



Resuscitarea „Drumului morții“

Nicolae POPOVICI

Furnicarul de autoutilaje și muncitori de pe Drumul Național (D.N.) 29, care leagă Botoșanii de Suceava, arată oricui trece pe aici că drumarii știu să-și facă meseria cu toată priceperea și dăruirea. Conducătorii auto își văd împlinit visul, de a avea parte de un drum care să ofere condiții foarte bune de circulație și, de ce nu, un motiv de a spera ca numărul vieților pierdute pe acest traseu să fie diminuat, așa cum ne dorim și cum prevăd cerințele Uniunii Europene.

D.N. 29 deține de altfel tristul și nedoritul record al celui mai grav accident rutier petrecut vreodată în România: la 29 iunie 1980 au murit 48 de persoane, lângă un pod de lângă localitatea Huțani. Zecile de cruci înșirate de-a lungul acestei artere te duc cu gândul la tot atâtea victime, la tot atâția oameni care ar fi putut să fie în viață și astăzi, alături de noi, dar și la speranța că îmbunătățirea condițiilor de trafic să nu se constituie într-un „argument” al unor noi tragedii...

Zilele trecute am asistat la lucrările care se desfășoară aici, având și posibilitatea de a lua pulsul șantierului, pas cu pas. Imaginile imortalizate sunt numeroase, ca o dovadă a afirmațiilor noastre dar, din păcate, spațiul tipografic nu ne permite să inserăm mai multe fotografii. Antreprenorul avea mobilizat pe șantier un număr de 98 de utilaje și mijloace auto și, de asemenea, un număr de 228 de persoane (muncitori, mecanici utilaje, șoferi, personal TESA), forțe care încântă ochiul și inima, deopotrivă ale constructorilor și beneficiarilor finali ai lucrărilor.

Înainte de toate, precizăm că D.N. 29 face parte din rețeaua drumurilor cu trafic internațional (E58) și reprezintă o continuare a investițiilor începute la D.N. 17, Cluj-Napoca – Suceava, legătura dintre Ardeal și Moldova prin Bistrița, investiții care fac parte din strategia de dezvoltare economică a Nordului României.

La elaborarea proiectului de modernizare a acestei artere, proiectanții au studiat și găsit cele mai indicate soluții, prin care să se asigure satisfacerea cerințelor în fiecare sector al drumului cu o eficiență tehnico-economică ridicată.

Astfel, prin realizarea proiectului de modernizare a D.N. 29 se vor îmbunătăți caracteristicile tehnice ale drumului și, totodată, va fi posibilă creșterea vitezei de circulație în condiții de siguranță și confort. Prin îmbunătățirea caracteristicilor tehnice ale drumului (introducerea unei a treia benzi de circulație de 600 m pe sectorul de la Baisa, lărgirea carosabilului în curbe, eliminarea defecțiunilor, îmbunătățirea planeității și a rugozității îmbrăcămintei asfaltice) vor fi eliminate toate suspiciunile cu privire la cauzele care pot provoca nesiguranța în trafic și producerea de accidente.

Proiectul urmărește menținerea viabilității drumului cu păstrarea în principiu a elementelor geometrice actuale și cu încadrarea în ampriza existentă a drumului, fără ocupări de terenuri suplimentare. Traseul în plan a fost proiectat conform prevederilor STAS 863/85 pentru viteze de proiectare de 30-80 km/h.

În profil longitudinal, linia roșie va urmări niveleta drumului existent, cu minime corecții geometrice, adăugându-se doar grosimile straturilor asfaltice de ranforsare.

Profilul transversal proiectat în aliniament are următoarele lățimi:
- 9,00 m, platforma și 7,00 m, partea carosabilă;
- 2 x 1,00 m acostamente; din care: 2 x 0,50 m banda de încădrare și 2 x 0,50 m acostament împietruite.

Pentru zonele în curbă, la lățimea părții carosabile din aliniament se vor adăuga și supralărgirile, conform STAS 863-85 („Elemente geometrice ale traseelor”), strict necesare, având în vedere că cca. 15% din traficul de perspectivă îl reprezintă transportul cu vehicule lungi.

