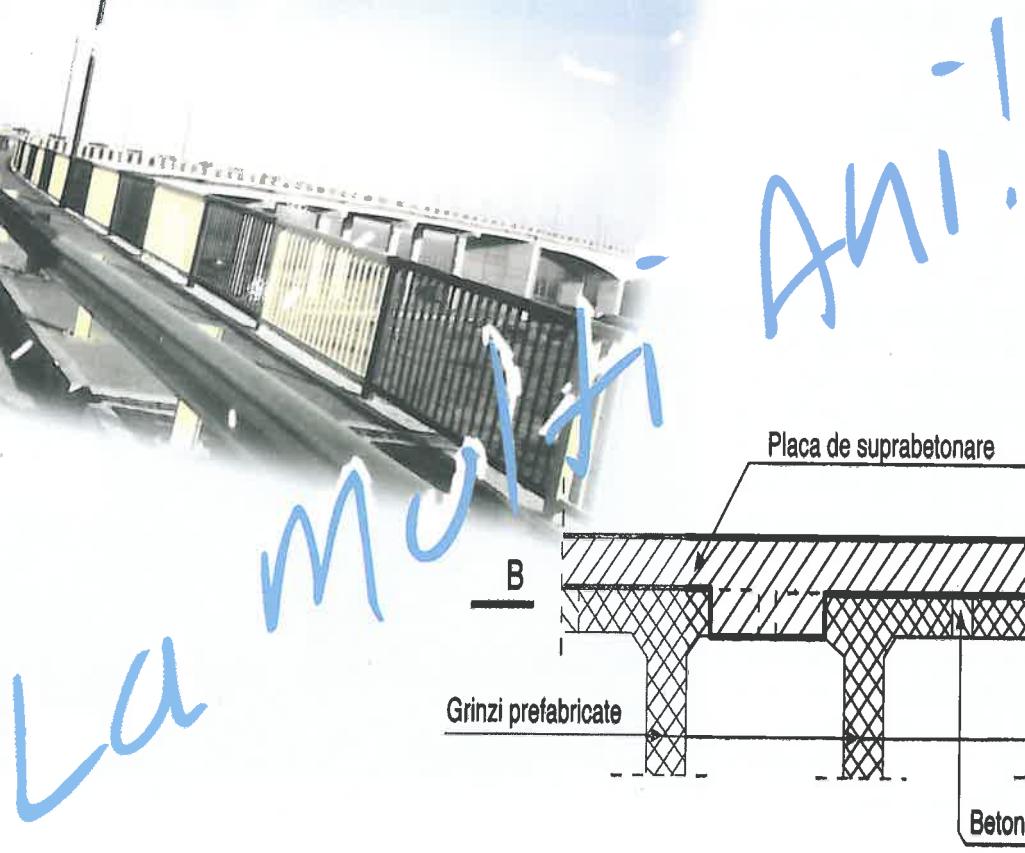
Registrul Comerțului: J 40/6411/1993; Cod fiscal: 5405340

Sediul central: Tel./Fax: +401 / 222.25.73, CFR: 5173;

Sediul producție-finanțier-contabilitate: Tel./Fax: +401 / 222.48.31;

E-mail: consit@fx.ro

Cu ocazia sărbătorilor de iarnă,
S.C. CONSIT S.A. vă urează...





S.C. SOROCAM S.R.L.:

Un deceniu de consecvență în dezvoltare

S.C. SOROCAM S.R.L., care la sfârșitul acestui an aniversează 10 ani de existență, reprezintă o societate mixtă româno-franceză ai cărei asociați sunt Compania de Construcții „Colas” din Franța și Administrația Națională a Drumurilor din România.

Fiind prima societate mixtă creată după 1989 în domeniul construcțiilor rutiere, activitatea propriu-zisă a demarat în primăvara anului 1992 prin lucrările de reabilitare a D.N. 1 București - Ploiești, unde s-a introdus și în România tehnologia de reciclare la rece denumită Novacol, precum și prin funcționarea uzinei de emulsie bituminoasă la Turda.

Consecvența strategiei de reinvestire în producție a profitului realizat, S.C. Sorocam S.R.L. și-a dezvoltat permanent baza materială și de producție, astfel că în prezent societatea are în subordine următoarele subunități: stația de mixturi asfaltice Otopeni (jud. Ilfov); stația de mixturi asfaltice Frătești (jud. Giurgiu); stația de mixturi asfaltice

Săcălaz (jud. Timiș); uzina de emulsie Turda (jud. Cluj); uzina de emulsie București; uzina de emulsie Buzău; uzina de emulsie Craiova (jud. Dolj); uzina de emulsie Timișoara (jud. Neamț); cariera de agregate naturale Revărsarea (jud. Tulcea).

