



W polskim mostownictwie koszt betonu stanowi około 8-10% całkowitych kosztów budowy obiektu. Zmiana betonu z C30/37 na C50/60 zwiększa koszty jednostkowe (za metr sześcienny) o 15-20%. Inwestor z reguły zarzeka się, że ten materiał jest droższy, więc go nie chce. Trzeba jednak pamiętać, że zwiększenie procentowe kosztów odnosi się do procentowej wartości betonu w całkowitych kosztach budowy obiektu. Przy tej samej kubaturze betonu zwiększenie sumaryczne kosztów sięga więc tylko 1,2-2%. W zamian uzyskujemy lepszą jakość konstrukcji, a więc wysoką jej trwałość. Jeśli dodatkowo posłużymy się argumentem, że można na kubaturze betonu uzyskać oszczędność nawet do 30%, to okaże się, że stosowanie betonów wysokowartościowych jest naprawdę ekonomicznie uzasadnione. Tak tłumaczy prof. Wojciech Radomski z Politechniki Warszawskiej.

Jako czołowy materiał w mostownictwie króluje beton. Zapewnia on obiektowi nie tylko trwałość. Dzięki niemu we współczesnym mostownictwie mamy do czynienia z niebywałym wzrostem skali obiektów i ich rozpiętości przęsłowych. Budowanie szczególnie długich i oryginalnych przepraw mostowych jest domeną państw azjatyckich. „Tygrysami” tej sztuki są Japonia i Chiny, a teraz dołącza do nich Korea Południowa. Również w Europie, jak też w Polsce powstało i powstaje wiele obiektów mostowych o ciekawych formach architektonicznych i kolorystyce.

O tym co słyhać w mostownictwie piszemy w publikacjach: „Beton pokonał stal” i „Mostowe rekordy”. W publicystycznym komplecie mostowego raportu jest jeszcze jeden artykuł warty wspomnienia: „Prefabrykacja w mostownictwie”. Współczesne prefabrykaty na pewno są dobrym rozwiązaniem, przede wszystkim ich istotną zaletą jest możliwość znacznego przyspieszenia w budowach konstrukcji mostowych - o tym z kolei mówi dr hab. inż. Marek Łagoda, profesor Politechniki Lubelskiej. Ponadto dr inż. Marek Łagoda w artykule poświęconym eurokodom zwraca uwagę

na zmiany jakie nastąpiły w podejściu do projektowania obiektów mostowych. O eurokodach w projektowaniu piszemy w materiałach publikowanych 9 i 10 marca.



Z marcowych artykułów polecamy materiał o autorskim modelu obrazującym zjawiska występujące na drodze w przemieszczaniu się pojazdów. Wykorzystał on pewne elementy dotychczas stosowanych modeli. Wypracowany został przez zespół w składzie: Jerzy Ekiert - Politechnika Lubelska, Barbara Wójtowicz - SITK /o Lublin, Władysław Skonecki - SITK /o Lublin. Model ten został następnie udoskonalony przez Krzysztofa Żabę - SITK /o Lublin. Opiera się on na zasadzie „ciągłości strugi”, w tym przypadku powołano się na podobieństwo do płynów i gazów. Jest to publikacja z 8 marca „Modele i symulacje zmienności potoków ruchu w przestrzeni dowolnej ilości skrzyżowań”.

W marcu poświęcimy też uwagę drogowym barierom ochronnym i temu, na ile przyjęły się nowe zasady ich projektowania oraz napiszemy o nowinkach w komunikacji publicznej, w tym o systemach autobusów sterowanych i wielkopojemnych (patrz: artykuły publikowane 16 i 17 marca).

Agnieszka Serbeńska

redaktor naczelna edroga.pl