

Odcinek Nowy Tomyśl – Świecko

Ponad 100 km autostrady A2 z betonu

Anna Siedlecka



Podpisanie umowy na budowę i eksploatację autostrady A2 na odcinku Nowy Tomyśl – Świecko zakończyły się negocjacje pomiędzy stroną publiczną a spółką Autostrada Wielkopolska. Zgodnie z zawartą 30 sierpnia 2008 r. umową, ponad 100 km autostrady będzie miało nawierzchnię betonową i powstanie do końca 2011 r.

Odcinek A2 będzie kolejnym z betonową nawierzchnią. W ciągu autostrady A4 na zachód od Wrocławia trwa budowa betonowego odcinka Zgorzelec – Krzyżowa o długości 51,4 km. Na terenie kraju powstają także drogi lokalne o nawierzchni betonowej.

Najważniejsze zalety dróg betonowych to: większa trwałość, brak zjawiska koleinowania, większe bezpieczeństwo, niższy koszt eksploatacji, dostępność krajowych surowców, możliwość recyklingu i zapewnienie niższego poziomu hałasu.

Trwałość nawierzchni betonowych (wydłużony okres pomiędzy remontami) jest przeciętnie 2,5–3,5 razy większa niż asfaltowych. Jeszcze lepsze wyniki można uzyskać przy zastosowaniu nowych technologii betonu wysokowytrzymałościowego. Wtedy nawierzchnie osiągają nawet siedmiokrotnie wyższą trwałość. Z badań przeprowadzonych w Niemczech wynika, że po 23 latach użytkowania tylko 5% nawierzchni betonowych wymaga napraw. Dla nawierzchni asfaltowych wskaźnik ten wynosi od 80 do 100%.

Niezwykle istotną cechą jest brak zjawiska koleinowania, zapewniony dzięki takim właściwościom, jak odporność na czynniki atmosferyczne (wysoka temperatura, zamarzanie i odmarzanie), a także ze względu na odporność na bardzo wysokie obciążenia osi. Przy nowoczesnych rozwiązaniach gwarantowana jest 30–40-letnia żywotność, nawet przy obciążeniach 13 t/os.

Nawierzchnie betonowe dają większe bezpieczeństwo użytkowania, są jasne i dobrze widoczne, co jest szczególnie ważne w złych warunkach atmosferycznych. Bardzo ważną zaletą jest ich duża przyczepność. Badania wykazały, że wskaźnik wypadkowości na autostradach betonowych jest o ok. 32% niższy od stwierdzanego na nawierzchniach asfaltowych.

Fundamentalna trwałość

Na świecie 3–6% sieci drogowej posiada nawierzchnie betonowe. Według tych wskaźników, ok. 10 tys. km dróg w naszym kraju powinno posiadać tego typu nawierzchnie. Dotyczy to w sposób szczególny autostrad i dróg ekspresowych, których wysoka trwałość ma fundamentalne znaczenie.

Zrozumienie problematyki budowy trwałych nawierzchni autostradowych widać wyraźnie u naszych sąsiadów. W Niemczech w latach 70. XX w. stosunek wybudowanych nawierzchni betonowych do asfaltowych wynosił 30:70, w latach 80. wzrósł do 40:60, by w latach 90. osiągnąć poziom 50:50; obecnie wynosi 62:38. Podobnie jest w Czechach, gdzie ok. 65% nowych autostrad ma nawierzchnie betonowe.

Również w innych krajach europejskich udział dróg betonowych jest wysoki, np. w Belgii 60% dróg wiejskich posiada



nawierzchnię betonową, a autostrady betonowe stanowią 40%, w Wielkiej Brytanii i Austrii udział dróg betonowych przekracza 50%.

Kilkaset kilometrów autostrad betonowych w Polsce

Pierwszy odcinek nowoczesnej autostrady betonowej powstał w Polsce w 1995 r. Zbudowano wówczas 12 km betonowego odcinka autostrady A18. W 2006 r. oddano do użytku pierwszy betonowy odcinek autostrady A4 na zachód od Wrocławia. Betonowymi autostradami A4 i A18, a także częściowo drogą krajową nr 18 można dojechać od Wrocławia do przejścia granicznego w Olszynie.

