

Do Krakowa przyjechało ponad 220 specjalistów od dróg betonowych z całego świata



tekst: **PIOTR PIESTRZYŃSKI**, Stowarzyszenie Producentów Cementu, zdjęcia: **SPC**, film: **nbi media**

Ponad 220 uczestników z 28 krajów ze wszystkich kontynentów wzięło udział w 14. symposium Concrete Roads, które od 26 do 28 czerwca 2023 r. odbywało się w Krakowie. To międzynarodowe wydarzenie poświęcone betonowym nawierzchniom drogowym zgromadziło najlepszych specjalistów w tej dziedzinie z całego świata. Organizatorami spotkania były Europejskie Stowarzyszenie Betonowych Nawierzchni Drogowych (EUPAVE) oraz Stowarzyszenie Producentów Cementu (SPC).



Luc Rens, dyrektor EUPAVE, oraz prof. Jan Deja, dyrektor Biura Zarządu SPC

Na Concrete Roads do Krakowa przyjechało ponad 220 osób z 28 państw, takich jak: Arabia Saudyjska, Australia, Austria, Azerbejdżan, Belgia, Czechy, Etiopia, Francja, Gwatemala, Hiszpania, Holandia, Islandia, Japonia, Korea, Malezja, Niemcy, Nigeria, Nowa Zelandia, Polska, RPA, Republika Środkowoafrykańska, Słowacja, Szwajcaria, Szwecja, Turcja, Ukraina, USA, Wielka Brytania. Brawami została powitana delegacja z Ukrainy.

W imieniu organizatorów spotkanie rozpoczęli Luc Rens, dyrektor EUPAVE, oraz prof. Jan Deja, dyrektor Biura Zarządu SPC. Symposium odbyło się pod patronatem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Ministerstwa Infrastruktury oraz Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa.

Podczas trzech dni symposium w trzech salach hotelu Double Tree by Hilton w Krakowie wygłoszono 75 referatów. W sali wystawowej można było zapoznać się z ofertą 13 firm.

Symposium miało dwóch platynowych sponsorów: Górażdże Cement (HeidelbergCement Group) oraz OAT (Otto Alte-Teigeler GmbH).

Sponsorami wydarzenia były firmy: Arcen Polska, Budimex, SBM oraz TRBA.

Wystawcy: MIT Mess und Prüftechnik, dga-Group, Łukasiewicz – ICiMB, GOMACO Corporation, KORODUR WH GmbH & Co, Chem-Crete Europe, Power Curbers & Power Pavers.

Partnerzy: PIARC, PKD Polski Kongres Drogowy, ISCP, miasto Kraków.

Patroni medialni: „Autostrady”, „BTA”, „Highways Today”, InfraBlog, „Izolacje”, Konferencje Specjalistyczne, „Mosty” oraz „Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne”.

Uroczysta kolacja dla uczestników symposium odbyła się w Kopalni Soli w Wieliczce.

Drogi betonowe do zielonego świata

Krzysztof Kieres, przewodniczący SPC, przypomniał, że Concrete Roads odbywa się pod hasłem *Drugi betonowe do zielonego świata – Concrete Roads to the Green World*. To główne motto symposium wyraża, jak wiele wysiłku, pracy i nakładów inwestycyjnych Polska zaangażowała w rozbudowę infrastruktury drogowej, przyczyniając się tym samym do wzrostu bezpieczeństwa kierowców i ograniczenia emisji CO₂. „Obecnie Polska jest wielkim placem budowy. Mamy prawie 1100 km dróg ekspresowych i autostrad z nawierzchnią betonową, co stanowi ok. 22% wszystkich dróg klasy A i S” – mówi Krzysztof Kieres.



Krzysztof Kieres, przewodniczący SPC

Stephane Nicoud, prezydent EUPAVE, przypomniał, że od poprzedniego symposium, które odbyło się w Berlinie, minęło pięć lat i z powodu pandemii COVID-19 właśnie tak długo trzeba było czekać na kolejne spotkanie w Krakowie. „Podczas symposium dyskusje nie koncentrują się wyłącznie na aspektach czysto technicznych, takich jak właściwości, dobre praktyki, innowacje, składniki materiałowe. Rozmawiamy o poszczególnych rodzajach nawierzchni: betonie wałowanym, nakładkach betonowych, nawierzchniach terenów przemysłowych, nawierzchniach dróg, wykańczaniu nawierzchni czy też o technikach utrzymania nawierzchni. W kolejnych dniach będziemy też mówić o betonach nowej generacji i wielu innych kwestiach – mówi Stephane Nicoud. – Nawiązujemy również do tematów politycznych.

