



W październiku w stałych portalowych działach nie zabraknie aktualnie istotnych zagadnień, wymagających zarówno baczniejszych analiz, jak też poszukiwania optymalnych rozwiązań. W tym przypadku szczególnie chodzi o hałas komunikacyjny. Niestety współczesny ruch generuje poziom hałasu, który przekracza dopuszczalne normy. Uciążliwości wynikające z hałasu komunikacyjnego dotyczą już blisko 80 mln Europejczyków. Przy tym szkody, jakie są skutkiem oddziaływania hałasu na ludzki organizm, szacuje się na 38 mld euro rocznie.

Wiadomo, że ekrany dźwiękochłonne nie są idealnym rozwiązaniem problemu, mało tego - ogromnie kosztownym. Dlatego współczesne drogownictwo intensywnie poszukuje rozwiązań w zakresie tzw. cichych nawierzchni. Mieszanki, jakie stosujemy w kraju do budowy nawierzchni - najogólniej określając - są tzw. szczelnymi. Natomiast popularność w Europie w tej chwili zdobywają nawierzchnie porowate, w których wolna przestrzeń sięga nawet powyżej 22 procent. Asfalt porowaty - potocznie określając - jest więc nawierzchnią z dziurami. Ale właśnie to daje efekt obniżenia hałasu nawet o 8-10 dB. Na zalety tej technologii zwraca uwagę prof. Dariusz Sybilski z Instytutu Badawczego Dróg i Mostów w materiale „Drogi ciche, bo porowate” (publikacja z 4 października).

Wprowadzenie nawierzchni porowatych w naszej strefie klimatycznej wiąże się z pewnym ryzykiem. Jego świadomość mieli Niemcy, którzy długo nie godzili się na tę technologię. Jednak teraz jest już ona w katalogu standardowych. Dlaczego? Argumentem stał się bilans korzyści. Z danych niemieckich wynika, że w technologii asfaltu porowatego w porównaniu do konwencjonalnych nawierzchni uzyskuje się redukcję hałasu (1 rok) od 3 do 5 dB dla systemów jednowarstwowych (4-6 cm), oraz od 8 do 9 dB dla systemów dwuwarstwowych (7-10 cm), natomiast o około 4 dB dla systemów dwuwarstwowych w porównaniu do jednowarstwowych. W Polsce

do asfaltu porowatego podchodzi się sceptycznie. Przede wszystkim obiegowym stwierdzeniem jest to, że żywotność porowatych nawierzchni jest mniejsza. Kolejnym jest twierdzenie, że wymagają one specjalistycznych urządzeń do oczyszczania. Na pewno jest w tych opiniach wiele prawdy i w tym kontekście można mówić o pewnych trudnościach jakie nastręcza technologia asfaltu porowatego. Ale do przełamania oporu przekonuje dr inż. Igor Ruttmar, prezes TPA Instytut Badań Technicznych Sp. z o.o. w materiale „Polski test asfaltu porowatego” z 14 października.



Innym współczesnym problemem drogownictwa są drgania wywoływane ruchem. To również ogromna uciążliwość i dyskomfort w życiu osób zamieszkujących w sąsiedztwie tras komunikacyjnych. Rozwiązaniem jest wprowadzenie wibroizolacji. Jednak powinno być ono poprzedzone obliczeniami dynamicznymi (symulacją numeryczną) potwierdzającymi skuteczność wybranego wariantu wibroizolacji. Wykonuje się w tym celu obliczenia symulacyjne drgań budynku prognozowanych po wykonaniu wibroizolacji, a następnie dokonuje się oceny wpływu tych drgań na konstrukcję budynku i na ludzi w nim przebywających, według zasad i kryteriów podanych w dwóch polskich normach. O szczegółach tego rodzaju analiz piszą dr inż. Krzysztof Koziół i dr hab. inż. Krzysztof Stypuła w materiale „Przykłady obliczeń symulacyjnych w projektowaniu wibroizolacji nawierzchni szynowych” (6, 7, 8 października).

Dorocznym, jesiennym przeglądem oferty drogowego sektora branży budowlanej są warszawskie Targi INFRASTRUKTURA. Gromadzą one firmy i przedsiębiorstwa, które świadczą wszelkie usługi związane z drogownictwem - od doradztwa i projektowania, po wykonawstwo czy produkcję urządzeń infrastruktury komunikacyjnej. INFRASTRUKTURA to wystawa pokazująca potencjał tej sfery gospodarki. Temu wydarzeniu towarzyszą liczne konferencje i seminaria propagujące dobre praktyki, dostarczające inwestorom niezbędną wiedzę do podejmowania właściwych decyzji oraz promujące nowinki rynku drogowego. Portal

„Porowata” nowość

Utworzono: poniedziałek, 11, październik 2010 14:43 Agnieszka Serbeńska

edroga.pl będzie towarzyszył temu wydarzeniu przedstawiając je w publicystyce i w felietonach filmowych. Zapraszamy więc do śledzenia tych relacji, jak też do odwiedzenia naszej redakcji na targowym stoisku.

Agnieszka Serbeńska
redaktor naczelna edroga.pl