Din proiectul tehnic și din discuțiile de pe șantier am reținut că principalele lucrări prevăzute în proiect și aflate în execuție constau din:

A. Sistemul rutier

- lucrări de ranforsare a sistemului rutier existent, cu rol de sporire a capacității portante și reprofilare a carosabilului, care constau în reparații la structura rutieră existentă, eliminarea degradărilor de suprafață, colmatarea fisurilor și crăpăturilor, realizarea de casete de lărgire (benzi de încadrare);

- alcătuirea sistemului rutier nou (casete de lărgire) a fost stabilită ținând cont de următoarele specificații: grosimile minime și maxime constructive ale diferitelor straturi rutiere, conform prevederilor din normele în vigoare, de grosimile straturilor asfaltice de ranforsare dimensionate pentru sistemul rutier existent, de anumite constrângeri specifice tehnologiilor de execuție, de reducerea numărului de straturi, în scopul micșorării riscului apariției unor defecțiuni privind aderența între straturi, de verificarea structurii rutiere la acțiunea fenomenului de îngheț-dezghet;

- consolidarea sistemului rutier existent pentru o capacitate portantă corespunzătoare evoluției traficului pe o perioadă de perspectivă de 15 ani.

B. Asigurarea scurgerii și colectării apelor

- asigurarea scurgerii și colectării apelor de pe platformă și din zona drumului se realizează prin lucrări de colectare și evacuare ale apelor superficiale (înlocuirea șanțurilor și rigolelor degradate cu elemente prefabricate sau turnate pe loc, șanțuri noi și rigole pereate, acolo unde declivitățile impun acest lucru, curățirea șanțurilor și rigolelor de pământ a căror secțiune corespunde debitului colectat, execuția unui dren longitudinal la marginea drumului, atât pe partea dreaptă cât și pe partea stângă a platformei);

- impermeabilizarea acostamentelor, șanțurilor și a rigolelor, interceptarea infiltrațiilor din amonte se realizează prin drenuri longitudinale dotate cu filtru de geotextil și tub nedeformabil din material plastic rezistent;

- pentru evacuarea rapidă a apei infiltrate și descărcarea în camerele de cădere ale podețelor sau prin intermediul drenurilor forate transversal drumului, a fost prevăzut un strat de formă din balast care poate îndeplini și funcția de strat drenant;

- în localitățile traversate de D.N. 29 a fost prevăzută amenajarea de rigole dreptunghiulare noi cu plăcuțe carosabile din beton.

C. Intersecții și utilități publice

Se vor amenaja un număr de 17 intersecții cu drumuri județene

și comunale, respectiv 118 intersecții cu drumuri laterale împietruite, balastate și asfaltate, în conformitate cu normativele în vigoare. Amenajarea drumurilor laterale a fost prevăzută pe o lungime de 25 m față de marginea drumului național, soluția de structură rutieră fiind în funcție de îmbrăcămintea existentă, iar acolo unde drumurile laterale întrerup șanțuri sau rigole, se va asigura continuitatea scurgerii apelor prin podețe dalate;

Parcărilor, stațiile de autobuz și refugiiile pentru pietoni existente pe sectorul de drum respectiv vor fi reamenajate, semnalizate, dotate și amenajate conform reglementărilor tehnice în vigoare. Acolo unde spațiul disponibil permite, se vor realiza insule de separare a platformei de parcare de fluxul curent de pe drumul național reglementând astfel accesul și îmbunătățind siguranța circulației. Structura sistemului rutier ce va fi realizat în parcări este aceeași cu cea executată pe carosabilul existent.

S-au prevăzut a fi realizate două platforme de cântărire, una pe raza județului Suceava și una pe raza județului Botoșani.

D. Siguranța circulației

S-a urmărit îmbunătățirea siguranței circulației prin refacerea semnalizării rutiere și prin prevederea de parapete la marginea platformei acolo unde nu există pe teren sau repararea/înlocuirea celor deteriorate, astfel: în funcție de elementele geometrice ale traseului, de înălțimea rambleului și de traficul de perspectivă, se vor amplasa parapete de siguranță, tipul de parapete fiind stabilit în conformitate cu prevederile normativelor în vigoare. Parapetele sunt amplasate în lateral, pe o fâșie specială de 75 cm. Pentru siguranța circulației auto-vehiculelor au fost prevăzuți stâlpi de orientare pentru ghidarea optică a vehiculelor pe timpul nopții prin dispozitive reflectorizante, în locurile unde nu sunt necesare parapete. În localități vor fi prevăzute marcaje rutiere termoplastice de presemnalizare a trecerilor pentru pietoni, corelată cu semnalizarea rutieră proiectată, iar pe stâlpii electrice care sunt foarte aproape de marginea acostamentului, sau chiar în acostament, se vor aplica marcaje cu vopsea galbenă.

