

JAN ANTONI RUBIN

WYROBY WIBROPRASOWANE - PŁUKANE

NUMER 1/2012

WWW.BRUKBIZNES.PL

BRUK *biznes*

GRZEGORZ ŁÓJ BETONOWA KOSTKA, A EKOLOGIA

ARKADIUSZ IGNEROWICZ

**HISTORIA DOMIESZEK
DO BETONU**

TOMASZ ŁUGOWSKI

**KOSTKA W MIEJSCACH
OGÓLNODOSTĘPNYCH**

MARZENA KURPIŃSKA

**BARWNIKI W ELEMENTACH
WIBROPRASOWANYCH**

KOSTKA BRUKOWA NA ŚCIEŻKACH ROWEROWYCH

Chodnik wyłożony dwukolorową kostką brukową, służący jako ciąg pieszo-rowerowy, to obraz w polskich miastach często spotykany. Pomimo tego, że wykorzystanie kostki brukowej do budowy ścieżek rowerowych jest ostro krytykowane, wciąż powstają nowe trasy wykonane z tego materiału. O szkodliwości takiego rozwiązania przekonuje przedstawiciel Bractwa Rowerowego – stowarzyszenia zrzeszającego rowerzystów

Sebastian Pawłowski

Bractwo Rowerowe, Radom

Kostka brukowa już od kilkunastu lat jest podstawowym materiałem używanym przy budowach i remontach ulic miejskich. Najczęściej wykorzystywana jest do budowy chodników, zatok autobusowych, jezdni o małych natężeniach ruchu, ale niestety również do budowy dróg rowerowych. Organizacje rowerowe z całej Polski, w tym radomskie Bractwo Rowerowe, zaangażowane są w kampanię uświadamiającą decydentom, że materiał ten nie nadaje się do wykonywania tras dla cyklistów. W Radomiu udało się nam dość szybko odnieść sukces. W 2004 roku, tuż po wykonaniu pierwszej drogi rowerowej w technologii kostki brukowej wysłaliśmy pismo do Urzędu Miejskiego sprzeciwiające się temu rozwiązaniu. Zainicjowaliśmy również spotkanie z ówczesnym prezydentem miasta, na którym przekonywaliśmy do naszych argumentów. W końcu zorganizowaliśmy Masę Krytyczną (przejazd rowerzystów ulicami miasta) poświęconą temu problemowi oraz stworzyliśmy stronę internetową. Po blisko trzech latach starań, pod koniec 2006 roku wybudowano w Radomiu pierwszą drogę rowerową z mastyksu grysowego. Warto zaznaczyć, że w państwach o dużo wyższej kulturze rowerowej (Dania, Holandia, Niemcy) zarządcy dróg już jakiś czas temu odeszli od stosowania kostki Bauma na ścieżkach. Poniżej przedstawiam kilka powodów dlaczego nawierzchnie rowerowe nale-

ży wykonywać z masy bitumicznej, a nie z kostki brukowej.

1. Jak wynika z raportu niemieckiego Instytutu Prognoz i Środowiska – rowerzysta poruszający się po nawierzchni z kostki napotyka opory toczenia o 30% (dotyczy kostki bezfazowej) lub o 40% (dotyczy kostki fazowanej) większe niż w przypadku nawierzchni „asfaltowej”. W efekcie czego rowerzysta musi wydatkować znacznie większą energię do pokonania trasy.
2. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie zaleca stosowania kostki na drogach rowerowych z uwagi na to, że nawierzchnie tego typu powodują wibracje i nie gwarantują odpowiedniego komfortu jazdy.
3. Często podnoszony przez urzędników jest argument, że kostka brukowa przez rozbiegalność nawierzchni z niej wykonanych zapewnia łatwiejszy dostęp do infrastruktury podziemnej. Tak to prawda, jednak należy zaznaczyć, że infrastruktura taka nie jest własnością miasta. Za rozbiórkę nawierzchni i przywrócenie jej do stanu poprzedniego płacą właściciele infrastruktury (telekomunikacja, zakład gazowniczy). Miasto nie ma obowiązku ułatwiać im życia kosztem dobra mieszkańców.



FOT. DEPOSITPHOTOS

4. Zarządcy dróg w niektórych miastach twierdzą, że nie istnieją maszyny do układania nawierzchni „asfaltowych” o szerokości 2 metrów (szerokość drogi rowerowej wymagana prawem). Warto jednak przypomnieć, że nie jest to sprawą urzędników, bo o sprzęt ma się starać uczestnik przetargu, a nie zleceniodawca.
5. Nawierzchnia wykonana z „asfaltu” jest dużo tańsza, bo jest rozścielana mechanicznie. W tym miejscu zauważyć należy, że stosownie do art. 28 ust. 3 pkt. 1 ustawy z dnia 26 listopada 1998 r. o finansach publicznych – wydatki publiczne powinny być dokonywane w sposób celowy i oszczędny, z zachowaniem zasady uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów. Nie ulega wątpliwości, iż stosowanie na drogach rowerowych, zamiast nawierzchni bitumicznej, droższej w realizacji i charakteryzującej się niższymi walorami użytkowymi nawierzchni

ORGANIZACJE ROWEROWE Z CAŁEJ POLSKI, W TYM RADOMSKIE BRACTWO ROWEROWE, ZAANGAŻOWANE SĄ W KAMPIĘ UŚWIADAMIAJĄCĄ DECYDENTOM, ŻE MATERIAŁ TEN NIE NADAJE SIĘ DO WYKONYWANIA TRAS DLA CYKLISTÓW

z kostki betonowej, nie ma jakiegokolwiek racjonalnego uzasadnienia i stanowi rażące naruszenie dyrektywy wynikającej z przywołanego przepisu.

6. Kostkę łatwiej ukraść. Kroniki policyjne często donoszą o przypadkach kradzieży dopiero co ułożonych chodników. Nawierzchnię taką można rozbierać praktycznie bez użycia narzędzi, a później wykorzystać do budowy podjazdu do garażu czy alejki przed domem.