

۱۷:۰۹ ۱۳۹۴/۰۲/۰۸ | کد خبر ۵۰۴۵۵

◀ روسازی بتنی، گزینه برتر در راهسازی





تین نیوز

TINN.IR

• تین نیوز | یکی از شاخص های توسعه یافتگی هر کشور وضعیت شبکه حمل و نقل آن کشور است که دولت محترم و به خصوص وزارت راه و شهرسازی باید سرمایه گذاری قابل توجهی از قبیل اعتبارات عمرانی و سرمایه گذاری خارجی برای توسعه و بهبود کیفیت شبکه حمل و نقل کشور انجام دهد.

حمل و نقل کشور در تمام زمینه ها از قبیل ناوگان هوایی، ریلی و راه نیاز به نوسازی و بهسازی دارد. متأسفانه طول عمر راه های آسفالتی در ایران با وجود

طراحی عمدتاً 20 ساله در مطالعات در بهترین حالت به 10 سال می رسد. در بعضی موارد قبل از اتمام دوره تضمین راه (به طوری که پیمانکار، راه را به مدت پنج سال ضمانت می کند) و یا حتی بعد از افتتاح پروژه، روسازی دچار خرابی می شود که علاوه بر هزینه های مالی، تبعات اجتماعی و سلب اعتماد مردم را در پی دارد. با توجه به هزینه های بالای تامین مصالح و اجرای روسازی و با وجود محدودیت های اعتبارات عمرانی باید فکر جدی و برنامه ریزی جامعی جهت ارتقای کیفیت و افزایش دوام روسازی راه ها کرد که به تبع آن هزینه های ثانویه تعمیر و نگهداری را کاهش می دهد.

یکی از مهم ترین دلایل عدم تلاش برای بهبود کیفیت آسفالت، عدم رقابتی بودن آن به دلیل تک گزینه ای بودن و عدم ارائه گزینه های دیگر روسازی است. در حال حاضر با توجه به وضعیت تولید سیمان در کشور و تولید 75 میلیون تن در سال و وجود اختلاف زیاد بین میزان تولید و میزان مصرف و همچنین رسیدن تولید در سال 1404 به 120 میلیون تن باید برای مصرف بیشتر سیمان در صنعت راه و ساختمان برنامه ریزی تازه ای صورت پذیرد.

اجرای روسازی راه ها به صورت بتنی یکی از راه های جذب سیمان در صنعت راهسازی است. با توجه به عمر روسازی بتنی که حداقل 40 سال برآورد می شود هزینه های تعمیر و نگهداری را به شدت کاهش می دهد، که به توزیع مناسب تر اعتبارات کمک می کند. همچنین با توجه به قابلیت اجرای بتن در شرایط دمایی و رطوبتی مختلف برای اقلیم ایران مناسب است و سرعت اجرای پروژه ها را مخصوصاً در نقاط سردسیر یا بارانی که فصل کاری کمتر از 6 ماه است افزایش می دهد.

متأسفانه به دلیل عدم توجه به این نوع روسازی سطح دانش فنی آن در مهندسين مشاور و پیمانکاران نیاز به بازآموزی دارد. ضمناً لازم است قبل از اجرا، دوره های آموزشی در سطح مهندسين مشاور، پیمانکار و کارفرما توسط دانشگاه ها و مراکز علمی برگزار شود و دانش فنی از دانشگاه به صنعت انتقال یابد.

همچنین پیشنهاد می شود وزارت راه و شهرسازی با همکاری بانک ها تمهیدات لازم را جهت تجهیز پیمانکاران به ماشین آلات مجهز به تکنولوژی روز دنیا اتخاذ کند و بتواند نقش رابط بین صنعت سیمان و صنعت راه و ساختمان جهت تسهیل در تبادل سیمان باشد.

کشور ما از لحاظ دارا بودن منابع نفتی و ارزان بودن قیر در گذشته رویکرد تک گزینه ای در مبحث ساخت روسازی ها داشته که امروزه این ماده به عنوان یک محصول استراتژیک محسوب میشود که کاهش استفاده آن در کشور موجب صادرات و در نتیجه کمک به اقتصاد را در برخواهد داشت. ضمناً داشتن یک گزینه ثانویه موجبات افزایش رقابت در کیفیت و نهایتاً کاهش هزینه برای مصرف کننده را فراهم خواهد نمود.

امروزه افزایش تردد و تکرار و افزایش بار در روسازی های آسفالتی پاسخگو نیست. از این رو در یک مقایسه فنی و اقتصادی در شرایط یکسان می توان به ارجحیت روسازی بتنی پی برد. این موضوع در بسیاری از مقالات و کارهای پژوهشی در دنیا و در کشور ما با در نظر گرفتن شرایط مختلف انجام شده و تمامی گزارش ها حاکی از اقتصادی بودن رویه های بتنی است.

از طرفی مهم ترین دلایل عدم تلاش برای بهبود کیفیت آسفالت، عدم رقابتی بودن آن به دلیل تک گزینه ای بودن و عدم آرایه گزینه های دیگر روسازی است.

در ادامه باید اضافه کنم سالانه تعداد زیادی کنفرانس های عمومی و تخصصی در زمینه روسازی و تحقیقات وابسته در سراسر دنیا برگزار می شود یکی از موثرترین سرمایه گذاری در پژوهش در زمینه روسازی همانند دیگر سازه ها کارگروهی و همکاری بین دانشگاه و صنعت و ارگانهای دولتی را می طلبد. ضمناً

همکاری بین محققان کشورهای مختلف لازم است. در این خصوص توصیه می کنم پژوهشگران و دانشجویان از فرصت ارتقای دانش علمی و فنی درباره مصالح و مدل های جدید با ورود به شبکه های تحقیقاتی و دانشجویی دیگر کشورها بهره لازم را کسب نمایند.

در این زمینه با همت دانشگاه تربیت مدرس و ماموریت مرکز تحقیقات مدیریت تعمیر و نگهداری روسازی در انجام پروژه های متعدد در زمینه روسازی راه ها، فرودگاه ها و راه آهن با مشارکت اساتید دانشگاه ها و مراکز پژوهشی نسبت به شناخت پتانسیل های علمی و اجرایی در کشور در زمینه رویه های بتنی و آسفالتی فعالیت نموده و نهایتا برگزاری اولین کنفرانس ملی رویه های بتنی در 9 و 10 اردیبهشت 1394 که شروع فعالیت جدی در این رویکرد علمی اقتصادی است، پیش رو دارد.

در پایان امید داریم این سرآغاز که هر دو سال یک بار تکرار خواهد شد با حمایت دیگر دانشگاه ها و مراکز تحقیقاتی ادامه یابد.

*** دبیر علمی کنفرانس رویه های بتنی**

<https://www.tinn.ir/fa/tiny/news-50455>



ما را در شبکه های مجازی تین نیوز دنبال کنید |

کلیک کنید