



Wiele rozwiązań dla polskich dróg

Betonowa droga ekspresowa S8 z Poręby do obwodnicy Ostrowi Mazowieckiej, fot. P. Plestrzyński

tekst: **PIOTR PIESTRZYŃSKI**, Stowarzyszenie Producentów Cementu

Tylko w 2018 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad podpisała umowy na budowę ponad 100 km betonowych dróg ekspresowych i autostrad. Z betonu budowane są też drogi samorządowe – powiatowe i gminne.

Obecnie w Polsce w użytkowaniu jest ok. 650 km dróg ekspresowych i autostrad o nawierzchni betonowej. W 2018 r. GDDKiA podpisała umowy na budowę kolejnych ponad 100 km betonowych odcinków autostrady A1 i drogi ekspresowej S61. W fazie projektowania jest wiele betonowych odcinków drogi S61 Via Baltica, a w fazę budowy wkroczyły już betonowe odcinki dróg ekspresowych S8 i S17 oraz autostrady A1.

Beton akceptowany przez środowisko drogowe

„Beton stał się naturalnym konkurentem asfaltu, akceptowanym przez środowisko drogowe. W ciągu ostatnich kilkunastu lat na polskich drogach wybudowaliśmy 650 km dróg ekspresowych i autostrad



Budowa betonowej autostrady A1, odcinek Zawodzie – Woźniki, fot GDDKiA Oddział w Katowicach

w technologii betonu cementowego. Coraz więcej dróg lokalnych ma nawierzchnię betonową. Szacujemy, że każdego roku przybywa ok. 120 km nowych betonowych dróg samorządowych – gminnych i powiatowych. Argumenty wyraźnie przemawiają za nawierzchniami betonowymi” – tłumaczy prof. Jan Deja, dyrektor Biura Stowarzyszenia Producentów Cementu, powołując się na analizy, które wykazują, że rozwiązania w technologii betonowej są tańsze nawet na etapie budowy. Te wyliczenia można znaleźć m.in.

w raporcie przygotowanym przez zespół ekspertów pod przewodnictwem prof. Antoniego Szydły.

„Przez wiele lat środowisko budowlane żyło w przeświadczeniu, że beton może być i dobry, i trwały, i sprawdza się w drogownictwie, ale jest droższy niż asfalt. To mit, który potrafimy obalić, przedstawiając konkretne wyliczenia, czarno na białym. Jako mądrze gospodarujące społeczeństwo powinniśmy dążyć do tego, aby każdy proces budowlany rozpatrywać w kategoriach całego cy-



Beton stał się naturalnym konkurentem asfaltu, akceptowanym przez środowisko drogowe. Na polskich drogach wybudowaliśmy 650 km dróg w technologii betonu cementowego.

Budowa nawierzchni betonowej na drodze ekspresowej S17, fot. GDDKiA Oddział w Lublinie

klu życia (*whole life costs*), czyli nie tylko uwzględniając koszt budowy, ale także późniejszej eksploatacji. W przypadku dróg ma to kolosalne znaczenie” – kontynuuje prof. Deja.

Na świecie przyjmuje się, że ocenianym okresem powinno być 30 lat. Analizując koszty budowy i utrzymania drogi przy użytkowaniu przez 30 lat, otrzymujemy odpowiedź na pytanie, czy to, co zbudowaliśmy, ma sens. Z analiz eksperckich jednoznacznie wynika, że przy takich założeniach rozwiązania betonowe mogą być dwukrotnie tańsze od rozwiązań konkurencyjnych.

„To mocne argumenty za tym, abyśmy budowali nie tylko dużo, ale przede wszystkim mądrze” – dodaje prof. Deja.

Nowoczesna OST

Największy inwestor – GDDKiA – nie tylko wybiera technologię betonową na budowanych drogach ekspresowych i autostradach, ale także tworzy nowe dokumenty, które usprawnią ich projektowanie i wykonawstwo.

Podczas seminarium *Drogi betonowe – niezmiennie dobre*, które odbyło się 9 maja 2018 r. w Kielcach, Marcin Nowacki, dyrektor Departamentu Studiów GDDKiA, zapowiedział wydanie ogólnych specyfikacji technicznych (OST) dla nawierzchni z betonu cementowego. OST są niezbędne dla projektantów i wykonawców dróg betonowych w Polsce.

„Będzie to specyfikacja nowoczesna, otwarta, która połączy wykonawców

i podwykonawców nawierzchni betonowych, z której będzie zadowolona sfera nauki, która będzie dobra dla zamawiającego oraz zapewni jakość i trwałość w czasie” – mówił dyr. Nowacki.

Dokument został opublikowany 7 czerwca 2018 r. jako załącznik do Zarządzenia Dyrektora Generalnego Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad nr 23/2018, co w praktyce otwiera nowy rozdział w projektowaniu i budowie dróg z nawierzchnią betonową. Od teraz zarówno inwestorzy, jak i wykonawcy mogą wykorzystywać rozwiązania, które w niczym nie odbiegają od najwyższych światowych standardów i bazują na wieloletnich doświadczeniach wielu krajów, w których drogi betonowe funkcjonują i doskonale spełniają swoją funkcję już od lat.

Przypomnijmy, że prace nad OST dla nawierzchni betonowych rozpoczęły się w 2013 r. W ich tworzeniu brali udział eksperci ze Stowarzyszenia Producentów Cementu z prof. Janem Deją jako kierownikiem zespołu. Według profesora, trwają prace nad przygotowaniem kolejnych dokumentów związanych z obiektami mostowymi i elementami infrastruktury drogowej, typu kostka brukowa, krawężnik itp.

„SPC jest zaangażowane w przygotowanie również i tych dokumentów. Mamy do tego odpowiednich ludzi. Środowisko zajmujące się w Polsce technologią betonową prezentuje bardzo wysoki poziom merytoryczny, w niczym nieustępujący temu, co dzisiaj dzieje się w Europie

w przodujących ośrodkach naukowych. To gwarancja tego, że niedługo będziemy mieli dokumenty odpowiadające aktualnemu stanowi wiedzy z zakresu technologii betonu” – wyjaśnia prof. Deja.

Według Leszka Bukowskiego, naczelnika Wydziału Technologii GDDKiA, państwowy inwestor zajmie się także przygotowaniem specyfikacji dla betonu samozagęszczalnego oraz betonu wałowanego.

Remont po... 90 latach użytkowania

Jeszcze w 2018 r. mają zostać ogłoszone przetargi na remont 70 km południowej jezdni betonowego odcinka autostrady A18 od węzła Olszyna do węzła Golnice. Odcinek ten powstał w latach 30. XX w., jest więc użytkowany od blisko 90 lat i wymaga remontu. Wybierając ten odcinek do przebudowy, GDDKiA zwróciła uwagę na zły stan jezdni, występujące spękania podłużne i poprzeczne, a także wykruszenia i ubytki w płytach betonowych, które są odczuwalne podczas podróży. Remont zostanie sfinansowany ze środków *Programu budowy dróg krajowych na lata 2014–2023* (z perspektywą do 2025 r.). Jezdnia północna o parametrach autostrady została dobudowana w 2007 r.

„Nie uważamy, że mamy wyłączność na dobre rozwiązania dla polskich dróg. Technologie mają ze sobą konkurować i tylko to daje gwarancję sukcesu – mówi prof. Jan Deja. – Na naszych drogach jest wiele do zbudowania i znajdzie się miejsce dla wielu rozwiązań”.

