



Z najnowszego raportu o stanie technicznym nawierzchni dróg administrowanych przez GDDKiA wynika, że ponad 40% sieci dróg krajowych wymaga przeprowadzenia różnego rodzaju remontów – od wzmocnień poprzez wyrównania, po zabiegi powierzchniowe poprawiające właściwości przeciwpoślizgowe lub uszczelniające powierzchnie jezdni. Niestety, z raportu też wynika, że tendencja poprawy stanu nawierzchni obserwowana w ciągu ostatnich lat w tym roku zostanie zatrzymana. Zaniechanie remontów może bowiem spowodować wzrost stanu złego nawierzchni o około 5%.

Jak co roku Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – Departament Studiów opublikowała raport o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych. Dane do raportów zbierane są dzięki prowadzonym systematycznie pomiarom cech techniczno-eksploatacyjnych nawierzchni w ramach Systemu Oceny Stanu Nawierzchni (SOSN - ocena nawierzchni asfaltowych) oraz Systemu Oceny Stanu Nawierzchni Betonowych (SOSN-B). Dane odnoszą się one do sieci drogowej o długości prawie 18 000 km (długość dróg w rozwinięciu na poszczególne jezdnie). Są więc kompleksową prezentacją stanu technicznego nawierzchni dróg administrowanych przez GDDKiA.

W systemach SOSN oraz SOSN-B co roku gromadzone są dane o następujących cechach eksploatacyjnych nawierzchni: stanie spękań, równości podłużnej, głębokości kolein, stanie powierzchni, właściwościach przeciwpoślizgowych. Poszczególne parametry stanu nawierzchni wyznaczane są na podstawie pomiarów automatycznych oraz półautomatycznej oceny wizualnej i odnoszone do czterostopniowej klasyfikacji: A - stan dobry, B - stan zadowalający, C - stan niezadowalający, D - stan zły.

Zabiegi remontowe w systemie są określone w zależności od kombinacji ocen

Raport o stanie dróg krajowych 2009

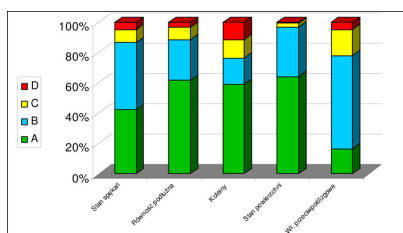
Utworzono: piątek, 14, maj 2010 08:02 Redakcja - edroga.pl

poszczególnych parametrów technicznych. W zależności między innymi od dominującego parametru wyznacza się zabiegi remontowe należące do jednej z trzech grup, które

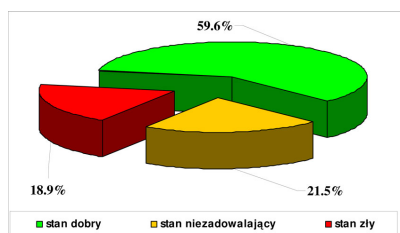
w systemach SOSN oraz SOSN-B mają następujący wpływ na stan nawierzchni:

- wzmocnienie – grupa zabiegów poprawiających wszystkie oceniane cechy techniczno-eksploatacyjne nawierzchni;
- wyrównanie z warstwą ścieralną – grupa zabiegów poprawiających równość podłużną, likwidującą koleiny, polepszająca stan powierzchni i właściwości przeciwpoślizgowe;
- zabieg powierzchniowy – grupa zabiegów polepszająca stan powierzchni i właściwości przeciwpoślizgowe.