W Europie głównie myślimy o wszystkich regulacjach związanych z Europejskim Zielonym Ładem, w tym z gospodarką o obiegu zamkniętym i karbonatyzacją. Te elementy są ważne dla całego świata, całego społeczeństwa i dla światowego sektora nawierzchni betonowych. W ciągu ostatnich czterech lat EUPAVE naszkicowało wszystkie tematy związane z osiągnięciem neutralności emisyjnej w 2050 r.”.

Według Stephane’a Nicoud bardzo istotna jest popularyzacja informacji dotyczących nawierzchni betonowych: ich długowieczności, niskich kosztów utrzymania, mniejszego zużycia paliwa, wysokiego albedo, stuprocentowego recyklingu oraz korzyści z karbonatyzacji betonu, czyli wykorzystywania nawierzchni betonowych jako pochłaniaczy CO₂.

„Nie jest zatem przypadkowe motto sympozjum – nawierzchnie betonowe dla bardziej zielonego świata. Również ekonomiczne i społeczne filary zrównoważonego rozwoju są zawarte w agendzie konferencji – mówi Stephane Nicoud. – Od strony ekonomicznej zwracamy uwagę na zasady uczciwej konkurencji pomiędzy firmami wykonawczymi, w ramach której każdy materiał zasługuje na swoją szansę, a przy wyborze technologii istotne jest branie pod uwagę całego cyklu życia nawierzchni. Chciałbym serdecznie podziękować naszym polskim kolegom z SPC za organizację tego wydarzenia. Pomimo trudnych okoliczności wytrwali, aby zorganizować konferencję. Szczęśliwie mieli wsparcie od partnerskich organizacji i sponsorów, bez których zorganizowanie sympozjum nie byłoby możliwe. I na koniec chciałbym serdecznie podziękować wszystkim uczestnikom, autorom, osobom referującym, wystawcom za obecność. To wy jesteście prawdziwymi ambasadorami betonowego sektora drogowego i liczymy, że dalej będziecie popularyzować mocne strony nawierzchni betonowych”.

W imieniu Tomasza Żuchowskiego, p.o. generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, uczestników sympozjum powitał Tomasz Pałasiński, dyrektor Oddziału GDDKiA w Krakowie. „W Polsce 1065 km dróg ekspresowych i autostrad powstało w technologii betonowej. Najważniejszym parametrem nawierzchni betonowych jest ich trwałość, która powinna być nie mniejsza niż 30 lat – mówi dyr. Tomasz Pałasiński. – Nawierzchnie betonowe są w tunelach. Pierwszy tunel z nawierzchnią betonową został wykonany w 2010 r. w Lalikach i nie ma z nią problemu. Mamy także doświadczenia z utrzymaniem nawierzchni betonowych na autostradzie A4. Tam, gdzie trzeba było wymienić płyty betonowe, robiono to z użyciem betonu szybkosprawnego. Nawierzchnie betonowe są także stosowane na obiektach inżynierskich dróg ekspresowych S7 i S52. Zapraszam uczestników sympozjum do obejrzenia budowanej drogi S52, gdzie w jednym z obiektów budowana jest nawierzchni betonowa”.

Podczas sesji otwarcia swoje wystąpienia mieli także Nazir Ali, prezydent PIARC, oraz Lucio Salles de Salles, dyrektor ISCP.

Zbigniew Kotlarek, prezes zarządu Polskiego Kongresu Drogowego, powiedział, że misją PKD jest popularyzacja wiedzy, technologii, dobrych praktyk i doświadczeń: „Chcemy popularyzować te nawierzchnie, które w danym czasie są właściwe. Chodzi o to, aby wybierać warianty najskuteczniejsze. Uczestniczymy w programie budowy dróg, który jest największy w Europie. Kiedyś mieliśmy w betonie stary odcinek autostrady A6 i A4. Dzisiaj pod względem doświadczeń możemy konkurować z największymi krajami na świecie. Sympozjum to okazja, by pokazać, gdzie jesteśmy, jeśli chodzi o polską infrastrukturę drogową, a dla państwa możliwość poznania tego, co zrobiliśmy”.



Uczestnicy sympozjum

Brawami dziękowano wszystkim sponsorom sympozjum, a szczególnie sponsorom platynowym – firmom OAT i Górażdże Cement. W imieniu firmy OAT przemawiał Tim Alte-Teigeler, dyrektor ds. rozwoju OAT.

Uczestnicy sympozjum brawami przywitali także Piotra Smolarczyka, prezesa firmy Budpol z Częstochowy, który zbudował kilkaset km dróg ekspresowych i autostrad w Polsce.

Pokaz i wycieczki techniczne

Drugiego dnia sympozjum przed hotelem odbył się pokaz betonowania nawierzchni przy zastosowaniu betonu szybkosprawnego, przygotowany przez firmę KORODUR WH GmbH & Co.