Acordând o atenție deosebită calității, S.C. Sorocam S.R.L. produce și livrează mixturi asfaltice la stațiile de mixturi asfaltice de diferite capacitați, cu ajutorul unor instalații asistate de calculator și dotate cu cele mai moderne sisteme de desprăuire care răspund celor mai exigeante norme de protecția mediului. De asemenea, produce și livrează emulsiile bituminoase cationice, produsul fiind de o calitate deosebită, datorat preciziei dozării elementelor componente și controlului temperaturii acestora, controlul întregului proces tehnic fiind computerizat. Printre produsele de bază se mai numără și agregatele naturale prelucrate, sorturile 0-3; 3-8, 8-16, 16-25, precum și piatră spartă, sort 0-40 și 40-63. Beficiind de o dotare foar-

te bună și un personal specializat, S.C. SOROCAM S.R.L. mai execută: punerea în operă a mixturilor asfaltice, utilizând cele mai înalte exigențe calitative și de planeitate; lucrări de retratare la rece a ținărilor asfaltice degradate, prin sistemul Novacol, tehnologie cu totul nouă în România; lucrări de execuție trata mente bituminoase folosind un utilaj special tip Schaffer etc.

În privința tuturor produselor fabricate și vândute de Sorocam, toate acestea sunt agrementate tehnic de organisme agreate M.L.P.T.L. Agrementele tehnice, certificatele de conformitate a calității s-au realizat în conformitate cu documentațiile tehnice românești aferente domeniului de referință pentru lucrările de drumuri și alte lucrări de construcții, firma obținând în vara anului 2000 certificatul ISO 9002.

De la debut și până în prezent, S.C. Sorocam S.R.L. s-a consolidat permanent din punct de vedere economic și organizatoric, reușind ca după 10 ani de activitate, să devină o firmă tot mai solicitată în executarea de lucrări în domeniul.

Ing. Viorel PAU
Director General S.C. SOROCAM S.R.L.

Noul sediu al Filialei A.P.D.P. Cluj

Sfârșitul trecutiei toamne a prilejuit pentru membrii Filialei A.P.D.P. Transilvania participarea la un eveniment deosebit; și anume inaugurarea noului Sediul din Cluj. Rodul strădaniilor și eforturilor depuse în special de dl. prof. univ. dr. ing. Mihai Illescu, președintele Filialei, noul sediu dispune de utilități și dotări pe măsură. Cu speranța că, în limita fondurilor existente, experiența drumarilor clujeni va fi preluată și de alte filiale din țară, iată care este adresa noului sediu: Calea Dorobanților nr. 74, ap. 26, Cluj-Napoca, tel/fax. 064.448.244.

Costel MARIN



S.D.N. Târgu Jiu

Călător prin Defileul Jiului



S.D.N. Târgu Jiu are în administrare o rețea vastă și eterogenă de drumuri naționale care străbat zone de o rară frumusețe și un pitoresc aparte. Ca un element cu caracter de particularitate, secția are în gestiune și întreținere drumuri ce se întind pe teritoriul a trei județe. Din cei 400 km de drumuri naționale, 340 km se află pe raza județului Gorj, 39 km, în județul Mehedinți și 20 km în județul Vâlcea. Din total, 119 km sunt încadrați în categoria drumurilor europene. Și tot aici am întâlnit și un record de altitudine în țara noastră al drumurilor naționale care traversează Carpații și anume cota 2145 m, înregistrată în Pasul Urdele (lângă Vârful Dengheru) în creasta Munților Parâng.

Din punct de vedere statistic, rețeaua de drumuri naționale administrate de S.D.N. Târgu Jiu se poate structura în felul următor, după tipurile de îmbrăcăminte: drumuri cu îmbrăcăminte bituminoasă - 213 km; drumuri cu îmbrăcăminte din beton de ciment - 112 km; drumuri cu îmbrăcăminte bituminoasă ușoară - 47 km; drumuri nemodernizate - 27 km.

Rețeaua de drumuri

Aruncând o privire pe harta traseelor drumurilor naționale se detașează D.N. 66, cu clasificare de drum european, care se constituie ca o adeverărată coloană vertebrală a județului și care însoteste cvasipermanent cursul Jiului. Drumul pornește din orașul Filiași și intră în județ la km 1+500 în dreptul localității Tânțăreni, după care parcurge liniștit o portiune de șes până în dreptul orașului Rovinari, așezare care marchează nașterea mineritului carbonifer pe meleagurile Gorjului. După un cot pe care îl face drumul în acest punct, intră în orașul Târgu Jiu. La ieșirea din oraș D.N. 66 parcurge o portiune până în orașul Bumbești - Jiu de unde intră în Defileul Jiului străbătând unul dintre cele mai

spectaculoase trasee rutiere din țara noastră. Construcția și modernizarea sectorului de drum ce însoteste curgerea zbuciumată a Jiului a constituit la vremea respectivă un efort imens și o realizare inginerescă de prestigiu. Versanți verticali și pante amelitoare străjuiesc drumul care serpuiște traversând de câteva ori apele agitate ale Jiului. La km 114 au avut loc în septembrie 2001 alunecări de teren și prăbușiri de versant care au ridicat mari probleme drumarilor. S-au impus restricții de circulație și s-au dinamitat o serie de zone considerate instabile. Materialul pietros a fost degajat, începându-se construcția unui zid de sprijin, lucrare ce se va continua în

2002, investiția fiind estimată la 7-8 miliarde lei.

