

Od lewej: Ewelina Nawara – dyrektor Media-Pro (organizatorka konferencji), prof. Kazimierz Flaga – Politechnika Krakowska, prof. Jan Deja – dyrektor biura Stowarzyszenia Producentów Cementu, Jerzy Grzesik – Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, prof. Antoni Szydło – Politechnika Wrocławska



foto: Piotr Piestrzyński

Pytanie: beton czy asfalt? Odpowiedź: beton i asfalt

Na drogach powinien być zarówno beton jak i asfalt – takie stwierdzenia pobrzmiwały podczas konferencji Krakowskie Dni Nawierzchni, która w dniach 25-27 listopada 2014 r. odbywała się w Krakowie. Te dwa rozwiązania budowy nawierzchni dróg przewijały się podczas wszystkich sesji konferencyjnych, były tematem kilku debat i zgromadziły na sali ponad 300 słuchaczy. – Zawsze konkurencja wyzwala postęp i rozwój technologii. Monokultury nigdy do niczego dobrego nie prowadziły. Powinniśmy się wzajemnie wspierać, a najważniejszą sprawą powinna być jakość, po której drogowcy są postrzegani – mówi prof. Antoni Szydło z Politechniki Wrocławskiej.

Krakowskie Dni Nawierzchni odbyły się w tym roku pod patronatem m.in. Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz Przewodniczącego Sejmowej Komisji Infrastruktury. Stowarzyszenie Producentów Cementu było jednym z partnerów konferencji. Temat wiodący konferencji i główne pytanie „Beton czy asfalt?” zostały wywołane decyzją GDD-KiA o przeznaczeniu do zabudowy w technologii betonowej ponad 800 km dróg krajowych i autostrad w perspektywie unijnej 2014-2020. Te dwa rozwiązania budowy nawierzchni dróg przewijały się podczas wszystkich sesji konferencyjnych, były

tematem kilku debat i zgromadziły na sali ponad 300 słuchaczy.

BYŁO CZARNE I BIAŁE

Referat pt. „Dlaczego asfalt?” wygłosił prof. Dariusz Sybilski, kierownik Zakładu Technologii Nawierzchni z Instytutu Badawczego Dróg i Mostów. Potem prof. Jan Deja, dyrektor biura zarządu Stowarzyszenia Producentów Cementu, w swoim referacie odpowiadał na pytanie „Dlaczego beton?”. Organizatorzy zadbali, by w każdej sesji była równowaga pomiędzy informacjami dotyczącymi zarówno betonu jak i asfaltu. W innym referacie prof. Deja omawiał także „Nowe Ogólne Specyfikacje Techniczne dotyczące betonu nawierzchniowego”. Prof. Antoni Szydło z Politechniki Wrocławskiej przedstawił „Nowy katalog typowych konstrukcji nawierzchni sztywnych”, a w kolejnym wystąpieniu mówił o „Nawierzchniach długowiecznych i dla dróg lokalnych”.

W sesji drugiej, poświęconej wzmocnianiu nawierzchni, zatytułowanej „Białe na czarne, czarne na białe i recykling”, którą prowadzili: Piotr Kijowski ze Stowarzyszenia Producentów Cementu i prof. Dariusz Sybilski, mówiono o „Technologii whitetopping – założeniach i doświadczeniach z zastosowań praktycznych” (autorzy: Łukasz Bargaenda, Zbigniew Knapik z TPA) oraz o „Technologii blacktopping w praktyce wykonawczej” (autor: Stanisław Styk z PBI Holding).

Marcin Senderski z firmy CEMEX Infrastruktura mówił o „Nawierzchniach z betonu wałowanego w praktyce wykonawczej” na przykładzie drogi Chruślanki Józefowskie – Mikołajówka.

BUDUJMY TRWAŁE I BEZPIECZNE DROGI

W konferencji brali udział przedstawiciele drogowych firm wykonawczych oraz związanych z usługami dla drogownictwa. Byli także projektanci dróg, przedstawiciele uczelni technicznych, insty-

Marcin Senderski z firmy CEMEX Infrastruktura mówi o nawierzchniach z betonu wałowanego



foto: Piotr Piestrzyński

tutów oraz stowarzyszeń i organizacji. Każdej sesji towarzyszyła dyskusja.