Ważną częścią sympozjum były wycieczki techniczne, które umożliwiły gościom z zagranicy poznanie polskich doświadczeń w budowie dróg o nawierzchni betonowej. 27 czerwca odbyły się dwie wycieczki techniczne.

Pierwsza prowadziła najpierw do Skawiny, gdzie oglądano ciągi pieszo-rowerowe z betonu. Budowę 13 km ciągów pieszo-rowerowych w technologii betonu wałowanego przybliżył Tomasz Ożóg, zastępca burmistrza miasta i gminy Skawina.

Potem uczestnicy sympozjum pojechali na budowę północnej obwodnicy Krakowa S52, gdzie oglądali budowę nawierzchni betonowej w tunelu w Batowicach. O inwestycji opowiadali przedstawiciele krakowskiego Oddziału GDDKiA pod kierownictwem dyr. Tomasza Pałasińskiego.

Druga wycieczka udała się na betonową część autostrady A1. Uczestnicy sympozjum przejechali betonowym odcinkiem A1 od Pyrzowic do Miejsca Obsługi Podróżnych Starcza Wschód w okolicach Częstochowy, gdzie w 2019 r. został wybudowany 100-metrowy, eksperymentalny odcinek nawierzchni betonowej zbrojony włóknami kompozytowymi. O parametrach nawierzchni



Pokaz betonowania nawierzchni przy zastosowaniu betonu szybkosprawnego



Wycieczka techniczna do Skawiny

betonowej na tym odcinku mówili prezes TPA dr Igor Ruttmar oraz dr Małgorzata Konopska-Piechurska, także z TPA.

Uczestnicy wycieczki spotkali się również z przedstawicielami Oddziału GDDKiA w Katowicach: dyrektorem Oddziału Markiem Niefacnym i rzecznikiem prasowym Markiem Prusakiem.

Dyrektor Marek Niefacny przedstawił ciekawą historię budowy dróg o nawierzchni betonowej na terenie województwa śląskiego. Łącznie wybudowano tam 73 km nawierzchni betonowych na drogach ekspresowych i autostradach.

Nagrody na zakończenie sympozjum

Na zakończenie sympozjum 28 czerwca 2023 r. rozdano nagrody za najlepsze referaty przedstawione w Krakowie. Werdykt odczytał Luc Rens.

Za najlepszy referat techniczny uznano pracę *New construction concepts for the realization of electric road systems with dynamic inductive power transfer technologies*, przygotowaną przez zespół autorów z RWTH Aachen University (Niemcy) w składzie: dr F. Otto, J. Rickwärtz, S. Stevic, J. Kolb, K. Hameyer, M. Niedermeier i R. Grajcarek.

Najlepszym referatem marketingowym okazał się *Improving pavement residency to fooding a case for concrete pavements*, przygotowany przez zespół autorów z USA w składzie: J. Mack (CEMEX USA), G. Dean (ACPA) oraz L. Wathne (CP Tech Center).

Prof. Michael I. Darter z Uniwersytetu Illinois (USA) otrzymał międzynarodową nagrodę Carlos Jofre za całokształt pracy w dziedzinie nawierzchni betonowych i podłoża cementowych, przyznaną przez OFICEMEN, IECA i EUPAVE.

Podsumowanie

Ocenę sympozjum przedstawił prof. Jan Deja: „To jedno z ważniejszych wydarzeń, które odbyły się w Polsce w ostatnich latach. Na pewno wyjątkowe. To wspaniały moment, kiedy ludzie z całego świata – od Australii, przez Japonię, Koreę, Europę, po Stany Zjednoczone i Amerykę Południową – pojawiają się w Polsce i po tych kilku trudnych latach związanych z pandemią chcą być ze sobą, chcą się spotykać, rozmawiać ze sobą, mają wiele nowych informacji do przekazania dotyczących budowy i utrzymywania dróg z nawierzchnią betonową. To ma swoją wartość, której się nie da przecenić. Dla mnie było ważne, że mogliśmy się bezpośrednio spotkać, nie na Zoomie, nie na Teamsach, nie na żadnej platformie internetowej, tylko na żywo, twarzą w twarz.

220 osób, które przyjechały do Krakowa, było bardzo mocno zaangażowanych w wydarzenia poszczególnych sesji. Uczestniczyli w dyskusjach, zadawali liczne pytania – to wszystko sprawia, że całe wydarzenie należy oceniać wysoko.