Parcugând D.N. 66 ne-am putut opri pentru o clipă la Mănăstirea Lainici, loc de pelerinaj pentru credincioșii sositi din toată țara, unde drumarii gorjeni au efectuat o supralărgire a drumului și au amenajat o parcare la km 106+800 cu o capacitate de 300 de vehicule.

Din păcate, așa cum ne spunea dl. Inginer Dumitru Juveloiu, „pe D.N. 66 în special, dar și pe alte drumuri naționale ne confruntăm cu o serie de furturi de panouri indicatoare și de semnalizare. Pe D.N. 66, numai într-o singură noapte, s-au furat 30 de stâlpi cu panouri de semnalizare”. În ceea ce privește podurile, sunt în curs de finalizare lucrările la podul de la Lainici la km 107+785. D.N. 66 își încheie parcursul gorjean la km 121+000 la limita cu județul Hunedoara.

D.N. 67 traversează județul de la Sud-Vest la Nord-Est și se întinde pe 96 km. Își începe traseul gorjean la km 39+150 în apropierea orașului Motru, cunoscut pentru exploatarea cărbunelui. Trece prin Târgu Jiu și se îndreaptă spre județul Vâlcea parcugând o regiune deluroasă de la poalele munților Parâng, recunoscută pentru interesul turistic pe care îl oferă Peștera Muierilor, Polovragi și Cheile Oltetului. D.N. 67 își încheie traseul administrat de S.D.N. Târgu Jiu la km 135+500 în apropierea localității Milostea.

Intrând în aria drumurilor naționale secundare trebuie să notăm **D.N. 67B** care se desprinde din D.N. 67 la Scoarta și ieșă localitățile Târgu Cărbunești și Măru părăsind județul la km 47+400.

D.N. 67C este un drum de o rară spectaculositate ce străbate curajoș toată succesiunea treptelor de relief: dealuri piemontane, versanți abrupti împăduriti, apoi culmea semeată a Munților Parâng. Traseul mai este cunoscut și sub numele „Transparâng”.



DN 66 străbătând Defileul Jiului

D.N. 67C se desprinde din D.N. 67 în localitatea Bengești. Străbate un tinut pitoresc, cu oameni gospodari angrenați din ce în ce mai mult în activitatea de agroturism. Întrând în localitatea Novaci, situată pe malurile Gilortului la 600 m altitudine, ce se constituie ca o oază de frumusețe la poalele muntilor. Traseul D.N. 67C continuă apoi să urce accentuat trecând pe lângă stația de televiziune de la Cerbu și ajunge în stațiunea Râncă la km 33+000 la cota 1600, punct de atracție turistică care a căpătat noi valențe în ultimii ani, având o dezvoltare rapidă. Apoi, drumul continuă printre creste semete și vârfuri golăse, unde se avântă doar caprele negre și turșii bine antrenati și echipați. La km 39+000 intră în județul Vâlcea, după care coboară până la Cabana Obârșia Lotrului pe DN 7A. La km 59+800, DN 67C, își încheie sectorul administrat de S.D.N. Târgu Jiu.

În sfârșit, **D.N. 67D** pornește de la Târgu Jiu și străbate o zonă plină de rezonante istorice. În satul Hobița, s-a născut, în 1876, Constantin Brâncuși, cel ce avea să devină o personalitate de frunte a artei secolului XX. Urmând traseul spre Vest, D.N. 67D trece prin comună Tismana unde se află Mănăstirea cu același nume, construcție de la începutul secolului XIV, care a fost sfintită în 1378. Urmând drumul nostru trecem pe lângă satul Padeș unde, în 1821 la 23 ianuarie, Tudor Vladimirescu a lansat proclamația care cuprindea scopul și programul miscării revoluționare și care avea să se numească „Proclamatia de la Padeș”.

D.N. 67D traversează râul Motru și intră pe raza județului Mehedinți. Aici, la km 39 am putut vedea un pod istoric, construit în 1903, scos din uz, dar care s-a păstrat, el reprezentând o interesantă lucrare de artă. După un sector care dă multă bătaie de cap drumarilor datorită poleiului care se formează adesea (drumul se află lângă un versant ce oprește bătaia soarelui și în apropierea râului Brebina), intrăm în Baia de Aramă. Apoi drumul



DN 67 D - un drum secundar cu o utilitate în creștere

începe să urce sinuos spre satul Godeanu. Despre dificultățile construirii acestui drum ne-a povestit maistrul Nicolae Vârzob, ca și despre tragicul destin care i-a marcat viața, dar care nu a reușit să-l răpună. Am băut și noi o cană de apă limpede la troița care amintește drama acestui om, în amintirea celor doi copii ai săi, care au dispărut în condiții tragice, fetița în vîrstă de 12 ani care a murit inecată, iar băiatul de 2 ani ars. Pe D.N. 67D, ni s-a spus, s-a aplicat o soluție de beton cilindrat între km 51+700 și 60+300, după care beton asfaltic până la km 65+400. Anul acesta s-au construit 2,7 km macadam, de la km 74+100 la km 76+800. Drumul urcă și apoi coboară spectaculos printr-un tinut de o rară frumusețe pe care iarna aceasta l-a înnobilit acoperindu-l cu mantia ei strălucitoare. Șoseaua își încheie traseul impresionant aflat în grija S.D.N. Târgu Jiu, la limită cu județul Caraș-Severin în zona Cheilor Cernei.

