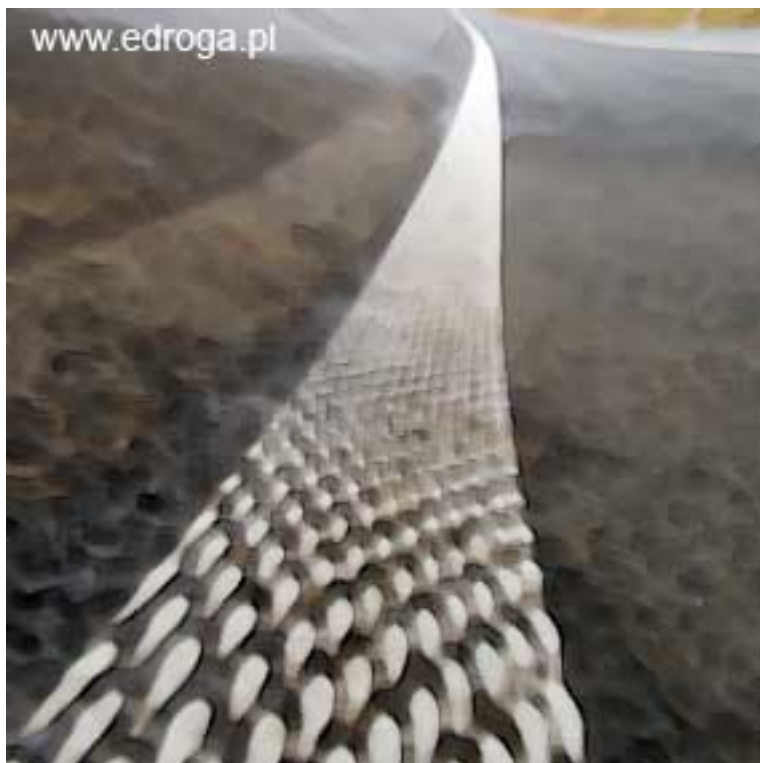




Ulice w miastach projektuje się na dwudziestoletni okres eksploatacji. W przypadku Katowic oznacza to, że w stosunku do długości miejskiej sieci drogowej należałoby co roku remontować około 25 km ulic. Katowice rocznie przebudowują około 12 km. A jednak stan techniczny dróg miasta jest oceniany jako dobry. Efekt uzyskano dzięki przełomowym dla drogownictwa technologiom, jak frezowanie i połączenia międzywarstwowe. Niebagatelne znaczenie ma też nowa generacja emulsji bitumicznych.

Katowicki układ drogowy tworzy sieć o łącznej długości 537 km dróg, w tym 33 km stanowią drogi krajowe, 193 km - powiatowe, 4 km - wojewódzkie (część Drogowej Trasy Średnicowej) oraz 305

km drogi gminne. Przebudowami, remontami i bieżącym utrzymaniem ulic zajmuje się Miejski Zarząd Dróg i Mostów. Na te zadania otrzymuje z budżetu miasta rocznie około 45 mln zł. Inwestycje prowadzi natomiast Urząd Miasta. Co roku realizuje przedsięwzięcia za blisko 40 mln zł.

- Katowice wśród miast o podobnej wielkości są wyjątkowe w skali kraju. Udało się usprawnić tak układ komunikacyjny, że w tej chwili miasto można przejechać w ciągu 7 minut od granicy Mysłowic do granicy Chorzowa i w ciągu 10 minut od granicy Sosnowca do granicy Tychów - zapewnia Marek Adamczyk, główny inżynier Miejskiego Zarządu Dróg i Mostów. Ponadto, po ulicach miasta jedzie się w miarę komfortowo. Jakość dróg osiągnięto dzięki racjonalnemu podejściu do remontów, kładącemu nacisk na trwałe i efektywne technologie.

Od blisko 8 lat w Katowicach do przebudowy ciągów ulicznych stosowana jest technologia Bitufor. W ten sposób przebudowano już 80 ulic. Wśród nich są drogi nawet o obciążeniu ruchem KR 6. Żadna z wyremontowanych ulic w tej technologii

nie była reklamowana. Po kilku latach użytkowania tak wykonanych nawierzchni dotąd nie ujawniły się deformacje czy ubytki.

