

D.N. 24C:

Gata, nu mai vorbiți de drumul de pământ spre Rădăuți Prut!

Da, este adevărat că de câteva zile drumul DN 24C nu mai este „singurul drum național de pământ din România”. Zilele trecute s-au încheiat vremurile urâte pentru sectorul de drum care făcea legătura între intersecția DN 29, Manoleasa, și vama Rădăuți Prut. Ce frumoasă priveliște oferită de drumul nou, mângâiat de privirea Prutului care se scurge în paralel spre mare la câțiva metri...

Este o mare bucurie pentru locuitorii zonei de nord a României și a utilizatorilor finalizarea lucrărilor de la DN 24C, drum adus la starea firească a drumurilor naționale, Direcția Regională de Drumuri și Poduri Iași, cu sprijinul Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale, a reușit în ultimii doi ani toate demersurile tehnice necesare, astfel că la această dată drumul a scăpat de „eticheta” purtată nemeritat.

Ultimul moment istoric pentru acest drum a fost execuția lucrărilor de completare a pietruirii existente cu balast și așternerea a două straturi de mixturi asfaltice ușoare, în grosime totală de 7 cm: 4 cm strat de legătură ABPC 31,5 și 3 cm strat de uzură BAPC 16. S-a lucrat de la început într-un ritm intens, cei 35,6 km au fost executați în mai puțin de două luni, din totalul de trei luni contractat.

Proiectarea și execuția lucrărilor de îmbrăcăminte bituminoasă ușoare din mixturi asfaltice pe DN 24C, km 106+650 – 142+250 a revenit asocierii de firme Transporturi Auto, Simpa Consult și Rutte-Construct, firme care, iată, scriu o nouă filă pentru acest ținut binecuvântat de Dumnezeu cu oameni de seamă și locuri minunate.

Reamintim că între localitățile Vânători, de unde pleacă DN 24C și Manoleasa a fost așternut un covor asfaltic în urmă cu trei decenii, rămânând ca sectorul Manoleasa – Rădăuți Prut să fie asfaltat în anii următori. Au trecut de atunci multe decenii, iar drumul, deși clasificat ca național, a rămas tot din pământ, ca în evul mediu.

În urmă cu doi ani au fost executate lucrări de nivelare platformă drum, așternere primul strat de balast, așternere al doilea strat de balast, așternere piatră spartă, execuție șanțuri din pământ și reparare podețe transversale. A urmat o perioadă de experimentare, după care a fost aleasă soluția definitivă potrivită acestui drum, respectiv etanșizarea prin îmbrăcăminte bituminoasă ușoară.

Astfel, sistemul rutier rezultat în urma lucrărilor este adaptat statutului de drum național și are 3 cm strat de uzură BA 16 m, 4 cm mixtură asfaltică AB2, 25 cm piatră spartă, 30 cm strat de balast și 20 cm strat de formă.

Pentru istoria acestei realizări să precizăm că traseul în plan are în total 78 de curbe, cu raze cuprinse între 17 m și 20.000 m, frecvența cea mai mare având-o curbele cu raze cuprinse între 125 m și 1.000 m. Elementele geometrice ce definesc profilul transversal proiectat și executat sunt de 7,00 m parte carosabilă, 2 x 1,00 m acostamente împietruite din care 2 x 0,50 m benzi de încadrare cu aceeași structură rutieră ca și partea carosabilă și 9,00 m platforma. Șanțurile și rigolele sunt dimensionate pentru colectarea apelor de suprafață și dirijarea lor către emisari. Majoritatea șanțurilor vor fi de pământ deoarece declivitățile sunt reduse. Pe acest sector de drum nu există lucrări de artă deosebite, ci doar trei poduri, cel mai mare fiind de 9,60 metri. Podețele existente în număr de 25, au deschideri de 0,6 ÷ 3,5 m, șase



dintre acestea au deschiderea sub 2,00 m. S-a prevăzut înlocuirea tuturor podețelor existente cu deschiderea sub 2,00 m și a celor în stare proastă, lărgirea și reparația celor corespunzătoare, precum și un număr de încă șapte podețe proiectate noi.

Frumusețea imaginii drumului nou este întregită de semnalizarea rutieră montată în conformitate cu standardele și normele în vigoare, atât cea verticală cât și cea orizontală, benzi vibratoare la trecerile de pietoni, lămpi cu lumină focusată la trecerile importante de pietoni (școli, primării). În localități au fost prevăzute trotuare pentru a evita traficul pietonal pe acostamente sau pe partea carosabilă și parapete pietonale în zona școlilor.

„Prin finalizarea lucrărilor de etanșizare cu mixtură asfaltică a DN 24C, sectorul de la km 106+650 la km 142+250, va crește accesibilitatea în această zonă cu un important potențial economic și în special agricol, vor fi asigurate condițiile activității de aprovizionare, se vor reduce perioadele și costurile de transport, consumul de carburanți precum și costurile de întreținere și reparație ale vehiculelor. De asemenea, am deschis un nou traseu internațional pe care se vor deplasa autovehiculele care trec prin vămile din această zonă a României”, a spus ing. Ovidiu LAICU, directorul general regional al DRDP Iași.

Nicolae POPOVICI