Obecnie trwa budowa betonowej autostrady A4 na odcinku Zgorzelec (granica polsko-niemiecka) – Krzyżowa (punkt połączenia z autostradą A18) o długości 51,4 km. Prace przy budowie tego odcinka rozpoczęły się w lipcu 2006 r. i powinny się zakończyć w listopadzie br. Wartość projektu wynosi 307 367 000 euro.

Odcinek autostrady A2 z Nowego Tomysła do Świecka będzie najdłuższym odcinkiem autostradowym w Polsce z nawierzchnią betonową. Według Mikołaja Karpińskiego, rzecznika resortu infrastruktury, droga będzie mogła być użytkowana bez dodatkowego wzmocnienia przez ok. 40 lat po wybudowaniu. Budowa A2 należy do priorytetowych inwestycji drogowych w związku z organizacją mistrzostw Euro 2012.

Umowa na realizację tego odcinka została podpisana w imieniu strony publicznej przez ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka oraz p.o. generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Lecha Witeckiego. Stronę prywatną reprezentowali prezes zarządu spółki Autostrada Wielkopolska SA Andrzej Patalas i wiceprezes zarządu Andrzej Lewandowicz. W uro-

czystości parafowania umowy udział wzięli m.in. wiceminister infrastruktury Zbigniew Rapciak oraz zastępca generalnego dyrektora Magdalena Jaworska.

„W trakcie negocjacji udało się wypracować rozwiązania, które zabezpieczają interesy strony publicznej oraz zapewniają możliwość szybkiej realizacji inwestycji stronie prywatnej. Podpisana umowa potwierdza, że partnerstwo publiczno-prywatne jest istotnym systemem finansowania budowy infrastruktury w Polsce. Jest to również kolejny projekt autostradowy realizowany w tym systemie w ostatnim czasie – 25 sierpnia 2008 r. w Nowych Marzach k. Grudziądza ruszyła budowa 62 km odcinka autostrady A1” – poinformował Mikołaj Karpiński.

Odcinek autostrady A2 Nowy Tomyśl – Świecko liczy 105,9 km długości. Koszt budowy 1 km oszacowano na 12,2 mln euro, koszt całego przedsięwzięcia na 1 298 127 600 euro. Rozpoczęcie budowy zaplanowano na marzec 2009 r., zakończenie – na czwarty kwartał 2011 r. Projekt obejmuje m.in.: budowę nowego odcinka dwujezdniowej autostrady płatnej, modernizację istniejącej drogi nr 2 na odcinku Świecko – Rzepin, budowę sześciu nowych węzłów i przebudowę trzech istniejących, budowę zamkniętego systemu poboru opłat, budowę 10 Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP), budowę dwóch Obwodów Utrzymania Autostrady, budowę oraz remont 86 mostów i wiaduktów, przebudowę dojazdów i dróg krzyżujących się z autostradą, budowę urządzeń ochrony środowiska, takich jak ekrany, oczyszczalnie ścieków, pasy zieleni, przepusty dla małych zwierząt i płazów.

Lokalne drogi betonowe – aktualności

Lokalne drogi betonowe powstają systematycznie na terenie kraju. Samorządowcy dobrze liczą wydawane pieniądze i przestają robić „inwestycje na jedną kadencję”.

Gminą, w której w ciągu ostatnich 10 lat zbudowano największą liczbę dróg lokalnych w technologii betonowej, jest Grybów w województwie małopolskim. Do ponad 50 km „betonówek” wykonanych w latach 1998–2007 należy dodać prawie 6 km budowanych obecnie. Inwestor jest bardzo zadowolony z nawierzchni betonowych. Pierwsze odcinki dróg, budowane jeszcze w latach 90. XX w., sprawdzają się bez najmniejszych problemów.

We wrześniu zakończyła się budowa pierwszej w powiecie kieleckim i gminie Sitkówka-Nowiny nowoczesnej drogi betonowej. Droga powstaje w Nowinach k. Kielc i będzie miała 720 m długości. Inwestorem jest firma Dyckerhoff Polska, która w ten sposób chce zbudować dobrą drogę dojazdową do zakładu. O wyborze technologii betonowej zdecydował rachunek ekonomiczny. Z ofert przetargowych, które napłynęły do inwestora, wynikało, że droga betonowa będzie o 20% tańsza od bitumicznej.

Współpraca oraz zdjęcia: Piotr Piestrzyński, Stowarzyszenie Producentów Cementu