- Technologia polega na zbrojeniu siatkami stalowymi mocowanymi do konstrukcji drogi za pomocą cienkich dywaników na zimno. Po sfrezowaniu warstw konstrukcyjnych układa się warstwę wyrównawczą grubości 2 cm, na którą z kolei rozciąga się metalową siatkę i przymocowuje ją do położonej wcześniej warstwy cienkim dywanikiem na zimno. Na to kładzie się 4 cm warstwę wiążącą oraz 3 cm warstwę SMA – wyjaśnia Marek Adamczyk.

Technologia stosowana w Katowicach ma wiele zalet. Przede wszystkim idealnie sprawdza się w warunkach miasta, gdzie istotnym ograniczeniem jest zabudowa. - Otóż w ulicy nie ma możliwości nadbudowywania kolejnych warstw konstrukcyjnych nawierzchni. Ponadto, do remontów chcieliśmy zastosować taką technologię, która nie wymaga rozkopywania ulic do warstwy podłoża. Siatka stalowa ułożona na głębokości 6 cm pod głównymi warstwami odpowiada jakby 5 cm nowego asfaltobetonu, co rozwiązuje wszystkie te problemy – mówi Marek Adamczyk. - Koszt takich robót jest porównywalny z innymi technologiami, natomiast zyskujemy na tym, że nie przyrasta wysokość konstrukcji - dodaje.

Planowanie ulic do remontu oparte jest na danych pozyskiwanych w corocznych wizualnych ocenach stanu technicznego, a realizację każdego zadania poprzedzają inwentaryzacje konstrukcji, pomiary nośności, badania ruchu oraz badanie materiałów, które są w nawierzchni. Istotną barierą wstrzymującą planowanie robót jest infrastruktura podziemna. Trudno jest bowiem uzgodnić w miarę spójne działania z zarządcami miejskich mediów, które powinny być wymieniane, poprzedzając drogowe remonty. Natomiast dobrze udało się ustalić sposób współpracy z kopalniami. Od czasu, gdy został zlikwidowany tzw. środek specjalny i pieniądze za szkody górnicze nie mogą wpływać bezpośrednio do jednostki drogowej, obowiązuje zasada, że kopalnie zanim rozpoczną eksploatację kolejnych węglowych ścian, muszą zawrzeć umowy z firmami wykonawczymi na remonty ulic, które w trakcie wydobywania węgla mogą ulec zdewastowaniu.

W Katowicach z równą dbałością podchodzi się do estetyki drogowych rozwiązań, szczególnie w śródmieściu. Miasto w tej chwili przykładą ogromną wagę do przebudów ulic w centrum, starając się tworzyć przestrzeń nie tylko użyteczną pod względem komunikacyjnym, ale również podkreślającą walory miejsca. „Komponując” ulicę są brane pod uwagę rodzaje i kolory materiałów drogowych, sposób ich rozmieszczenia wyznaczający trakty dla pojazdów, pieszych, czy postoju aut. Poprzez odpowiednią aranżację udaje się także – bez wprowadzania fizycznych przeszkód – wprowadzić uspokojenie ruchu. Na przykład załamując ulicę pod kątem, czy wprowadzając miejsca parkowania na przemiennie po obu stronach ciągu. Wprowadzane rozwiązania analizowane są również pod kątem osób niepełnosprawnych tak, by minimalizować im przeszkody i ułatwiać poruszanie się.

Podejście Katowic do remontów ulic przedstawia poniżej publikowana prezentacja, przygotowana przez Marka Adamczyka – głównego inżyniera MZDiM.

Ulice trwałe i estetyczne

Utworzono: wtorek, 07, kwiecień 2009 08:31 Agnieszka Serbeńska

[Nowoczesne technologie remontów i utrzymania dróg \(plik PDF - wielkość 1 MB\)](#)

Agnieszka Serbeńska