

Innowacja zamknięta w nawierzchni

Trendy w rozwoju mieszanek mineralno-asfaltowych wynikają przede wszystkim z ciągle wzrastającego natężenia ruchu i obciążeń ciężkim ruchem samochodowym, którym muszą sprostać istniejące i nowoprojektowane nawierzchnie drogowe, a także nasilające się zmiany klimatyczne, które bezpośrednio oddziałują na zachowanie się konstrukcji nawierzchni. Ważna jest też wielkość środków finansowych na utrzymanie sieci. Aby sprostać wyzwaniom, wynikającym z ww. uwarunkowań, wszystkie podmioty drogownictwa koncentrują swoje działania na zwiększeniu trwałości nawierzchni z warstwami wykonywanymi z mieszanek mineralno-asfaltowych.

Od wielu lat narasta potrzeba wskazania optymalnej technologii budowy, utrzymania i remontów dróg również dla ruchu lokalnego. Poszukiwane są dobre i trwałe rozwiązania także dla nawierzchni o dużym obciążeniu jak place przeładunkowe, postojowe czy manewrowe.

Prostym i sprawdzonym rozwiązaniem są **nawierzchnie jednowarstwowe**.



nawierzchnia w jednej warstwie

Mieszanki SMA JENA wbudowywane jednowarstwowo są szansą dla samorządów na szybką i ekonomiczną poprawę infrastruktury drogowej.

Jednym z przykładów jest inwestycja w m. Pieniężno. Zmodernizowana została nawierzchnia gdzie odbywał się ciężki ruch pojazdów do elewatorów. W krótkim okresie skupu zbóż podejżdza duża ilość naczep, parkowane są w kolejce na jezdni dojazdowej, występują punktowe obciążenia. Duże nachylenie podłużne powoduje dodatkowe obciążenia od ruszania pojazdów pod górę. W tym czasie występują zazwyczaj wysokie temperatury powietrza.

Remont nawierzchni jezdni wykonany był w 2014 roku. Przedsięwzięcie o nazwie: „Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu dróg powiatowych Zadanie nr 8 – Droga nr 2374N Pieniężno ul. Cmentarna”.



przed remontem



po remoncie

Informacje z opisu z projektu:

„W zasadzie na całej długości nawierzchnia jest złuszczone, występują ubytki wierzchniej warstwy betonu. Spoiny dylatacyjne są zamulone, występują nierówności. Droga przebiega w terenie falistym o różnicy wzniesień w granicach 7,0 m. Szerokość jezdni: 6,0 m, Szerokość pasa drogowego: od 9,0 m do 15,0 m. Ponadto zlokalizowana jest po lewej stronie jezdni zatoka postojowa. Nawierzchnia ujęta jest obustronnie w kraężniki betonowe. Naturalny spadek terenu powoduje, że wody opadowe spływają z całej długości odcinka.”

Po analizie różnych metod naprawy, remont wykonany został w technologii nawierzchni jednowarstwowej czyli: **warstwa profilowa, wiążąca i ścieralna w jednej warstwie**. Po trzech latach eksploatacji stwierdzono, że wybór technologii był trafiony, nawierzchnia wytrzymuje pracę w tych trudnych warunkach obciążenia i wysokich temperaturach.

SMA JENA okazała się idealną koncepcją na nawierzchnię dróg samorządowych, placów przeładunkowych, postojowych czy manewrowych. Pozwala na prostą, tanią i wyjątkowo trwałą modernizację nawet bardzo zniszczonych dróg (spękane, skoleinowane, dziurawe, brukowe); technologia pozwala na nawet kilkunastoletnie „**niezagładanie pod te same adresy**” i przeniesienie aktywności na kolejne odcinki; dodatkowy ważny wymiar to ekologia – **twórcy SMA JENA dopuszczają znaczny (20%) udział tzw. destruktu, czyli sfrezowanej i zgranulowanej starej nawierzchni!**

Proces produkcji i wbudowywania zajmuje **tylko JEDEN dzień roboczy** – w max 10 godzin zniszczona droga zamienia się w równą, cichą, bezpieczną i łatwą w utrzymaniu nawierzchnię!

Rettenmaier Polska Sp. z o.o.



VIATOP for better Roads
www.sma-viatop.com
relacja filmowa z inwestycji na stronie www.pb.pl