Districte

Sectia are în subordine șase districte și o formație de poduri:

- Districtul Târgu Jiu amplasat în cadrul S.D.N. pe D.N. 67, la km 80+625 și condus de ing. Marcel Ciortan, are în administrare D.N. 67 Motru - Târgu Jiu, de la km 39+150 la km 81+500 și D.N. 67D Târgu Jiu - Tismana, de la km 0+000 la km 30+000 și așa cum aveau să ne spună gazdele

noastre este cel mai solicitat;

- Districtul Bengești, aflat pe D.N. 67 la km 114+720 și condus de tehn. Ion Răduca are în administrare D.N. 67, Târgu Jiu - Milostea, de la km 85+500 la km 135+500 și D.N. 67C Bengești - Obârșia Lotrului, de la km 0+000 la km 59+800;
- Districtul Baia de Aramă situat pe D.N. 67D la km 42+650, condus de maistrul Marin Ilie are în administrare D.N. 67D, Tismana - Valea Cernei, de la km 30+000 la km 39+200 în județul Gorj și de la km 39+200 la km 76+830 în județul Mehedinți. Aici am putut admira cel mai interesant sediu dintre districtele din structura S.D.N. Târgu Jiu.
- Districtul Bâlteni aflat pe D.N. 66 la km 41+700 și condus de maistrul Simion Sbora, are în administrare D.N. 66, sectorul sudic Filiași - Târgu Jiu, de la km 1+500 la km 72+250;
- Districtul Lainici pe D.N. 66 la km 106+500, condus de tehn. Adrian Ilina are în administrare D.N. 66, Târgu Jiu - Polațiștea, de la km 78+400 la km 121+000, ceea ce îl conferă o mare responsabilitate
- Districtul Licurici pe D.N. 67B la km 24+000, șef tehn. Mircea Diaconescu, are



UNIMOG în acțiune pe DN 67C

în administrare D.N. 67B, Scoarța - Măru, de la km 0+000 la km 47+400.

- Formația de poduri cu sediul la Drăgoieni pe D.N. 67 la km 87+000 șef, Ing. Marius Andrei.

Lucrări

La S.D.N. Târgu Jiu exigenta pentru starea bună a drumurilor este la ea acasă. Având o bună colaborare cu D.R.D.P. Craiova și cu A.N.D., s-a pus la punct și s-a executat un program de lucrări care să acopere pe cât posibil necesitățile obiective. La sfârșitul anului 2001, ne-au spus gazdele noastre, din punct de vedere al stării părții carosabile, drumurile naționale sunt pregătite pentru sezonul rece. S-a finalizat punerea la punct a drumurilor prin executarea în 2001 a următoarelor lucrări: reparații asfaltice - 22.245 mp; colmatări rosturi - 70465 m; tratamente bituminoase -



Piesaj feeric pe DN 67D

260 km; covoare asfaltice - pe 4 km.

În anul 2000 s-au executat o serie de lucrări de întretinere curentă și periodică, dintre care am reținut:

- Tratamente bituminoase pe D.N. 67 între km 86+000 - 91+500, km 121+000 - 135+500, pe D.N. 67D km 0+000 - 7+000, D.N. 67C km 16+000 - 27+000 și D.N. 67D km 0+000 - 14+500 și km 43+000 - 72+000;
- Covor asfaltic pe D.N. 66, km 8+500 - 10+500;
- IBU pe D.N. 67D km 72+000 - 74+000;
- Reparații asfaltice pe D.N. 66;
- Pietruire drum D.N. 67C, km 27+000 - 32+000.

Pe raza S.D.N. Târgu Jiu sunt 108 poduri cu o lungime totală de 4045 m. În 2000 s-

au executat lucrări la podul de pe D.N. 66 km 120+645 și reparații la podurile de la Jaleș pe D.N. 67 la km 73+002 și Oltet la km 131+955. În anul 2001 sunt în curs de finalizare lucrările la podul peste Jiu de la Lainici (D.N. 66 km 107+785), peste Şușita la Târgu Jiu (D.N. 67D km 0+890), precum și lucrările de amenajări albie la podurile de la Jaleș, Oltet și Târgu Cărbunești pe D.N. 67B km 8+716.