Se vor amenaja un număr de 14 intrări/ieșiri din localitate, sub forma unor insule fizice încadrate de borduri denivelate față de partea

carosabilă, semnalizate cu marcaj orizontal și dotate cu butoni reflectorizanți.

Amenajarea trecerii la nivel peste calea ferată Verești-Botoșani se va realiza cu soluții moderne de tip oțel-cauciuc (STRAIL).

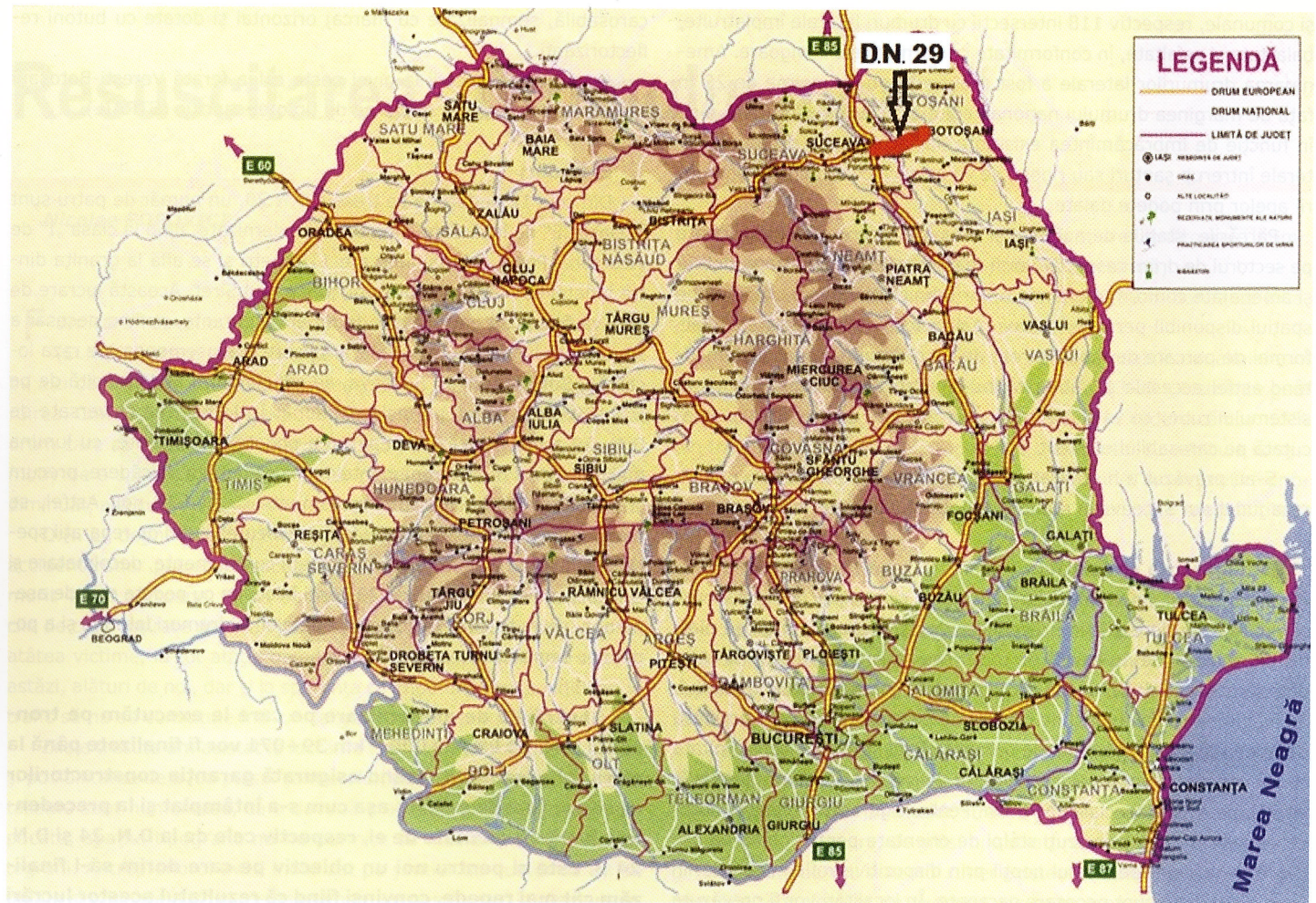
E. Poduri

Din cele 12 poduri de pe traseul D.N.29, un număr de patru sunt la clasa „E” de încărcare și restul nemodernizate, fiind la clasa „I” de încărcare. Podul cel mai lung are 110 metri și se află la granița dintre județele Suceava și Botoșani, peste râul Siret. Această lucrare de artă va fi supusă unor lucrări de reparații curente, nefiind necesar a se executa lucrări de mai mare amploare. De asemenea, pe raza localității Salcea, județul Suceava, se află singurul pod cu boltă de pe D.N. 29, unul dintre puținele din zonă. În localitățile traversate de D.N. 29 a fost prevăzută repararea podețelor existente, cu lumina mai mare de 2 m, a coronamentelor și a camerelor de cădere, precum și înlocuirea podețelor subdimensionate cu podețe noi. Astfel, se mențin patru podețe la care au fost prevăzute lucrări de reparații specifice la podețe (reparații aripi, reparații coronamente, decolmatare și curățare albă), iar restul de 29 vor fi înlocuite cu podețe noi; de asemenea, se va trece la înlocuirea podețelor la drumuri laterale și a podețelor degradate la accesul în curți.

„Lucrările de modernizare pe care le executăm pe tronsonul D.N. 29 km, 0+000 – km 39+071 vor fi finalizate până la sfârșitul acestui an, având asigurată garanția constructorilor că se vor ține de cuvânt, așa cum s-a întâmplat și la precedentele lucrări executate de ei, respectiv cele de la D.N. 24 și D.N. 24 B. Este și pentru noi un obiectiv pe care dorim să-l finalizăm cât mai repede, convinși fiind că rezultatul acestor lucrări de aici va avea un efect pozitiv asupra rezistenței, stabilității și a siguranței în exploatare a drumului. De asemenea, reabilitarea drumului va influența benefic toată zona, atât din punct de vedere al siguranței în trafic cât mai ales din punct de vedere socio-economic”, ne-a declarat ing. Ovidiu LAICU, directorul regional executiv al D.R.D.P. Iași.