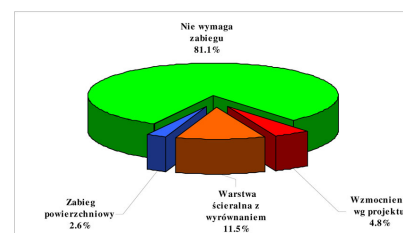
W założeniach systemu SOSN oraz SOSN-B stosuje się zasadę dominującego typu uszkodzenia oraz kryterium o hierarchii zabiegów. Jeżeli na danym odcinku zarejestrowano stan spękań w klasie D, to niezależnie od zanotowanych klas dla innych parametrów, przypisywany jest na całym odcinku zabieg wzmacniający. O wyborze zabiegu typu wyrównanie decydują dwa parametry: równość podłużna lub koleiny, natomiast w przypadku zabiegu powierzchniowego – są to stan powierzchni albo właściwości przeciwpoślizgowe.



[%]	A	B	C	D	Suma
Stan spękań	42.3%	44.4%	8.5%	4.8%	100.0%
Równość	61.7%	27.1%	7.9%	3.3%	100.0%
Koleiny	58.8%	17.5%	12.2%	11.5%	100.0%
Stan powierzchni	64.2%	32.5%	2.7%	0.6%	100.0%
Wł. przeciwpoślizgowe	16.3%	61.8%	17.0%	4.9%	100.0%



Stan	[km]	[%]
Stan dobry	10582.6	59.6%
Stan niezadowalający	3813.2	21.5%
Stan zły	2155.4	18.9%
Razem	17749.2	100.0%



Zabiegi konieczne	[km]
Wzmocnienie wg projektu	852.4
Warstwa ścieralna z wyrównaniem	2037.5
Zabiegi powierzchniowe	463.5
Nie wymaga zabiegu	14395.8

Długość odcinków znajdujących się na poziomie krytycznym, a więc wymagających wzmocnień, wynosi łącznie ponad 850 km. Niespełna 2 040 km dróg potrzebuje wyrównań, a ponad 460 km zabiegów powierzchniowych. W sumie daje to zakres dróg do natychmiastowego remontu, wynoszący ponad 3 350 km. W ocenie autorów raportu jest to wielkość mniejsza w porównaniu z notowaniami uzyskanymi w roku poprzednim. Ponadto zaznaczają oni pozytywny, utrzymujący się trend spadkowy w długości odcinków wymagających wzmocnień i wyrównań nawierzchni.

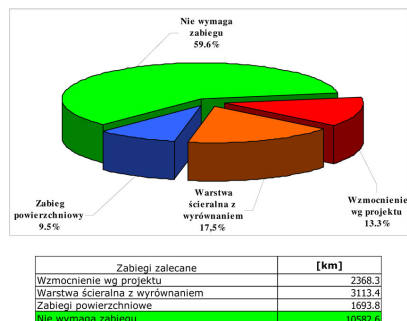
W asortymencie robót do natychmiastowego wykonania, podobnie jak w roku poprzednim, przeważają zabiegi typu wyrównanie (11,5%), natomiast szacowany zakres wzmocnień sięga 4,8% długości sieci dróg krajowych.

Wśród zabiegów na poziomie ostrzegawczym, które obejmują zabiegi planowane i konieczne, przeważają także wyrównania. Z raportu wynika, że łącznie oba te typy

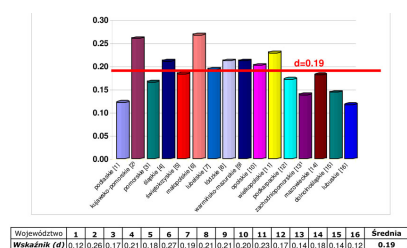
Raport o stanie dróg krajowych 2009

Utworzono: piątek, 14, maj 2010 08:02 Redakcja - edroga.pl

zabiegów, stosunkowo najbardziej kosztowne, należy zaplanować i wykonać na sieci dróg o długości prawie 5 500 km – jest to jednak o około 700 km mniej niż w roku poprzednim.



Stan nawierzchni dróg krajowych jest silnie zróżnicowany w poszczególnych regionach kraju. Większość parametrów notuje odmienne rozkłady powodując, że potrzeby remontowe w poszczególnych województwach są różne.



