

# Musimy zadbać o powrót do gry nawierzchni betonowej



Z **prof. dr. hab. inż. JANEM DEJĄ**, dyrektorem wykonawczym Stowarzyszenia Producentów Cementu, rozmawia **PIOTR PIESTRZYŃSKI**

**Oddane do użytku w 2023 r. autostradowe i ekspresowe odcinki dróg betonowych są pokłosiem decyzji z połowy minionej dekady. W 2019 r. GDDKiA scedowała na wykonawców wybór rodzaju nawierzchni. Efekt – zaledwie 4% kontraktów rozstrzygnięto z nawierzchnią betonową. Czy decyzja z 2019 r. zahamowała budowę dróg betonowych?**

Nie sposób nie zgodzić się z taką opinią. Wielokrotnie to podkreślałem. Kiedy trzy lata temu na 47 rozstrzygniętych przetargów tylko dwa były w technologii betonowej, powiedziałem do Tomasza Żuchowskiego, p.o. generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, że chyba coś poszło nie tak. Zamiar był ambitny: niech

wykonawca zdecyduje, jaką technologię zastosuje, będziemy tylko od niego wymagać odpowiedniego poziomu jakościowego w okresie gwarancyjnym. Branża drogowa w Polsce przez lata była przyzwyczajona do technologii bitumicznej, dlatego wybierała tę technologię.

Jako Stowarzyszenie Producentów Cementu, prowadząc przez ponad 20 lat działania informacyjne, przekonywaliśmy, że można budować w betonie. I okazało się, że rzeczywiście potrafimy budować w betonie. Jeśli popatrzymy na osiągnięcia ostatnich 20 lat, to wybudowaliśmy ponad 1100 km dróg ekspresowych i autostrad w technologii betonowej. Nie zgodzę się z opinią, że nie potrafimy budować

*Jeśli popatrzymy na osiągnięcia ostatnich 20 lat, to wybudowaliśmy ponad 1100 km dróg ekspresowych i autostrad w technologii betonowej.*



Węzeł Lesznowola na drodze ekspresowej S7, fot. P. Piestrzyński

w betonie. Na wielu drogach w Polsce beton pokazuje swoje możliwości. Przez lata budowaliśmy pozycję nawierzchni betonowych i w ubiegłym roku na międzynarodowej konferencji Concrete Roads pokazaliśmy, że naprawdę potrafimy to robić.

Decyzja z czerwca 2019 r. zachwiała całym tym rynkiem. Przez wiele lat sugerowano, że nie było analizy wielokryterialnej z połowy minionej dekady, która wskazywałaby beton jako rozwiązanie korzystniejsze na wielu odcinkach dróg. Mówiono: miał być beton, ale mimo wszystko zrobimy to w asfalcie. Uptynie wiele lat, zanim będziemy mogli zweryfikować, czy to była słuszna decyzja. Jestem głęboko przekonany, że beton się obroni.

#### **Jakie powinny być zasady wyboru technologii nawierzchni drogowych?**

Mam nadzieję, że prace, które toczą się od roku w Generalnej Dyrekcji, w zespole, którego jestem członkiem, wskażą zasady wyboru technologii na drogach. Trudno znaleźć w Europie czy na świecie sytuację, w której administracja drogową, czyli największy inwestor drogowy, umywa ręce i całą odpowiedzialność przenosi na wykonawców nawierzchni. To administracje drogowe w Niemczech, Francji, Belgii czy USA wskazują właściwe rozwiązania na drogach.

Chciałbym przypomnieć przykład amerykański. Tam przeprowadzono badania we wszystkich stanach. Okazało się, że w stanach, w których udział nawierzchni

*Na odcinkach, na których ruch ciężki przekracza 5 tys. pojazdów na dobę, absolutnie powinna być nawierzchnia betonowa.*

betonowych sięga co najmniej 25%, różnica w kosztach budowy jest kilkunastoprocentowa na korzyść nawierzchni betonowych. Konkurencja między technologiami sprzyja temu, żeby budować taniej i trwalej. A o to właśnie chodzi.

#### **Czy inwestorzy wybierają technologię asfaltową dlatego, że ją lepiej znają, czy też są jakieś zastrzeżenia do zrealizowanych nawierzchni betonowych? A może nadal pokutują mity o wyższych kosztach ich budowy i utrzymania?**

Technologia betonowa na polskich drogach sprawdziła się. Mamy przykłady już ponad 20-letniej eksploatacji nawierzchni betonowych i możemy je oceniać.

Apeluję do GDDKiA: popatrzmy na historyczne koszty budowy i eksploatacji poszczególnych odcinków. Porównajmy w poszczególnych oddziałach odcinki wybudowane w asfalcie i betonie.

Nie tak dawno słyszałem argument, że nawierzchnie betonowe są drogie w utrzymaniu. Dla mnie to szokujące, bo cały świat udowodnił, że przewaga betonu polega m.in. na niższych kosztach utrzymania.

Na odcinkach, na których ruch ciężki przekracza 5 tys. pojazdów na dobę, absolutnie powinna być nawierzchnia betonowa. Liczę, że powstaną jakieś zdroworozsądkowe wnioski, z których będzie wynikać, gdzie powinien być asfalt, a gdzie beton.

Doceniam to, co przez minione lata zrobił dyr. Tomasz Żuchowski. Choćby to, że doprowadził do regularnych spotkań GDDKiA z wykonawcami. Intensywnie pracowała także Rada Naukowa, której jestem członkiem. I to wszystko powinno być utrzymane. Istotnym celem naszych działań powinna być obrona przed monokulturą. Kiedyś dominowała w Polsce monokultura asfaltowa. Udało się to potem zmienić. Dzięki zdrowej konkurencji budujemy dzisiaj w Polsce lepsze nawierzchnie asfaltowe.

Decyzja z 2019 r. może prowadzić do sytuacji, że beton zginie i wrócimy do monokultury. Jeżeli teraz nie zadamy o powrót do konkurencji technologii na drogach, to nie odbudujemy tego przez następnych kilkanaście lat. Konkurencja i jeszcze raz konkurencja – to sprzyja lepszemu budowaniu.

**Dziękuję za rozmowę.**

[www.polskicement.pl](http://www.polskicement.pl)



Czytaj więcej