Pregătiri pentru sezonul rece

La vremea când noi am efectuat documentarea la S.D.N. Târgu Jiu, larna se pregătea să își între în drepturi. Gazda noastră, inginerul șef Dumitru Leuștean ne-a vorbit despre eforturile pe care Secția le depune pentru pregătirea bazei tehnico-materiale pentru rezolvarea dificultăților specifice sezonului rece. În vederea menținerii circulației rutiere în condiții de siguranță pe timp de iarnă, Secția a pregătit o serie de utilaje gata să intervină în orice moment pentru rezolvarea situațiilor nedorite: 3 buldoexcavatoare Caterpillar cu lamă, turbofreză și plug; 2 utilaje Unimog U1400 cu lamă, plug, turbofreză și RNSP (răspânditor de nisip și sare); 5 autobasculante cu lamă și RNSP; 2 încărcătoare Itron; 2 Autofreze Zill; 2 Autogredere; 2 încărcătoare Tih; 14 gredere semipurtante; 1 MA 3,5 t, tractate pe tractor U650; 1 MA 6 t. Referitor la situația stocurilor de materiale chimice și antiderapante, aprovizionarea s-a făcut conform necesarului. Am aflat că D.N. 66 și D.N. 67 au nivelul I de viabilitate, drumurile secundare au nivelul II, iar D.N. 67C între km 16+000 - 33+000 (Râncă) are nivelul IV de viabilitate; dar dacă Instrucția 525 a A.N.D. nu impune o intervenție imediată pe acest sector, necesități de altă natură impun intervenția utilajelor de deszăpezire în cel mai scurt timp. Prezenți alături de drumarii gorjeni am putut vedea pe viu eforturile depuse pentru degajarea drumurilor înzăpezite.

O echipă managerială Tânără

Oaspeții fiind la S.D.N. Târgu Jiu, am putut constata cum o echipă mana-



Ing. Ion DINA
- Șef S.D.N. Tg. Jiu -

gerială Tânără de altfel, poate conduce cu succes destinele unei unități cu multe dificultăți și cu o rețea de drumuri care ridică probleme deosebite.

Dl. ing. Ion DINA, Șeful S.D.N. Târgu Jiu, s-a născut la Bârlești, a absolvit Facultatea C.F.D.P. din cadrul Universității de Construcții București, în 1985. Repartizat la Târgu Jiu, a lucrat prin detașare pe șantierele din București. În 1989 se întoarce ca inginer șef la Târgu Jiu, funcție pe care a detinut-o până în iulie 2001, când a fost numit șef de secție.

Dl. ing. Dumitru LEUȘTEAN - actualul inginer șef și locțiitorul șefului de secție, participă activ și dinamic la conducerea sectiei, impunând un stil în care se văd rigoare și exigentă. A absolvit facultatea de Mecanică din cadrul Universității tehnice Timișoara, dar a dobândit experiență în activitatea de drumărit la D.R.D.P. Timișoara și apoi la D.R.D.P. Craiova. Echipa managerială este completată de contabilă șefă, doamna ec. Elena Lăduaru.

Sectia de Drumuri Nationale
Târgu Jiu întreține relații de colaborare cu o serie de constructori din județ și din zonele apropiate: S.C. Ancorad S.A. Oltenia care are 2 șantiere la Târgu Jiu și o statie de asfalt pe D.N. 67D, A.C.C.F. Petroșani cu șantier la Târgu Jiu, S.C. Tunelul Brașov S.A. cu șantier la Târgu Jiu, S.C. Forconcid S.A. Râmnicu Vâlcea, G.S.D.P. Timișoara - Constructorul podului de la Lainici, S.C. Edvaur S.R.L. Novaci etc.

Text și foto: Marius MIHĂESCU

**SEARCH CORPORATION:
10 ani de experiență
și competitivitate**

SEARCH CORPORATION este o firmă românească, înființată în 1991, implicată în activitățile de consultanță, proiectare și management al proiectelor de infrastructură rutieră, atât în România cât și în străinătate.

Obiectivul principal al SEARCH CORPORATION a fost să devină o resursă puternică pentru Administrațiile de drumuri din România, pentru o gamă largă de activități, precum: proiectarea noilor autostrăzi și drumuri, asistența tehnică pentru proiectele de reabilitări de drumuri și poduri, supervizarea lucrărilor de construcții și alte tipuri de studii asociate cu lucrările de infrastructura rutieră. SEARCH CORPORATION este una dintre puținele firme din România atestată să elaboreze Studii de impact asupra mediului pentru lucrări de autostrăzi, drumuri și poduri. În cei 10 ani de activitate firma noastră a ajuns să ofere

clientilor săi o combinație unică între soluțiile ingineresci moderne și vasta experiență în domeniu a angajaților săi. Este de notat faptul că SEARCH CORPORATION acoperă întreaga gama de servicii în domeniul proiectării și consultanței pentru proiecte de infrastructura rutieră, astfel firma noastră fiind una dintre puținele firme românești din domeniu capabilă să dezvolte proiecte complexe, care necesită diverse studii de teren, proiectare, servicii de achiziție pentru lucrările de construcție și până la supervizarea lucrărilor de construcție.

