

O drogach betonowych od projektowania do realizacji

– Beton wałowany zawiera te same składniki, co tradycyjna mieszanka betonowa. Po walcowaniu jego powierzchnia jest podobna do nawierzchni asfaltowych. Z powodu porowatej struktury te nawierzchnie są ciche. Prawdłowo wykonany beton wałowany charakteryzuje się wysoką mrozoodpornością, nawet bez dodatkowego napowietrzenia – wyjaśniał Sylwester Gruszczyński, kierownik ds. dróg lokalnych LafargeHolcim, podczas konferencji pt. „Drogi betonowe w gminach i powiatach”. W konferencji zorganizowanej w dniach 16-17 marca 2017 r. przez firmę LafargeHolcim wzięło udział ponad 100 samorządowców z województw pomorskiego, kujawsko-pomorskiego, wielkopolskiego i zachodniopomorskiego.

Na konferencję szkoleniową firmy LafargeHolcim przyjechało ponad 100 wójtów, burmistrzów i przedstawicieli zarządów dróg z województw pomorskiego, części kujawsko-pomorskiego, wielkopolskiego i zachodniopomorskiego. Uczestników konferencji witali m.in. Bogdan Dombrowski, dyrektor Związku Gmin Pomorskich oraz Andrzej Żmuda-Trzebiatowski, wójt gminy Przechlewo. – Chcielibyśmy przedstawić państwu to, czym zajmujemy się na co dzień, czyli rozwój technologii nawierzchni betonowych. Chcemy, byście państwo zrozumieli, jaka jest idea nawierzchni betonowych, ich przewaga, zalety i wady, jaki reżim wykonawczy należy zastosować. Zależy nam na pobudzeniu państwa do dyskusji. Chcemy przybliżyć wszystkie etapy związane z budową dróg betonowych, poczynawszy od projektowania, i pokazać kilka przykładów z realizacji takich dróg – powiedział Łukasz Marcinkiewicz, kierownik marketingu segmentu infrastruktura LafargeHolcim, a następnie przedstawił pionierską aplikację do oceny stanu nawierzchni dróg za pomocą smartfonów. Dr inż. Tomasz Rudnicki, kierownik ds. projektów strategicznych LafargeHolcim, omówił doświadczenia

z realizacji nawierzchni betonowych prowadzonych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. – GDDKiA zdecydowała o budowie ok. 810 km dróg z betonu cementowego w nowej perspektywie unijnej na podstawie wielokryterialnej analizy – tłumaczył Tomasz Rudnicki. – Drogi betonowe to m.in. niższe koszty budowy, tańsza eksploatacja i proste utrzymanie, rzadsze remonty, odporność na duże obciążenia ruchu i niższe zużycie paliwa dzięki mniejszym oporom toczenia. Technologię budowy dróg lokalnych z betonu wałowanego przedstawił Sylwester Gruszczyński, kierownik ds. dróg lokalnych LafargeHolcim. – Beton wałowany zawiera te same składniki, co tradycyjna mieszanka betonowa. Po walcowaniu jego powierzchnia jest podobna do nawierzchni asfaltowych. Z powodu porowatej struktury te nawierzchnie są ciche. Prawdłowo wykonany beton wałowany charakteryzuje się wysoką mrozoodpornością nawet bez dodatkowego napowietrzenia – wyjaśniał Sylwester Gruszczyński. Oparte na rzetelnych kalkulacjach opracowanie porównawcze opłacalności zastosowania nawierzchni z betonu wałowanego zaprezentował Marcin Narożnik, kierownik ds. rozwoju infrastruktury LafargeHolcim. Piotr Kijowski ze Stowarzyszenia Producentów Cementu w swoim wystąpieniu omówił drogi betonowe zbudowane na terenie kraju, koszty budowy oraz zmiany w Prawie Zamówień Publicznych. Z kolei betony nawierzchniowe, barwione oraz betony wodoprzepuszczalne zaprezentowała Stella Szarmach z LafargeHolcim. Swoimi doświadczeniami z realizacji dróg z betonu wałowanego podzielili się z uczestnikami konferencji Konrad Harat z firmy PBD HARAT z Miastka – prekursor budowy dróg z betonu wałowanego w Polsce oraz Krzysztof Kowalski z firmy PID OLSZA, który pierwszą drogę z betonu wałowanego zbudował w grudniu 2016 r. (piszemy o tym na stronach 34-35).

Piotr Piestrzyński

1. Bogdan Dombrowski i Andrzej Żmuda-Trzebiatowski
2. Łukasz Marcinkiewicz
3. Tomasz Rudnicki
4. Sylwester Gruszczyński
5. Marcin Narożnik
6. Piotr Kijowski
7. Stella Szarmach
8. Krzysztof Kowalski
9. Konrad Harat

