

Droga Skomlin – Zbęk
ma 725 m długości i 4 m
szerokości



fol. Piotr Piestrzyński

Droga betonowa Skomlin – Zbęk po 16 latach użytkowania

ŚLADEM BETONOWYCH REALIZACJI DROGOWYCH (1). Droga betonowa Skomlin – Zbęk była jedną z pierwszych lokalnych dróg betonowych budowanych w Polsce na przełomie wieków. – Przed budową musieliśmy wierzyć w jej trwałość, a teraz, po kilkunastu latach użytkowania, możemy mieć pewność, że droga betonowa przetrwa pół wieku – mówi Grzegorz Maras, wójt gminy Skomlin.

Na terenie gminy Skomlin w powiecie wieluńskim znajdują się dwie drogi betonowe.

Starsza, która pochodzi z lat 80. i znajduje się w ciągu drogi powiatowej prowadzącej ze Skomlina w kierunku miejscowości Parcice. Ma około 1 kilometra długości, przebiega przez tereny leśne i ma ponad 30 lat użytkowania za sobą.

Młodsza – droga betonowa Skomlin – Zbęk rozpoczyna się na ulicy Wschodniej w Skomlinie, która

jest wylotówką na Wieluń. Droga betonowa stanowi dojazd do miejscowości Zbęk i Malinówka.

ROZSĄDNA DECYZJA

Grzegorz Maras na stanowisku wójta gminy Skomlin jest już piątą kadencją. Dobrze pamięta wszystkie sprawy związane z budową drogi betonowej Skomlin – Zbęk jesienią 1999 roku. O jej budowie zdecydowali radni gminy. – Nie można mówić, że ta decyzja była odwagą z naszej strony, to raczej rozsądek – ocenia po 16 latach wójt Grzegorz Maras. – Przed budową musieliśmy wierzyć w jej trwałość, a teraz, po kilkunastu latach użytkowania, możemy mieć pewność, że droga betonowa przetrwa pół wieku.

Droga betonowa Skomlin – Zbęk ma 725 metrów długości i 4 metry szerokości. Jej budowa rozpoczęła się w połowie października, a zakończyła przed 1 listopada 1999 roku. Droga kosztowała około 240 tysięcy złotych pochodzących z budżetu gminy Skomlin, Urzędu Wojewódzkiego w Łodzi, Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Gruntów Ornych i Grupy Góraźdze.

Prof. Zbigniew Giergiczy z Grupy Góraźdze kierował doradztwem technologicznym przy budowie tej drogi. – Podbudowę dla drogi Skomlin – Zbęk była stara droga polna wyrównana za pomocą żuźla paleniskowego lub piasku – wspomina prof. Giergiczy.

Wtedy nie było jeszcze Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Sztywnych. Na podbudowie układana była nawierzchnia z betonu klasy B30 o grubości 15 cm. Beton był dowożony z odległości ok. 40 km z Kluczborka. Droga została wykonana najprostszą z możliwych wówczas technologii z wykorzystaniem listwy wibracyjnej.

Ponad 30-letnia droga betonowa prowadząca ze Skomlina w kierunku miejscowości Parszyce



fol. Piotr Piestrzyński



fol. Piotr Piestrzyński

Po 16 latach droga bardzo dobrze się prezentuje. Widoczna jest wyraźna tekstura nawierzchni

16 LAT MINĘŁO

Wokół drogi betonowej Skomlin – Zbęk znajdują się pola uprawne. Gmina Skomlin i gminy sąsiednie są gminami rolniczymi. Znajdują się tu także zakłady przetwórstwa rolno-spożywczego. W odległości kilkuset metrów od drogi betonowej znajdują się dwa duże zakłady mięsne.

Wójt Grzegorz Maras dobrze ocenia drogę po 16 latach użytkowania. – Koszty eksploatacji są niewielkie. Musimy jedynie uzupełniać wypełnienia szczelin. Na innej drodze, gdzie gmina także w 1999 roku robiła nakładkę asfaltową, wypadałoby już robić remont. A droga Skomlin – Zbęk to taki mercedes wśród dróg – mówi wójt Maras. – Jeden z mieszkańców naszej gminy, który ma grunty przy drodze betonowej, planuje w tym miejscu budowę pieczarkarni. Wszystko przygotowane - jest dobra droga, a teren w pełni uzbrojony.

Redakcja magazynu BTA oglądała drogę pod koniec stycznia 2016 roku. Droga bardzo dobrze się prezentuje. Widoczna jest wyraźna tekstura nawierzchni. Nie ma wykruszeń betonu przy krawędziach. Można spotkać pojedyncze pęknięcia podłużne i poprzeczne nawierzchni betonowej. Według prof. Giergicznego obserwowane na zdjęciach wady mogą być spowodowane prawdopodobnie zbyt dużym tonażem pojazdów poruszających się po tej drodze oraz brakiem konserwacji, czyli brakiem wypełnień szczelin dylatacyjnych.

– Droga Skomlin – Zbęk była jedną z pierwszych lokalnych dróg betonowych w Polsce. 15 cm nawierzchni to zbyt mało nawet dla pojedynczych przejazdów pojazdów o dużym tonażu. Według zapisów Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Sztucznych, który pojawił się kilka lat później, grubość nawierzchni betonowej dla kategorii ruchu KR1-KR3 powinna wynosić od 19 do 22 cm na dobrze wykonanej podbudowie – tłumaczy prof. Zbigniew Giergiczny.

– Droga była budowana głównie pod transport dzieci autobusem do szkoły. Myślę, że spełniła swoje zadanie. Powstałe wady są w prosty sposób do usunięcia – dodaje prof. Giergiczny.

Piotr Piestrzyński

Podczas realizacji inwestycji na podbudowie układana była nawierzchnia z betonu klasy B30 o grubości 15 cm. O budowie tej drogi pisaliśmy w kwartalniku „Polski Cement” w styczniu i kwietniu 2000 r.



fol. Piotr Piestrzyński

Gminna betonówka powstała, by zapewnić dowóz dzieci autobusem szkolnym z miejscowości Zbęk do Skomlina