Ca Proiectant General, Consultant Principal precum și în colaborare cu diverse firme internaționale de consultanță de prestigiu sau firme de proiectare din țară, SEARCH CORPORATION a realizat lucrări de importanță majoră pentru economia națională: Dintre lucrările de proiectare realizate, amintim: **drumuri** - toate fazele de proiectare pentru mai mult de 1500 km de drumuri naționale, aco-

perind toate gradele de dificultate, precum și servicii de asistență tehnică în perioada de construcție; **autostrăzi** - toate fazele de proiectare pentru 120 km de autostradă, studii de fezabilitate pentru 246 km și studii de prefezabilitate pentru 130 km; **servicii de consultanță**: supervizarea lucrărilor de construcție pentru mai mult de 1300 km de drumuri naționale care au fost reabilitate în cadrul celor trei etape de reabilitare încheiate sau în curs de desfășurare în România; supervizarea lucrărilor de construcție pentru 26,5 km de autostradă: București - Constanța, sectorul București - Fundulea. Obiectivul declarat al firmei noastre îl constituie continuarea activității la cele mai înalte standarde de calitate și în același timp menținând costuri competitive la nivel național.

La împlinirea a 10 ani de existență, dorim tuturor prietenilor și colaboratorilor firmei noastre un călduros și sincer „La Mulți Ani!”

Michael STANCIU
Președinte - SEARCH CORPORATION

ȘTEFI PRIMEX s.r.l.

IMPORT-EXPORT MATERIALE ȘI UTILAJE CONSTRUCȚII

ȘTEFI PRIMEX S.R.L., distribuitor exclusiv al produselor firmelor germane HUESKER SYNTHETIC GmbH și KEBU; AGRU (Austria), vă oferă o gamă largă de produse și soluții apte de a rezolva problemele dumneavoastră legate de:

- apariția fisurilor în straturile de mixturi asfaltice;
- consolidării de terenuri, diguri;
- combaterea eroziunii solului;
- mărirea capacitatii portante a terenurilor slabă;
- impermeabilizării depozite de deșeuri, depozite subterane, canale, rezervoare;
- hidroizolații și rosturi de dilatație pentru poduri, hidroizolații terase.

TEHNOLOGII ȘI MATERIALE PENTRU CONSTRUCȚII

- hidroizolații poduri;
- geogrise și geotextile;
- dispozitive de rost;
- geomembrane HDPE.



UTILAJE DE CONSTRUCȚII Noi și SECOND - HAND

- maieri și plăci vibratoare;
- compresoare;
- tăietor de rosturi;
- grupuri electrogene;
- buldoexcavatoare, încărcătoare, cilindri compactori;
- vibratori beton.

La Mulți Ani!

S.C. Ștefi PRIMEX s.r.l.

Str. Zăpadă Mieilor nr. 16 - 18, sector 1, București - România; Tel./Fax: 232.23.42; 094.52.68.18, 094.60.88.13

Bancuri • Glume • Poante



- Ale matele's oile? Întrebă un turist pe un cioban.
- Incontestabil.
- Ia te uită!!! Și le duci la păscut?
- Mais non! La autofurajare.



- Ion și Măria se duc la gară.
- Dați-ne doauă belete!
- Până unde mergeti? Întrebă casiera.
- Da' ce treabă ai tălică cu noi de vrei să știi până unde mergem?
- Ca să vă știu da belete.
- Da! Atunci să știi că merem la o nuntă...

Un englez ajunge la o stână maramureșeană. Consultă ghidul de conversație și după o oră reușește să lege o frază:

- Badhe, ale thale szánt oile?
- Of course!



- Unde te duci, Mărine?
- Îmi luai bilet ca să mă duc până la Craiova să-mi cumpăr o coasă nouă.
- Dar și cea din mâna ta pare nouă.
- Păi, și este, că uite acuș o cumpărăi de la unii cu mașina.
- Și atunci de ce te mai duci la Craiova?
- Ca să nu se consume biletul degeaba, că tot îl cumpărăi...



Un gentleman voia să-și angajeze un valet.

- Trebuie să te previn că eu am un picior de lemn, o proteză în loc de brațul stâng, un ochi de sticlă, proteză dentară și perucă... Ești sigur că vrei să te angajezi?
- O, Sir, nici o problemă, am lucrat foarte mult timp la linia de asamblare a uzinelor Ford...



O irlandeză foarte roșcată și foarte sexy a fost întrebată:

- Dacă vaporul cu care călătoriți ar naufragia și ati nimeri pe o insulă pustie, pe care ar urma să stați cam un an de zile, ce ati vrea să aveți de cîtit?

- Un marinări tatuat...



Un șef de trib trimitea semnale folosind fumul unui foc mare. Un tip care căsca

gura prin apropiere, l-a întrebat:

- Ce faci cu extintorul acela? Îți-e teamă să nu se aprindă pădurea?
- Nu, cu extintorul șterg cu vîntele scrise greșit!



Lângă cascada Niagara, ghidul se adresează grupului de turiști.

- Dacă doamnele din grup ar binevoi să tacă numai un singur moment, cred că ati putea auzi vacarmul cascadei...



Un ziarist îi telefonează redactorului șef.

- Tipul care a murit călcat de compresor este Luicampobasodellugano.
- Da! Și înainte să-l calce compresorul cum îl chema?



