



fot. Piotr Piastczyński

Konkurencja technologii to dobre rozwiązanie dla polskich dróg

– W Polsce powinny być zarówno nawierzchnie betonowe jak i bitumiczne. To jest tylko konkurencja. Tylko rywalizacja w obrębie różnych technologii daje szansę, że tak naprawdę zbudujemy lepsze drogi – mówił prof. Jan Deja, dyrektor Biura Stowarzyszenia Producentów Cementu podczas II Krakowskich Dni Nawierzchni. Stowarzyszenie Producentów Cementu było patronem merytorycznym tego wydarzenia.

W II Krakowskich Dniach Nawierzchni, które 25-27 listopada 2015 r. odbyły się w Krakowie, wzięło udział ponad 200 osób związanych z budową i utrzymaniem dróg. Stowarzyszenie Producentów Cementu było patronem merytorycznym tego wydarzenia. W konferencji wzięli udział: Andrzej Ptak – przewodniczący Stowarzyszenia Producentów Cementu i prezes zarządu Grupy Ożarów SA oraz prof. Jan Deja, dyrektor Biura Stowarzyszenia Producentów Cementu.

Podczas otwarcia konferencji prof. Deja podkreślał, że branża cementowa opowiada się za budową zarówno dróg o nawierzchni betonowej jak i asfaltowej. O tym, że konkurencja technologii to dobre rozwiązanie dla polskich dróg, prof. Deja mówił w referacie pt. „Nawierzchnie betonowe – mity i fakty”.

– Podczas wielu prezentacji podkreślałem, i z tego stwierdzenia jestem znany, że w Polsce powinny być zarówno nawierzchnie betonowe jak i bitumiczne. To jest tylko konkurencja. Tylko rywalizacja w obrębie różnych technologii daje szansę, że tak naprawdę zbudujemy lepsze drogi. Tu jest miejsce dla jednych i drugich. W Polsce prawie 90% dróg to drogi samorządowe, na których dominuje asfalt. Beton jest obecny, ale w mniejszym zakresie. My uważamy, że na drogach narażonych na duże obciążenie ruchem, na ruch samochodów ciężkich czy tam, gdzie występuje ruch pełzający, jest absolutnie

wskazane zastosowanie technologii betonowej – tłumaczył prof. Deja. Zaznaczył, że nie reprezentuje grupy producentów nawierzchni betonowych, ale środowisko związane tylko z jednym składnikiem mieszanki betonowej. – Jest mi obojętne, kto będzie budował te drogi. Najważniejsze, by robił to dobrze, pod kontrolą GDDKiA czy Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa – tłumaczył, a następnie przedstawił mity dotyczące dróg betonowych, które pojawiają się w wielu przekazach.

– Mówi się o tym, że nie mamy doświadczeń, że nie jesteśmy przygotowani, że drogi z betonu to możemy budować po 2023 roku. Mówi się o tym, że koszty budowy i utrzymania dróg betonowych są wyższe, że brakuje polskich wykonawców. Mówi się także o hałaśliwości tych nawierzchni. Do tych stwierżeń chciałbym się odnieść – zaczął prof. Deja.

Według prof. Dei, z wyliczeń przeprowadzonych na podstawie cen Sekocenbud za IV kwartał 2015 roku wynika, że już na etapie budowy, w wyższych kategoriach ruchu, drogi betonowe są tańsze.

– Jeżeli chodzi o hałaśliwość, my wiemy, że budowane dawniej nawierzchnie betonowe były głośniejsze od bitumicznych. Ale przy stosowanych obecnie technologiach budowy dróg betonowych takie zjawisko nie zachodzi. Namawiam do tego, byśmy konkurowali, byśmy informowali, że postęp w drogownictwie również ma miejsce – apelował prof. Deja. – Zupełnie nieprzekonująco brzmią tezy, że jest problem z zimowym utrzymaniem nawierzchni betonowych. Dla inżynierów zajmujących się technologią betonu są to stwierdzenia obraźliwe. Potrafimy kształtować mikrostrukturę betonu tak, by beton nie był narażony na problemy z mrozoodpornością i odpornością na środki odlażdżające – tłumaczył prof. Deja.