Według prof. Jana Dei, w Polsce są doskonale przygotowani inżynierowie, którzy potrafią budować drogi betonowe. – Mamy ludzi i mamy sprzęt do budowy dróg betonowych. Zadbajmy o to, by było to wykonane dobrze. Ale w budownictwie drogowym w Polsce jest miejsce dla jednej i drugiej technologii budowy dróg. Nie mogą zwyciężać jakieś antagonizmy, które spowodują, że będziemy gorzej budować. Naszym narodowym zadaniem jest budowa sieci trwałych i bezpiecznych dróg. Dzisiaj wiemy już, że potrafimy dobrze budować. Mamy zupełnie przyzwyczajoną sieć drogową, nieporównywalną do tego, co było 10 lat temu. Mamy laboratoria, czyli narzędzia do kontrolowania procesów budowlanych. Róbnymy wspólnie wszystko, byśmy kiedyś przed naszymi dziećmi i wnukami nie musieli się wstydzić – apelował prof. Deja.

Adam Wojczuk, wiceprezes Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych, życzył udanych prezentacji, które z pewnością pokażą, że w Polsce można budować drogi w obydwu technologiach. - Ale życzyłbym sobie, by na tym forum doszło do merytorycznej dyskusji w kontekście decyzji GDDKiA o gwałtownym wzroście ilości budowanych dróg w technologii betonu cementowego. Prof. Antoni Szydło ocenił, że już sesja na temat wzmacniania nawierzchni wykazała, że obydwie technologie mogą współistnieć. – Zawsze konkurencja wyzwała postęp i rozwój technologii. Monokultury nigdy do niczego dobrego nie prowadziły. Powinniśmy się wzajemnie wspierać, a najważniejszą sprawą powinna być jakość, po której drogowcy są postrzegani – mówił prof. Antoni Szydło z Politechniki Wrocławskiej.

ARGUMENTY MERYTORYCZNE

O argumentację dotyczącą wytypowania określonych dróg do zabudowy nawierzchniami betonowymi pytany był Wacław Michalski, dyrektor Departamentu Technologii Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. – Mam bardzo trudne zadanie, bo muszę wykazać, że wybór rodzaju nawierzchni nie jest spowodowany widzimisię dyrektora generalnego, jego zastępcy czy też głównego technologa, ale głęboką analizą bardzo wielu kryte-



foto: Piotr Piestrzyński

riów – mówił dyrektor Michalski. Według niego nad analizą kosztów i podstawami wyboru określonej technologii budowy drogi pracowało 5 departamentów GDDKiA. Podczas analizy rozpatrzono problemy technologiczne, analizę ruchu, hałasu, analizę kosztów budowy, analizę cen materiałów, analizę kosztów budowy i utrzymania, analizę ryzyka wykonania (ilość wykonawców), analizę zużycia paliwa na jednej i drugiej nawierzchni i analizę jednorodności nawierzchni na określonym odcinku drogi. – Przy rozpatrywaniu technologii zaobserwowano zwiększoną trwałość nawierzchni betonowych wynoszącą 30 do 50 lat bez kosztownych zabiegów utrzymaniowych, a szczególnie większą odporność na odkształcenia trwałe. Chodziło tu także o ruch pęzający oraz przebiegający w okresach zwiększonych temperatur. Z analizy ruchu wynikało, że przy dobowym ruchu sięgającym 5 tysięcy pojazdów ciężkich, trzeba by wybudować w betonie 1220 km dróg. Stanowiłoby to 49,7% dróg. A udział nawierzchni dróg betonowych w sieci krajowej zwiększyłby się do 33,5%. W efekcie z tego planu zostanie wykonane 810 km w betonie. – Przy czym zaznaczam, że dróg o nawierzchniach asfaltowych powstanie w tej perspektywie tyle samo, co w poprzedniej perspektywie unijnej – dodał dyrektor Michalski. – Z analizy kosztów budowy wynikało, że przy obecnych relacjach cenowych koszty dobrze wykonanej drogi o nawierzchni betonowej w kategorii ruchu KR6 w porównaniu do nawierzchni bitumicznej są niższe zarówno na etapie budowy od 17 do 20% jak i na dalszych etapach utrzymania w okresie 30-40 lat. Pytania, co budować, „beton czy asfalt?”, towarzyszyły także debatom zamykającym obrady konferencji każdego dnia.

Piotr Piestrzyński

O argumentację dotyczącą wytypowania określonych dróg do zabudowy nawierzchniami betonowymi pytany był Wacław Michalski, dyrektor Departamentu Technologii Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad

Obradom konferencji, debatom i dyskusjom przysłuchiwało się ponad 300 osób