Transsiberianul opri într-o gară mică, pierdută în imensitatea Sibiriei. După vreo jumătate de oră de așteptare, un călător întrebă pe șeful gării care se plimba pe peron:

- De ce stăm atât aici?
- Mecanicul schimbă locomotiva.
- Călătorul se retrage linștit, dar după altă jumătate de oră întrebă iar:
- N-au mai schimbat odată locomotiva aia?
- Ba da.
- Și atunci, de ce nu plecăm?
- Au schimbat-o pe vodcă...



- Ospătar, am la mine doar 5.000 lei, ce-mi recomanzi?

- Alt local, domnule!



- Ospătar, peștele acesta are gust de petrol.

- Fiți mai discret, domnule. Dacă vă aude patronul, scumpește prețul unei porții imediat.



- Să știi, ospătar, că în localul vostru mă simt ca acasă.

- Vă place atât de mult la noi?

- Da de undeu! Nici acolo, ca și aici,

nu mă bagă nimeni în seamă.



- Ospătar, fil bun și spune-mi, sărmăluțele astăzi sunt proaspete?

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



Un client se plânge patronului bodegii:

- Uite, o muscă, s-a înecat în berea mea!

- La prețul la care vindeți noi berea, domnule, e imposibil să echipezăm muștele cu colac de salvare.



Trei chefii, într-un restaurant, la o masă, comandă:

- Dă-ne o sticlă de coniac, trei băterii de vin și câte un mititel.

- Ești nebun? exclamă unul dintre ei. Ce naiba facem cu atâtă mâncare?



- Chelner, ești sigur că friptura de iepure este proaspătă?

- O, domnule, cum să nu fiu sigur dacă acum o oră încă mai miorlăia.



- Domnule, vă întreb pentru ultima oară, aveți de gând să achitați consumatia?

- Vai, căt mă bucur că nu vei mai repeta această întrebare idioată...



- Patroane, zise ospătarul, clientul de la masa de colo, dorește vin de Xeres. Avem noi aşa ceva?

- Desigur, deșteptule! În 5 minute e gata!



Bulă se rătăcise de maică-sa, pe peronul gării. Înainte de a începe să urle, se hotără să întrebe un ceferist:

- Nene, n-ai văzut matale o mamă cu rochie roșie și fără un copil care seamănă cu mine?

Bradul românesc în Cetatea Eternă

Marele Praznic al Creștinătății, primul Crăciun al Mileniului al III-lea, va fi întâmpinat la Vatican de un maiestos brad românesc. Ales dintre cel mai falnici confrăti ai săi din Codrii Masivului Giurgeului, în vecinătatea Tulgheșului, înalt de 24,5 m, a fost tăiat marți, 27 noiembrie. Joi, a fost „culcat într-o cutie” lungă de 33 m și a pornit cale de peste 830 km, prin România, către Roma. Caravana simbolicului sol și mesager al creștinilor români a părăsit pe D.N. 15 județul Harghita, apoi județele Neamț, (D.N. 15B și D.N. 2 - E 85), Bacău (D.N. 2 și D.N. 11 - E 574) și pe aceeași arteră, Covasna. Pe teritoriul județelor Brașov și Sibiu a călătorit pe D.N. 1 (E 68), apoi pe D.N. 7 prin Sebeș, Alba, Orăștie, Deva, Arad. La Nădlac, și-a luat rămas bun de la „suita” care l-a condus. Au fost martorii evenimentului, sfântnici și veghetori ai bunei și, mai ales, sigurei călătorii, șefii Secțiilor de Drumuri Naționale, specialiști din centralul A.N.D. Prima urare de „Drum bun” i-a fost adresată de dl. ing. Viorel Maghiar, șeful S.D.N. Miercurea-Ciuc, unul dintre cei mai mari drumari din țară, iar până la graniță a fost condus de dl. ing. Cosmin Popescu, de la A.N.D.

Sâmbătă, 1 Decembrie (Ziua Națională a României), la ora 3, Bradul Carpatin a ajuns la destinație. La festivitățile și Ceremonialul cinstirii Nașterii Mântuitorului, Piața Sfântul Petru va fi dominată de bradul nostru împodobit feeric, spre bucuria, pacea și înăltarea sufletească a tuturor creștinilor de pe Planeta Pământ.

„La Mulți Ani!”

Ion ȘINCA

Certe

ORIZONTAL

1. Au chemare;
2. Bun pregătitor;
3. Readuși înapoi;
4. Aproape nouă - Legi interne! - Întrat în ligă!
5. Nu are altă formă - Ferit cu grijă;
6. Prefixul dinainte - leșit din teren;
7. Ca vitelul la poarta nouă - Scoate sare din dosare!
8. Un Tânăr gol goliț! - A avea existență asigurată;
9. Are efect circular;
10. Certate cu logica.