Laureaci nagród: prof. Michael I. Darter z Uniwersytetu Illinois (USA), dr Frederic Otto z RWTH Aachen University (Niemcy) i Leif Wathne z CP Tech Center (USA)

Uczestnicy sympozjum pojechali w drugim dniu konferencji zobaczyć rzeczywiste obiekty, które funkcjonują w Polsce. Widziałem po dwa pełne autobusy, które pojechały na każdą z tych wycieczek. Potem słuchałem pełnych uznania komentarzy uczestników. Nasi goście ze świata doceniają polskie osiągnięcia w budowie nawierzchni betonowych. Wielu tak zaplanowało swój pobyt w Polsce, że albo przed wydarzeniem, albo po wydarzeniu chcą także zobaczyć Kraków.

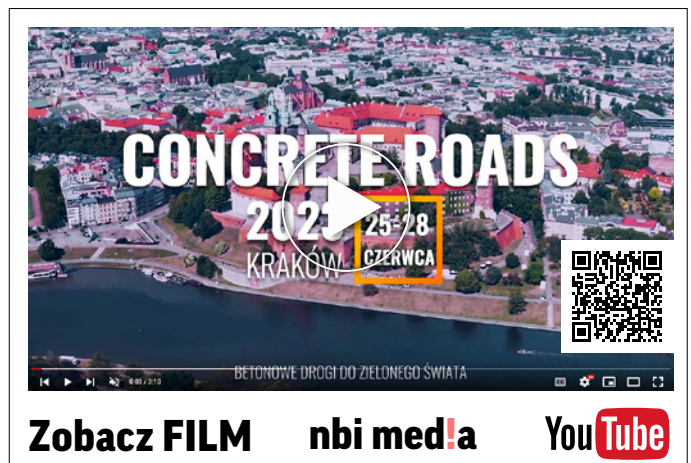
Kiedy pięć lat temu staraliśmy się o organizację sympozjum w Polsce, mieliśmy bardzo mocną konkurencję ze strony Turcji. Ale jako mocny argument podnosiliśmy, że w naszym kraju są budowane drogi o nawierzchniach betonowych. Jesteśmy wielkim placem budowy, a nawierzchni betonowych jest sporo – ponad 22% – na drogach ekspresowych i autostradach. Mamy też 1500 km nawierzchni betonowych na drogach samorządowych. Pod tym względem zajmujemy pierwsze miejsce w Europie. To duże osiągnięcie, biorąc pod uwagę, że z nawierzchniami betonowymi wystartowaliśmy w drugiej połowie lat 90. XX w.

14. sympozjum Concrete Roads to wielkie wyzwanie, któremu udało nam się podołać. Prawie 80 prezentacji, głębokie dyskusje, wiele osobistych kontaktów. Dziękuję wszystkim autorom, współautorom, prezentującym, przewodniczącym poszczególnych sesji. Dla mnie ostateczna konkluzja sympozjum jest oczywista: jest miejsce na betonowe nawierzchnie na wszystkich drogach i w każdym kraju. Jestem absolutnie pewien, że nawierzchnie betonowe są technicznie i ekonomicznie uzasadnione zarówno na drogach ekspresowych i autostradach, jak i na drogach lokalnych”.



Czytaj więcej

www.polskicement.pl



WYBIERZ LEPSZĄ PRZYSZŁOŚĆ

Vertua[®]
More sustainable
by design

Przyszłość to miejsce, do którego możemy dotrzeć dzięki **innowacjom i współpracy**.

Jesteśmy zaangażowani w budowanie lepszej przyszłości poprzez wykorzystanie najnowocześniejszych materiałów i technologii, **które umożliwiają nam ciągle rozwijanie naszego portfolio zrównoważonych produktów budowlanych**.

Wybierz zrównoważony rozwój, wybierz **Vertua**. Ponieważ przyszłość jest naszym celem, **wspieramy mądre wybory**.



**NIŻSZA EMISJA
DWUTLENKU
WĘGLA**

Inwestycje wykorzystujące nasze produkty ograniczają niekorzystny wpływ na środowisko, zmniejszając ślad węglowy.



**EFEKTYWNOŚĆ
ENERGETYCZNA**

Budynki powstałe dzięki produktom Cemex wymagają mniejszego zużycia energii potrzebnej, aby stworzyć bardziej komfortowe środowisko do życia.



**MATERIAŁY
POCHODZĄCE Z
RECYKLINGU**

Korzystając z produktów Cemex, ponownie wykorzystujesz materiały budowlane, unikając zużycia dodatkowych zasobów naturalnych.



**GOSPODAROWANIE
WODĄ**

Nasze produkty mają pozytywny wpływ na środowisko poprzez skuteczne odprowadzanie wody deszczowej z powierzchni do niżej położonych warstw gleby.



**OPTIMALIZACJA W
PROJEKTOWANIU**

Optymalizujemy system konstrukcji budynku i zapewniamy większą wydajność. Od samego początku używając mniej materiałów.

