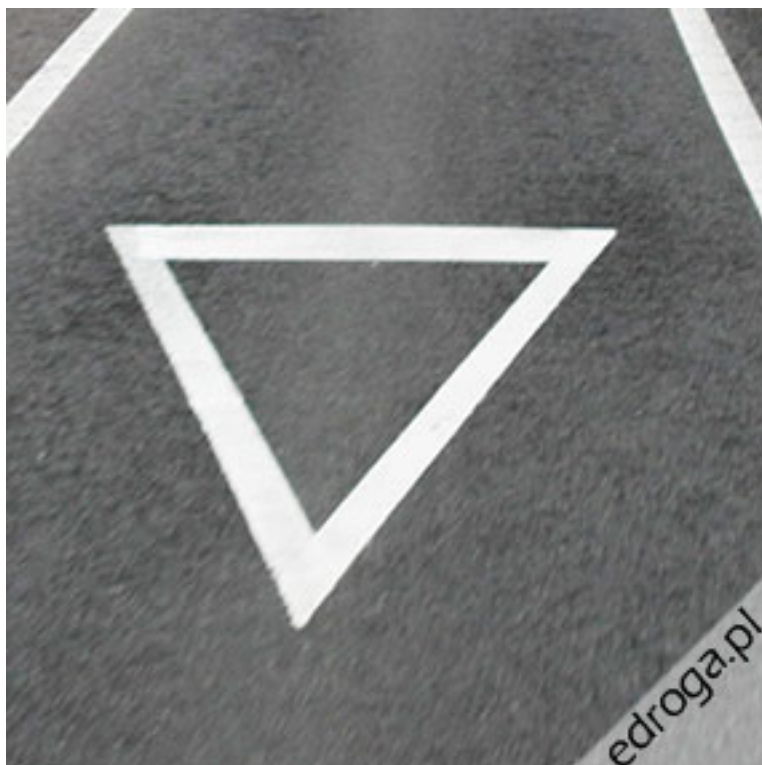




Nawierzchnie z mieszanek mineralno-asfaltowych z lepiszczem gumowo-asfaltowym są trwalsze, odporniejsze na powstawanie spękań zmęczeniowych i spękań odbitych, charakteryzują się mniejszą wrażliwością temperaturową oraz większą odpornością na starzenie. Ponadto są odporniejsze na koleinowanie. Poza tym ich niebagatelną zaletą jest niższy koszt utrzymania.

Jak podkreśla dr inż. Karol J. Kowalski, stosowanie technologii gumowo-asfaltowych pozwala oszczędzić czas podczas wykonywania remontów dzięki zmniejszeniu grubości warstw asfaltowych. Również okres tzw. międzyremontowy ulega znacznemu wydłużeniu. Technologia ta służy też oszczędności energii oraz ochronie zasobów naturalnych poprzez zagospodarowanie materiałów odpadowych. I warto do tego dodać jeszcze jeden istotny aspekt tej technologii: podniesienie poziomu bezpieczeństwa, ponieważ nawierzchnie lepiej kontrastują z poziomym oznakowaniem dróg. Po prostu - nawierzchnie gumowo-asfaltowe dłużej pozostają czarne.

W pracach nad wykorzystaniem w nawierzchniach drogowych gumy pochodzącej ze zużytych opon przodują amerykańscy naukowcy. To właśnie dzięki nim powstał tak obszerny cytowany katalog zalet mieszanek mineralno-asfaltowych z lepiszczem gumowo-asfaltowym. Ale również Polskie instytuty i ośrodki naukowe mają potwierdzone wyniki badań z laboratoryjnych obserwacji i praktycznych zastosowań. O szczegółach wykorzystania gumy z opon w produkcji mieszanek drogowych napisaliśmy w artykułach: „Drogi - drugie życie opon” i „Lepiszczą gumowo-asfaltowe w amerykańskim drogownictwie”.

Wykorzystanie gumy ze zużytych opon jest jednym z działań wpisujących się w poszukiwania optymalnych rozwiązań nawierzchniowych, a więc takich które w

efekcie przyniosą korzyść w ochronie środowiska, będą tańsze w budowie i utrzymaniu, a przede wszystkim trwałe na wiele lat eksploatacji. Jak budować długowieczne nawierzchnie? Recepta wydaje się prosta. Prof. Dariusz Sybilski podkreśla, że w polskiej strefie klimatycznej asfalt w warstwie ścieralnej musi być dostosowany do bardzo niskiej temperatury. Natomiast odpowiednio dobrany asfalt w warstwie wiążącej zapewnia odporność na koleinowanie. Odporność na deformacje i zmęczenie zwiększa zastosowanie do warstw podbudowy i wiążącej ACWMS. O badaniach jakie prowadzone były w Instytucie Badawczym Dróg i Mostów prof. Dariusz Sybilski mówi w artykule „Nawierzchnie długowieczne i odporne na deformacje”, publikowanym 21 i 22 listopada. Warto przy tym dodać, że amerykańskie drogi są już projektowane nawet na 50 lat. Prof. Dariusz Sybilski zaznacza, że w polskich warunkach można szacować czas eksploatacyjny nowych dróg na 30-40 lat.



Pracom badawczym w zakresie technologii mieszanek drogowych i wykorzystywanych w ich produkcji różnych materiałów, w tym z odzysku, w ostatnim czasie poświęcono dwa duże spotkania: konferencję „Zastosowanie destruktu asfaltowego i innych materiałów z recyklingu w budownictwie drogowym – granulaty i włókna gumowe” (Ożarów Mazowiecki, 28-30 września 2011 r.) zorganizowaną przez spółkę BLL oraz XXV Seminarium Techniczne Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych „CZARNO NA BIAŁYM - ILE ASFALTU W ASFALCIE...?” (26-28 października 2011 r., Warszawa-Miedzeszyn). Do podejmowanych tam zagadnień nawiązujemy w listopadowej publicystyce. Czy dają one odpowiedź na pytanie: jak budować dobre i trwałe drogi? Zapraszamy do lektury.

Agnieszka Serbeńska
redaktor naczelna edroga.pl