W kilku województwach odcinki o złym stanie technicznym występują wyraźnie częściej niż średnia krajowa, a w województwach małopolskim i kujawsko-pomorskim wielkość ta jest o około 1,4 większa od średniej krajowej. W województwach tych tylko około 73% sieci dróg krajowych nie wymaga przeprowadzenia natychmiastowych remontów.

Pomimo tego, że województwo małopolskie wykazuje największe potrzeby w stosunku do długości administrowanej sieci drogowej, to w liczbach bezwzględnych prymat należy do województwa mazowieckiego.

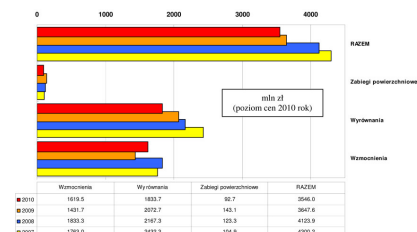
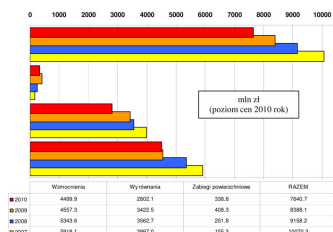
W większości województw dominują problemy z odcinkami wymagającymi natychmiastowego wyrównania, wynikające z faktu występowania kolein w nawierzchni jezdni. W części województw na pierwszy plan wysuwają się pozostałe typy zabiegów. Na przykład w województwie małopolskim rolę taką odgrywają zabiegi powierzchniowe. Natomiast w województwach kujawsko-pomorskim oraz podkarpackim największe potrzeby notowane są w zakresie wzmocnień. Stan sieci dróg krajowych jest silnie zróżnicowany tak pod względem całkowitych potrzeb natychmiastowych, jak i potrzeb notowanych w poszczególnych zabiegach remontowych.

Dane o stanie technicznym nawierzchni służą do oszacowania potrzeb finansowych w zakresie remontów sieci drogowej. Wielkości nakładów potrzebne na likwidację

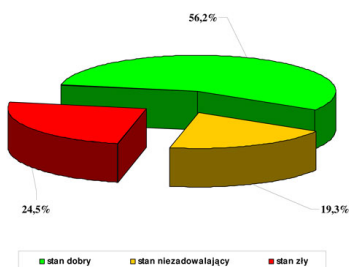
Raport o stanie dróg krajowych 2009

Utworzono: piątek, 14, maj 2010 08:02 Redakcja - edroga.pl

wszystkich zaległości remontowych zamykają się kwotą 7,6 mld zł. Zaległości remontowe, wymagające natychmiastowej interwencji, w stosunku do wyrównań nawierzchni są największe i wynoszą ponad 1,8 mld zł. Dla wszystkich rodzajów zabiegów potrzeby natychmiastowe wynoszą ponad 3,5 mld zł. Jest to kwota zbliżona do poziomu potrzeb natychmiastowych z roku ubiegłego.



Rok 2010		młn zł
Potrzeby łącznie		7 640
W tym potrzeby natychmiastowe na remonty nawierzchni		3 550
z czego środki przeznaczone na odnowy		467



W 2010 roku ze wszystkich źródeł finansowania łączny strumień nakładów na odnowy nawierzchni sieci dróg krajowych szacowany jest na 467 mln zł. Jest to niespełna 15% potrzeb natychmiastowych. Autorzy raportu zaznaczają, że tendencja poprawy stanu nawierzchni obserwowana w ciągu kilku ostatnich lat zostanie na koniec 2010 roku zatrzymana. Stan dróg krajowych może ulec po raz pierwszy od kilku lat pogorszeniu. Zaniechanie remontów nawierzchni w ciągu jednego roku, prawdopodobnie mogłoby spowodować wzrost stanu złego nawierzchni o około 5%.

Na podstawie: Raport o stanie technicznym nawierzchni asfaltowych i betonowych sieci dróg krajowych na koniec 2009 roku, GDDKiA – Departament Studiów