

# Suwałki pachnące betonem

tekst i zdjęcia: **TOMASZ ORŁOWSKI**, Polski Kongres Drogowy

Zakończone 12 kwietnia 2019 r. *Forum Beton w drogownictwie* w Suwałkach (10–12 kwietnia 2019 r.) nie mogło odbyć się w lepszym miejscu i czasie. Dzień po zakończeniu obrad otwarta została ponad 12-kilometrowa obwodnica tego miasta o nawierzchni betonowej.

Zapoczątkowany w 2014 r. program budowy dróg o większej trwałości i zdolności wytrzymywania intensywnego ruchu ciężkiego, który początkowo przewidywał powstanie 855 km dróg betonowych, był później parokrotnie zmieniany i obecnie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zakłada, że w perspektywie 2014–2023 w technologii betonowej może zostać zrealizowanych przeszło 1000 km takich nawierzchni. Najdłuższe takie odcinki to A1 z Tuszyna do Pyrzowic, S7 od granicy województw mazowieckiego i warmińsko-mazurskiego do Warszawy, S17 z Warszawy do Kurowa.

## Kiedy pojedziemy Via Baltica?

Przykładem długiego fragmentu drogi o nawierzchni betonowej (a ściślej mówiąc, z betonu cementowego z odkrytym kruszywem) będzie już niedługo Via Baltica, czyli droga ekspresowa S61 od Ostrowi Mazowieckiej do granicy polsko-litewskiej w Budzisku. Cała droga ma liczyć 215 km, z czego 19,5 km leży w województwie mazowieckim, 127,8 km w Podlaskiem, a 67 km w Warmińsko-Mazurskiem. Tej inwestycji poświęcona została osobna sesja forum.

Stan zaawansowania i harmonogramy budowy poszczególnych odcinków realizacyjnych, na jakie podzielono drogę S61, przedstawili zastępcy dyrektorów oddziałów GDDKiA realizujących inwestycje: Adam Glinicki z Białegostoku i Andrzej Wądołowski z Olsztyna.

## Betonowe drogi lokalne

Coraz więcej powstaje w Polsce nawierzchni betonowych, i to nie tylko w sieci dróg ekspresowych. Przykład takiej udanej inwestycji przedstawił Grzegorz Kapica, burmistrz miasta i gminy Józefów nad Wisłą w województwie lubelskim. W 2014 r. powstał tam liczący 3,5 km odcinek drogi gminnej, łączącej miejscowości Chruślanki Józefowskie i Mikołajówka. Przetarg na budowę drogi zorganizowany był w formule wariantowej (dopuszczono oferty składane zarówno w technologii asfaltowej, jak i betonowej), a punktacja

uwzględniała cenę (80%) i długość udzielonej gwarancji (20%). Zwycięska firma zaproponowała wybudowanie drogi w technologii betonu wałowanego za najniższą cenę (ok. 3 mln zł) oraz dała najdłuższy okres gwarancji (120 miesięcy, przy najwyżej 60 miesiącach konkurentów). Zdaniem burmistrza, decyzja sprzed pięciu lat okazała się słuszna, bo poza niskim kosztem samej budowy atutami drogi okazały się niskie koszty utrzymania, odporność na warunki atmosferyczne, w tym niska absorpcja wysokiej temperatury i związany z tym brak koleinowania.

## W Niemczech

Jeszcze 10 lat temu – poinformował w swoim referacie Dipl.-Wirt.-Ing. Ulrich Nolting z niemieckiego Centrum Informacyjnego Betonu (InformationsZentrum Beton GmbH) – praktycznie nie było betonowych dróg w gminach. Pod koniec 2007 r. zrealizowano pierwsze w Niemczech rondo o konstrukcji betonowej w Bad Sobernheim. W kolejnych latach stworzono wytyczne dotyczące budowy dróg lokalnych z betonu. Mówiły one o projektowaniu i budowie rond, wydzielonych pasów dla autobusów i przystanków oraz mocno obciążonych skrzyżowań w centrach miast. W ramach tych poszukiwań przetestowano wiele innowacyjnych sposobów budowania, w tym przez przenoszenie technik z budownictwa kubaturowego na budowę dróg. Jednym z takich nowatorskich projektów jest budowa pasa autobusowego z innowacyjną technologią prefabrykacji betonowej w Berlinie. Powstaje też coraz więcej betonowych skrzyżowań typu rondo, w 2018 r. otwarto setny taki obiekt, a do 2019 r. będzie ich 130.

## Teoria sprawdzona w praktyce

Uczestnicy forum mieli okazję obejrzeć realizację dróg betonowych w najbliższej okolicy Suwałk. Wspomniana obwodnica omija Suwałki od północy i zachodu. Łączy się na węźle Suwałki Południe z dwujezdniową obwodnicą Augustowa, co sprawia, że powstał odcinek drogi S61 o łącznej



Forum otworzył Zbigniew Kotlarek, prezes zarządu PKD

długości 25,5 km. Został na niego wyprowadzony tranzytowy ruch ciężkich tirów, który był zmorą miasta. Jakość wykonania nawierzchni wzbudziła uznanie zwiedzających.

Nieopodal w miejscowości Osowa w gminie Suwałki znajduje się odcinek drogi gminnej o nawierzchni wykonanej z betonu według autorskiej koncepcji firmy Kruszbet SA. Jak powiedział uczestnikom wycieczki Tadeusz Chołko, do niedawna wójt gminy Suwałk, w warunkach przetargu nie określono rodzaju nawierzchni, a oferta Kruszbetu SA była najtańsza. Władze gminy liczą też, że utrzymanie drogi będzie tańsze, a sama nawierzchnia trwalsza. Decyduje o tym jakość wykonania, sprawdzana przez własne laboratorium. Jak poinformował Tomasz Odrzywolski, prezes zarządu Kruszbetu SA, pożądanym wskaźnikiem równości podłużnej IRI w dokumencie GDDKiA *Diagnostyka stanu nawierzchni i jej elementów dla drogi klasy G* i pozostałych został określony jako równy lub mniejszy od 3 mm/m. Droga w Osowej ma go na poziomie 2,52 mm/m.

Forum *Beton w drogownictwie* zorganizowali wspólnie Polski Kongres Drogowy i Stowarzyszenie Producentów Cementu. Honorowym patronatem objęli to wydarzenie Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, Wojewoda Podlaski, Marszałek Województwa Podlaskiego i Prezydent Miasta Suwałk. Organizację forum wsparli: Zakład Produkcji Kruszyw Szumowo (jako partner strategiczny), Budimex SA, Kruszbet SA i ProWerK Sp. z o.o. (partnerzy złoci) oraz firmy: Astra Technologia Betonu Sp. z o.o., BASF Polska Sp. z o.o., Chryso Polska Sp. z o.o., Geobear Polska Sp. z o.o., OAT Sp. z o.o., Schomburg Polska Sp. z o.o., Unibep SA i ViaCon Sp. z o.o. Partnerem wydarzenia było również Stowarzyszenie Przemysłu Wapienniczego. Wydarzenie zgromadziło ok. 230 słuchaczy.