Jakie fakty przemawiają za nawierzchniami betonowymi? Przy nowoczesnych rozwiązaniach gwarantowana 40-50-letnia żywotność. – To nie jest tylko czcza obietnica, my mamy nawet 70-letnie



fot. Piotr Piastczyński



fot. Piotr Piastczyński

doświadczenia z użytkowania nawierzchni betonowych. Mamy wybudowanych i użytkowanych około 600 km betonowych dróg krajowych i autostrad oraz około 600 km dróg lokalnych – mówił Deja. - Kolejny fakt to niższe „whole life costs”. W długiej perspektywie czasowej beton ma niekwestionowaną przewagę nad bitumem. Cieszy nas, że od pewnego czasu także GDDKiA patrzy nie tylko na koszty budowy dróg, ale także na koszty ich eksploatacji w perspektywie kilkudziesięciu lat. Za bezpieczeństwem użytkowania nawierzchni betonowych przemawia ich jasna barwa, wpływająca na lepszą widoczność, oraz brak zjawiska koleinowania. Jasność nawierzchni betonowych zmniejsza także koszty ich oświetlenia. Nawierzchnie betonowe cechuje także ognioodporność oraz odporność na działanie wysokich i niskich temperatur. Współczesne nawierzchnie betonowe to także niski poziom hałasu i mniejsze zużycie paliwa jądących pojazdów, spowodowane przez niższy opór toczenia.

Zdaniem prof. Dei, pojawiają się także zarzuty, że nie jesteśmy przygotowani do budowy dróg o nawierzchniach betonowych. – Czy brakiem przygotowania można nazwać opracowanie w 2001 roku Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Sztucznych, a potem jego udoskonalenie w 2013 roku? Czy brakiem przygotowania można nazwać opracowanie w ciągu dwóch lat przez grono ekspertów nowoczesnych dokumentów projektowych Ogólnych Specyfikacji Technicznych? My mamy dokumenty techniczne i dobrze wyszkolonych ludzi. Wykonawcy dysponują także odpowiednim sprzętem do budowy nowoczesnych nawierzchni betonowych. Zapewniam, że jesteśmy dobrze przygotowani do budowy dróg z betonu – argumentował prof. Jan Deja.

Profesor Deja odniósł się także do zarzutów, że nawierzchnie betonowe są bardzo uciążliwe z punktu widzenia ochrony środowiska, w związku z emisją CO₂. – Jedyną odpowiedzią na te zarzuty mogą być wyniki analizy LCA (Life Cycle Assessment). Taka ocena cyklu życia została wykonana dla nawierzchni betonowych. Nawierzchnie betonowe posiadają niższy opór toczenia niż asfaltowe. Współczynnik redukcji spalania paliw dla dróg betonowych wynosi od 0,5% do 5% w stosunku do dróg asfaltowych, co daje redukcję emisji CO₂. Przeprowadzone badania jednoznacznie wskazują, że największa ilość emisji powstaje w fazie użytkowania drogi (ruch komunikacyjny), a nie w fazie wytworzenia drogi – wyjaśniał prof. Deja. – Zmniejszenie zużycia paliwa o 0,5% w okresie 30 lat dla 1 km autostrady zmniejszy emisję CO₂



foto: Piotr Piestrzyński

o 1.154 ton ekwiwalentu CO₂, czyli mniej więcej tyle, ile nakłady na wybudowanie drogi. Redukcja 10% zużycia paliwa dla pojazdów ciężkich pozwoliłaby zaoszczędzić 10.760 ton ekwiwalentu CO₂, czyli pięć razy tyle, ile wynoszą nakłady środowiskowe na wybudowanie drogi.

Prof. Deja dodał, że w planie budowy dróg ekspresowych i autostrad do 2023 roku GDDKiA zarekomendowała budowę 809 km w technologii betonowej. – To absolutnie uzasadnione rozwiązanie. Cieszę się, że wykonano wielokryterialną analizę uwzględniającą większe natężenie ruchu ciężkiego. W budownictwie drogowym w Polsce jest miejsce zarówno dla technologii asfaltowej jak i betonowej. Każda z nich ma swoje zalety, które powinny być wykorzystywane, z założeniem, że dla obu branż nadrzędnym celem powinna być budowa sieci trwałych i bezpiecznych dróg na pokolenia – zakończył prof. Jan Deja.

W dyskusji towarzyszącej konferencji wzięł udział m.in. Andrzej Ptak, przewodniczący Stowarzyszenia Producentów Cementu. – Jako stowarzyszenie w każdym możliwym miejscu powtarzamy, że na polskich drogach nie ma miejsca na monokulturę. Widzimy miejsce zarówno dla nawierzchni betonowych jak i dla nawierzchni asfaltowych – mówił prezes Andrzej Ptak, który także zaapelował, by w dyskusji dotyczącej obydwu technologii postugiwać się prawdziwymi argumentami. – Proszę także nie używać więcej stwierdzenia: „budujemy drogi asfaltowe, bo łatwiej je naprawić”. Niezależnie od tego, w jakiej technologii drogi zostaną wykonane, muszą być zrobione bardzo dobrze – powiedział prezes Andrzej Ptak.

Piotr Piestrzyński



foto: Piotr Piestrzyński