

Zintegrowany plan utrzymania i budowy dróg w Bawarii (I) Diagnoza stanu

Utworzono: poniedziałek, 17, czerwiec 2013 08:20 Agnieszka Serbeńska



Bawaria jest największym pod względem powierzchni krajem związkowym Republiki Federalnej Niemiec. Położenie niemal w centrum europejskiego kontynentu sprawia, że bawarska sieć drogowa ma komunikacyjne znaczenie nie tylko dla samych Niemiec, ale też dla powiązania kraju z państwami ościennymi. Za utrzymanie właściwego stanu dróg odpowiada Główny Urząd Budownictwa w Bawarskim Ministerstwie Spraw Wewnętrznych.

W strukturze bawarskiej administracji drogowej funkcjonuje 7 rządowych obwodów odpowiedzialnych za utrzymanie dróg federalnych oraz krajowych (drogi krajowe są odpowiednikiem naszej sieci wojewódzkiej). Podporządkowanych jest im 19 państwowych regionów drogowych i 66 obwodów drogowych bezpośrednio zajmujących się utrzymaniem dróg federalnych i krajowych. Odrębnie w strukturach drogowych funkcjonują dwie dyrekcje i ich 6 oddziałów, które odpowiadają za administrowanie autostradami. Utrzymaniem autostrad zajmuje się 31 obwodów. Ponadto zarządzanie autostradami wspomagają dwie centrale sterowania ruchem.

Na obszarze Bawarii jest 2 500 km autostrad, 6 535 km dróg federalnych oraz 14 025 km dróg krajowych. Średnie obciążenie ruchem na autostradach sięga 50 000 pojazdów na dobę, na drogach federalnych – około 10 000 pojazdów na dobę, a na drogach krajowych – ponad 3 000 pojazdów na dobę. Bawarska sieć drogowa przenosi ruch pasażerski wynoszący 1 mld osobo-kilometrów oraz ruch ciężki o wartości 106 mld ton na kilometr. Obecnie średni wiek nawierzchni na autostradach bawarskich wynosi 18 lat. – Oznacza to, że w najbliższych latach będziemy musieli ponieść ogromne nakłady finansowe na odnowy nawierzchni – podkreśla inż. Roland Degelmann, zajmujący się planowaniem i realizacją rozwoju sieci drogowej w Głównym Urzędzie Budownictwa w Bawarskim Ministerstwie Spraw Wewnętrznych (Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern).

Zintegrowany plan utrzymania i budowy dróg w Bawarii (I) Diagnoza stanu

Utworzono: poniedziałek, 17, czerwiec 2013 08:20 Agnieszka Serbeńska

Również struktura wiekowa obiektów mostowych na autostradach i drogach federalnych wskazuje na dominujący udział starych konstrukcji, powstałych w latach 70. ubiegłego stulecia, a więc obecnie liczących ponad 40 lat. – W tym zakresie więc też będziemy musieli podjąć odpowiednie działania, wymagające wysokich nakładów – dodaje Roland Degelmann.

Dla bawarskiej administracji drogowej problemem jest nie tylko wiek nawierzchni drogowych czy obiektów mostowych. – Problemem jest również zwiększający się ruch transportów ponadnormatywnych. Według danych Dyrekcji Autostrad Bawarii Północnej, a więc administratora połowy tej sieci, w ciągu ostatnich lat liczba wniosków o wydanie pozwolenia na przejazd ponadnormatywny wzrastała dynamicznie, osiągając w ubiegłym roku liczbę ponad 90 000. Przy tym w tej liczbie są wnioski nie tylko na jeden taki transport, dużą część stanowią wnioski o przejazdy całoroczne – mówi Roland Degelmann.

Diagnoza stanu podstawą planowania działań

Dyrekcje autostradowe już wiele lat temu podjęły prace nad wprowadzeniem zintegrowanych planów w procesie zarządzania infrastrukturą. – Dla całej naszej sieci drogowej i obiektów mostowych wprowadziliśmy ujednolicony system referencyjny, dzięki temu wiemy gdzie każdy obiekt się znajduje, jesteśmy w stanie przypisywać dokładne lokalizacje. Regularnie co cztery lata prowadzona jest diagnoza stanu technicznego nawierzchni (według standardu ZEB) wszystkich jezdni. Na podstawie wyników pozyskanych z kampanii pomiarowych opracowujemy określone strategie utrzymania, które pozwalają przewidzieć jaki będzie stan za kilka lat. Dzięki przyjętym strategiom jesteśmy w stanie zaplanować przedsięwzięcia jakie należy przeprowadzić na drogach i na te zadania zaplanować odpowiednie środki w budżetach – podkreśla Roland Degelmann. Ponadto wynik przeprowadzonego na drodze działania (naprawy, remontu) podlega systematycznej kontroli. Zdobywane w ten sposób informacje służą planowaniu kolejnych działań utrzymaniowych.

Pierwsza diagnostyka stanu technicznego autostrad została przeprowadzona w 1992 roku. Na drogach federalnych diagnozę wykonano w 1994 roku, a na drogach krajowych w 1996 roku. Dla każdej klasy dróg kolejne kampanie pomiarowe są prowadzone co trzy lata. Umożliwia to w ramach danych klas dróg wykonywanie badań porównawczych, polegających na zestawieniu nowych wyników z tymi sprzed trzech lat. – Tak możemy się zorientować, w których obszarach i rejonach następuje pogorszenie stanu, a w których uzyskujemy poprawę. Pogorszenie stanu dróg w niektórych rejonach nie oznacza tego, że tam ludzie pracują gorzej, lecz to, iż mają do dyspozycji niewystarczające środki finansowe na skuteczne utrzymywanie nawierzchni – zauważa Roland Degelmann.

Celem bawarskiej drogowej administracji jest niedopuszczenie do obniżenia wartości użytkowej dróg, a więc parametru odpowiadającego postrzeganiu jakości drogi przez jej użytkowników. W przypadku autostrad ta wartość mieści się w zakresie dobrych wyników. Natomiast wartość substancji na podstawie ostatniej kampanii

Zintegrowany plan utrzymania i budowy dróg w Bawarii (I) Diagnoza stanu

Utworzono: poniedziałek, 17, czerwiec 2013 08:20 Agnieszka Serbeńska

pomiarowej wskazuje na konieczność poddania wielu odcinków autostrad zabiegom utrzymaniowym – jest to łącznie powierzchnia 62 mln m². Takich zabiegów wymagają podobnie duże powierzchnie dróg pozostałych klas: drogi federalne – 54 mln m², drogi krajowe – 85 mln m².

AS