Lucrări ce vor fi executate la podurile de pe D.N. 29

| Nr. crt. | Poziția km | Obstacol | Clasa de încărcare | Lungimea deschiderii (m) | Denumirea soluției propuse |
|----------|------------|--------------------------|--------------------|--------------------------|----------------------------|
| 1 | 8+891 | Pârâul Plopeni | E | 10,50 | Reabilitare pod |
| 2 | 11+856 | Pârâul Salcia | I | 15,80 | Reabilitare pod |
| 3 | 21+810 | Râul Siret | E | 34,00 + 42,00 + 34,00 | Reparații curente |
| 4 | 23+129 | Scurgere lunca Siretului | I | 12,40 | Reabilitare pod |
| 5 | 23+457 | Scurgere lunca Siretului | E | 2 X 13,50 | Reparații curente |
| 6 | 23+620 | Scurgere lunca Siretului | I | 12,40 | Reabilitare pod |
| 7 | 23+720 | Scurgere lunca Siretului | I | 12,40 | Reabilitare pod |
| 8 | 23+875 | Scurgere lunca Siretului | I | 10,60 | Reabilitare pod |
| 9 | 23+948 | Scurgere lunca Siretului | E | 12,50 + 11,50 + 12,50 | Reparații curente |
| 10 | 27+480 | Pârâul Vlădeni | I | 13,60 | Reabilitare pod |
| 11 | 36+309 | Pârâul Rău | I | 13,50 | Reabilitare pod |
| 12 | 37+770 | Pârâul Desleuca | I | 13,50 | Reabilitare pod |



Localizarea D.N. 29 pe harta rutieră a României



Podul de peste râul Siret



Singurul pod în boită de pe D.N. 29, construit în anul 1965



Lucrări la noua bandă de circulație de 600 m, în panta de la Baisa



Căseta drumului în perioada balastării



Lucrări de amenajare a casetei drumului

*Pod decopertat
pentru trecerea la clasa
„E” de încărcare*



*„Podul celor 48 de cruci”, unul dintre puținii „martori”
ai tragediei din 29 iunie 1980*

*Cofragul a fost construit;
urmează alte lucrări de
trecere a podului la clasa „E”*

