



Stan techniczny nawierzchni sieci dróg krajowych, administrowanych przez GDDKiA, w ciągu ostatnich lat ulega systematycznej poprawie. W 2011 roku udało się utrzymać uzyskany poziom stanu z roku poprzedzającego. W przypadku wyników notowanych na poziomie krytycznym udało zmniejszyć wartość o 1,3 %. Jednak zmiany stanu, polegające na utrzymaniu dotychczasowego w zakresie dobrym i zmniejszeniu udziału złego, w znacznej części wynikają z włączenia do sieci dróg krajowych nowych inwestycji oraz przekazania innym jednostkom dotychczas administrowanych odcinków dróg - takim wnioskiem podsumowano „Raport o stanie technicznym sieci dróg krajowych na koniec 2011 roku” – dokument opracowany przez Wydział Systemów Diagnostyki Sieci Drogowej Departamentu Studiów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – Departament Studiów po raz kolejny przygotował dokument podsumowujący stan dróg podstawowego układu transportowego kraju (dane odnoszą się do sieci drogowej o długości ponad 18 000 km). Podstawą diagnozy są prowadzone systematycznie pomiary cech techniczno-eksploatacyjnych nawierzchni w ramach Systemu Oceny Stanu Nawierzchni /SOSN/ (ocena nawierzchni asfaltowych), Systemu Oceny Stanu Nawierzchni Betonowych /SOSN-B/ oraz Systemu Oceny Stanu Poboczy i Odwodnienia Dróg /SOPO/. W systemach SOSN oraz SOSN-B wykorzystywane są dane o następujących cechach eksploatacyjnych nawierzchni: stanie spękań, równości podłużnej, głębokości kolein, stanie powierzchni, właściwościach przeciwpoślizgowych oraz ugięciach nawierzchni (w przypadku pozyskania tych danych do systemu). Natomiast w systemie SOPO diagnozowane są: odwodnienia powierzchniowe z wyłączeniem zbiorników retencyjnych i odparowujących oraz rowów stokowych, widoczne na jezdni elementy urządzeń wchodzące w skład odwodnienia podziemnego, tj.: studzienki wpustowe z nasadą (kratką), oraz oceniany jest stan poboczy nieutwardzonych i utwardzonych,

Diagnoza stanu dróg krajowych

Utworzono: wtorek, 10, kwiecień 2012 08:17 Redakcja - edroga.pl

łącznie z pasami awaryjnymi. Poszczególne parametry stanu nawierzchni oraz elementy poboczy i odwodnienia wyznaczane są na podstawie pomiarów automatycznych, półautomatycznej oceny wizualnej lub inwentaryzacji i odnoszone do czterostopniowej klasyfikacji: A – stan dobry, B – stan zadowalający, C – stan niezadowalający, D – stan zły.

Na podstawie wyników tak dokonywanej oceny stwierdza się, że aktualnie prawie 60% długości dróg krajowych nie wymaga w najbliższej przyszłości zabiegów remontowych. Natomiast ponad 40% sieci dróg krajowych wymaga przeprowadzenia różnego rodzaju remontów – od wzmocnień (łącznie 665 km), poprzez wyrównania (2 086 km), po zabiegi powierzchniowe (499 km) poprawiające właściwości przeciwpółizgowe lub uszczelniające powierzchnię jezdni. W sumie daje to zakres dróg do natychmiastowego remontu, wynoszący prawie 3250 km. Dostrzeganym pozytywnym, utrzymującym się symptomem jest spadek w stosunku do lat poprzednich długości odcinków wymagających wzmocnień.

Natomiast wśród zabiegów dla odcinków dróg na poziomie ostrzegawczym, które obejmują zabiegi planowane i konieczne, przeważają także wyrównania – należy je wykonać na ponad 3000 km. Ponadto duża część sieci drogowej wymaga zaplanowania wzmocnień. Łącznie oba te typy zabiegów, stosunkowo najbardziej kosztowne, należy zaplanować i wykonać na sieci dróg o długości ponad 5100 km.

W podsumowaniu raportu podkreślono, że zaległości remontowe nawierzchni jezdni, wymagające natychmiastowej interwencji w stosunku do wyrównań nawierzchni są największe i wynoszą prawie 1,9 mld zł. Dla wszystkich rodzajów zabiegów potrzeby natychmiastowe zamykają się kwotą 3,3 mld zł. Na koniec 2011 roku szacowane, łączne potrzeby remontowe nawierzchni, dzięki którym możliwe byłoby wyeliminowanie występowania na całej sieci drogowej odcinków w stanie złym i niezadowalającym, wynoszą 7,3 mld zł.

Z kolei nakłady na niezbędne odnowy poboczy nieutwardzonych oraz elementów systemu odwodnienia na sieci dróg krajowych zamykają się kwotą 600 mln zł.

Jednym z możliwych czynników opóźnienia degradacji nawierzchni dróg krajowych, może być wykonanie niezbędnych prac remontowych dotyczących poboczy i elementów systemu odwodnienia, których stan w istotny sposób wpływa na postęp degradacji nawierzchni jezdni. W raporcie podkreślono więc, że w pierwszej kolejności należałoby rozważyć remonty tych elementów na odcinkach, które nie będą w najbliższym czasie poddane przebudowom i remontom, a ich stan techniczny jest obecnie na granicy stanu dobrego i niezadowalającego.

Źródło: „Raport o stanie technicznym sieci dróg krajowych na koniec 2011 roku”, Wydział Systemów Diagnostyki Sieci Drogowej Departamentu Studiów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Maciej Radzikowski, Grzegorz Foryś, Krzysztof Frączyk, Warszawa – marzec 2012