

Równość budowanych dróg pod kontrolą

Utworzono: poniedziałek, 18, luty 2019 11:41



Jednym z elementów kontroli jakości przed odebraniem inwestycji jest pomiar równości nawierzchni, zarówno z betonu cementowego, jak i mas bitumicznych. Zdarza się jednak, że kierowcy jeszcze na etapie budowy korzystają z nowych odcinków dróg udostępnionych na zasadzie tymczasowej organizacji ruchu, na których nie przeprowadzono wszystkich pomiarów.

Jeśli już po udostępnieniu drogi kierowcom okazuje się, że nawierzchnia nie spełnia określonych parametrów, to przed jej oficjalnym oddaniem do użytkowania jest przez wykonawcę naprawiana lub wymieniana na nową, aby spełniać stawiane przez GDDKiA wymagania.

Nawierzchnie z betonu cementowego, jakie ostatnio coraz częściej pojawiają się na drogach ekspresowych i autostradach, są wciąż nowością. Do ich specyfiki, w tym do nacięć dylatacyjnych, kierowcy muszą się przyzwyczaić.

Równość budowanych dróg pod kontrolą

Utworzono: poniedziałek, 18, luty 2019 11:41



Nawierzchnia betonowa kilka godzin po jej ułożeniu jest nacinana wzdłuż i w poprzek. W ten sposób eliminuje lub kontroluje się zjawisko pękania betonu. Nacięcia wypełniane są specjalnymi uszczelkami gumowymi lub masą termoplastyczną. Takie szczeliny dylatacyjne mogą wywoływać charakterystyczne pukanie kół pojazdu, które jednak nie mają wpływu na komfort jazdy.

Na niektórych trasach, np. w przypadku gdy inwestycja realizowana jest śladem dotychczasowej drogi, na przejściach łuków stosuje się tzw. krzywe kopertowe, charakterystyczne przerwy dylatacyjne biegnące po skosie jezdni. Ich zadaniem jest „skrócenie” przejścia kierunku spadku jezdni np. z lewej na prawą stronę, by zapewnić właściwy profil i odwodnienie drogi przy minimalnym zajęciu terenu pod budowę. Przy jeździe z prędkością dopuszczalną jest to niezauważalne. Jeśli kierowca znacznie tę prędkość przekroczy, wtedy może odczuwać dyskomfort w trakcie przejazdu danym odcinkiem drogi.

Parametry wykonanej nawierzchni i jej jakość kontrolowana jest za pomocą specjalistycznego sprzętu, w jaki wyposażone są laboratoria drogowe. Zupełnie niezależne są natomiast subiektywne odczucia kierowców wynikające ze stanu technicznego pojazdów. Zużyte lub uszkodzone opony, czy też wyeksploatowane zawieszenie i amortyzatory nie tylko utrudniają rzetelną ocenę stanu nawierzchni, ale przede wszystkim stanowią zagrożenie dla użytkowników tych pojazdów, jak i pozostałych uczestników ruchu drogowego.

Źródło: GDDKiA