

Cu nisip sau fără pe drumurile naționale?

Unul dintre punctele care au suscitat discuții aprinse în cadrul Ședinței anuale a șefilor SDN de la Slănic Moldova a fost cel al folosirii nisipului ca material antiderapant pe drumurile publice, în sezonul rece.

Aceasta în condițiile în care, de doi ani, acest material a fost eliminat total din grila celor folosite în activitatea de dezapezire a drumurilor naționale, singurele degivrante admise fiind sarea, clorura de calciu și soluțiile ecologice. Subiectul a fost adus în atenție chiar de către șeful CNAIR, ing. Narcis Ștefan NEAGA, prima intervenție pe această temă venind din partea șefului SDN Botoșani, ing. Viorel ZACREȚCHI. Aceasta în condițiile în care Botoșaniul s-a confruntat cu vreme potrivnică și căderi masive de precipitații în sezonul rece trecut, condițiile meteo nefavorabile prelungindu-se până târziu, în primăvară. Acesta a menționat necesitatea unor derogări de la normativele în vigoare, chiar cu modificarea acestora pe cale legislativă, astfel încât nisipul să poată fi folosit măcar ocazional, atunci când situația o cere. „Noi, sezonul trecut am combătut efectele fenomenelor meteo extreme numai cu sare și vă pot spune că lucrurile sunt bune până când vine ninsoarea și se formează o peliculă de mazăgă, în strat subțire, care la temperaturi mici îngheață aproape instantaneu. Dacă nu interviu foarte rapid pe sectorul respectiv, situația se poate agrava”, a declarat ing. Viorel ZACREȚCHI.

Derogare pentru zonele de munte, rampe și curbe periculoase

În sprijinul acestuia au venit și alți șefi de secție din țară, care au solicitat reintroducerea nisipului în special în punctele critice, precum curbele strânse sau pantele abrupte. „Noi, în Defileul Jiului, la Rânca, ne confruntăm cu o situație aparte. În primul rând sarea se face bulgări dacă nu este depozitată în spații acoperite sau chiar în bena sărăriței, ceea ce ne îngreunează munca. Pe de altă parte, știm cu toții că putem da cu sare până la -4 sau -5 grade, dar cum temperaturile în zonă variază extrem de rapid, la -10 grade se formează pod de gheață, dacă nu intervenim în cel mai scurt timp și cu soluție ecologică. Dacă e să mă întrebați pe mine, aș opta pentru folosirea unei combinații de sare sau nisip, nu peste tot, dar cel puțin în zonele critice, pentru a prelungi remanența materialului degivrant și antiderapant pe drum”, a declarat ing. Ion TUDOR, șeful SDN Târgu Jiu (DRDP Craiova). Reintroducerea nisipului a

fost solicitată și în cazul folosirii acestuia pe autostrăzi, nu doar pe drumurile din zona de munte. „Experiența ultimilor doi ani ne arată că nisipul ar fi util, mai ales la temperaturi mici. În plus, în perioadele cu ninsoare abundentă cantitatea de degivrant este limitată, iar la temperaturi scăzute există și pericolul formării podurilor de gheață”, au mai reliefat șefii de secții.

„Nu ne putem opune progresului”

Discuțiile pe acest subiect au fost însă împărțite. Gheorghe ISPAS, consilier în cadrul CNAIR, a ținut să atragă atenția că dezbateră pe acest subiect nu trebuie să pornească de la o premisă greșită, a alegerii între nisip și sare. „Nu există un panaceu universal pentru dezapezire”, a spus acesta, în sensul în care niciunul dintre cele două materiale nu dau rezultate total pozitive în mod individual. „După cum se specifică de altfel și în normative, sarea este eficientă, dar la temperaturi de până la minus 7 sau 8 grade. Efectele folosirii ei sunt condiționate însă și de umiditatea din aer. Dacă este ger uscat, sarea nu dă randament. E o problemă mai ales în zonele joase, unde avem în administrare autostrăzi. Aici, recomandată este soluția ecologică, însă nici aceasta nu are o acțiune imediată. Cred că ar trebui găsită o soluție în care fiecare dintre aceste componente să aibă rolul său”, a completat specialistul CNAIR. Alte opinii au evidențiat rolul nisipului în procesul de „rupere a poleiului”, însă alături de fondantul chimic din soluțiile degivrante agreeate pe timp de iarnă.

Soluții la îndemâna tuturor

În schimb, alte voci au spus că nisipul are avantaje, dar și dezavantaje. Astfel, în cadrul reuniunii de la Slănic-Moldova a fost enunțată problema granulometriei diferite de la un furnizor la altul, ceea ce poate avea efecte nedorite la împrăștiere sau în amestecurile din sărărițe. De asemenea, a fost discutat aspectul poluării și al riscului de derapaje pe carosabil după topirea zăpezilor, când particulele de nisip și praful rezultat sunt purtate ușor de ploi și de vânt, dintr-o parte în alta. „Noi, pe Autostrada Transilvania, folosim soluție de clorură de calciu din



2009, cu mult înainte de scoaterea nisipului din normative, și vă pot spune că nu am avut probleme majore până acum. Avem experiență în folosirea acestei soluții, avem tabele cu cantitățile folosite, concentrații, astfel încât să asigurăm o remanență cât mai bună pe drum, iar tehnologia folosită de noi o putem oferi tuturor celor interesați”, a spus ing. Vasile DRĂGAN, șef secție Autostrăzi din cadrul DRDP Cluj.

Drumuri „la negru” fără nisip?!

Discuțiile Ședinței anuale a Șefilor SDN de la Slănic Moldova nu s-au limitat însă la eficiența folosirii combinațiilor de sare și nisip pe drumurile naționale, ci au atins multe alte paliere, inclusiv cel economic, unde costurile cu dezapezirea din România ne situează încă mult peste cele de la nivel european. S-a ajuns până acolo încât să se afirme că, dacă pe drumuri se răspândește doar clorură de calciu sau produs ecologic, participanții la trafic pot spune că nu s-a intervenit, dacă nu văd nisip împrăștiat pe drum. „Unii vor drumuri la negru în orice condiții, neluând în calcul niciun moment nici materialele folosite, nici condițiile meteo și nici eforturile deosebite pe care le facem pentru a menține drumurile deschise pe timp de iarnă”, s-a subliniat în cadrul dezbaterii pe acest subiect.

Concluzia generală a fost însă că „nu ne putem opune progresului”, însă fără a elimina din ecuație niciuna dintre soluțiile și combinațiile de materiale care să asigure singurul lucru care îi doare pe șoferii români: circulația în condiții de siguranță pe timp de iarnă.

Dan HAȚEGAN