VERTICAL

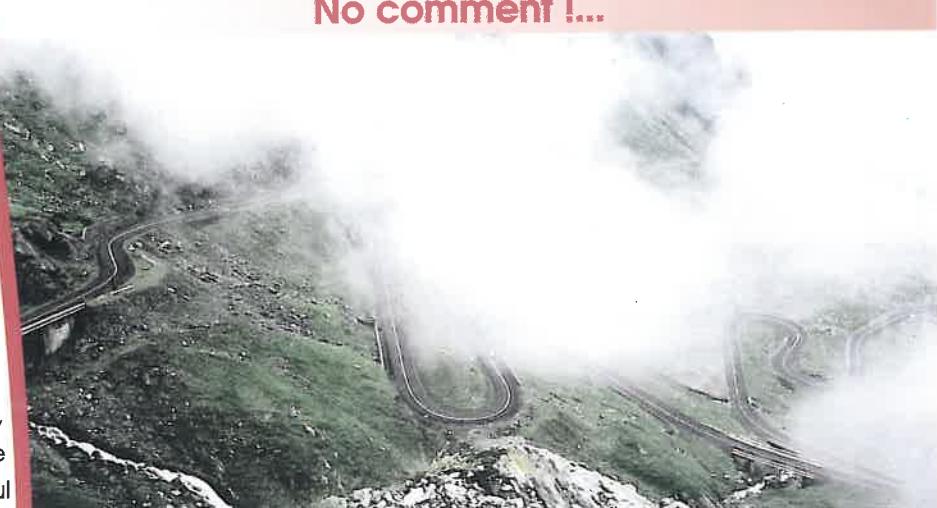
1. Consfintit în ultimă instanță - Adus de la cei răi!;
2. Operează la cutie;
3. Rămășiță de restituit - E bună că-i dulce;
4. Omul potrivit la locul potrivit - Esenta operei! - Unu și tare!;
5. Suportă un târg de fete - Cu orientare pozitivă sau negativă, după caz;
6. Face totul cu mâna lui - Joc cedat!;
7. Rele de

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

muscă (masc.) - Tufă cu negrișori; **8.** Poți face cupe! - Tare redus! - Baza țesutului (sing.); **9.** Puse pe învârteli - Figură poluată (masc.) - Din ceramica populară; **10.** Vine cu apele, dar fără să inunde (fem.).

Ing. Milucă CARP

No comment!...



Premiile Revistei „DRUMURI PODURI“

Ca și în alti ani, revista noastră a acordat premii celor mai buni și consecvenți prieteni și colaboratori în anul 2001. Cu speranța că aceste premii vor constitui un imbold și pentru anii viitori, îi felicităm și noi pe cei care le-au primit:

1. Premiul special
prof. dr. ing. Stelian DOROBANȚU
2. Premiul pentru domeniul drumuri
ing. Petre DUMITRU
3. Premiul pentru domeniul poduri
ing. Nicolae MICU
4. Premiul pentru domeniul economie
ec. Aurel PETRESCU
5. Premiul pentru domeniul proiectare
prof. dr. ing. Mihai ILIESCU
6. Premiul pentru domeniul învățământ
prof. dr. ing. Mihai DICU
7. Premiul pentru domeniul cercetare
ing. Vasile IONAȘCU
8. Premiul pentru domeniul drumuri locale
ing. Ioan GÂRDA
9. Premiul pentru cel mai bun reportaj
Ion ȘINCA
10. Premiul consecvenței
prof. dr. ing. Anton CHIRICĂ

Costel MARIN

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 îmbrăcămintilor asfaltice degradate;
- Așternerea la rece a slamului bituminos ("Slurry Seal");
- Îmbrăcămintă rutiere din pavele de beton tip VHI și IPRO;
- Ultima nouitate - Realizarea de termohidroizolații cu spume poliuretanice

Lucrările executate de GENESIS INTERNATIONAL

au asigurată o garanție de 2 ani,
comparativ cu perioada de 1 an folosită în mod curent.

Personalul autorizat al firmei vă stă întotdeauna la dispoziție

- Dintre angajați, circa o treime o reprezentă
cadre cu pregătire medie și superioară;
- Specialiștii firmei au stagiu de pregătire în străinătate,
fiind recunoscuți și atestați pe plan internațional.

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
(produție 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; 224 0584; / Fax: 092/154025



- Produce și oferă:**
- Emulsii bituminoase cationice
 - Așternere mixturi asfaltice
 - Betoane asfaltice
 - Agregate de carieră

- Subunitățile firmei Sorocam:**
- Stația de anrobaj Oțopeni, telefon: 01 204 1941;
 - Stația de anrobaj Giurgiu, telefon: 01 321 5857; 046 215 116;
 - Stația de anrobaj Săcălaz, telefon: 056 367 106;
 - Uzina de emulsie București, telefon: 01 760 7190;
 - Uzina de emulsie Turda, telefon: 064 312 371; 064 311 574;
 - Uzina de emulsie Buzău, telefon: 038 720 351;
 - Uzina de emulsie Podari, telefon: 051 264 176;
 - Uzina de emulsie Săcălaz, telefon: 056 367 106;
 - Uzina de emulsie Timișești, telefon: 092 240 932;
 - Cariera de agregate Revârsarea-Isaccea, telefon: 040 540 450; 040 519 150.



- Atributele competitivității:**
- Managementul performant
 - Autoritatea profesională
 - Garantul seriozității și calității
 - Lucrările de referință