

Rozbudowa sieci dróg lokalnych W TECHNOLOGII BETONU WAŁOWANEGO

tekst: SYLWESTER GRUSZCZYŃSKI, kierownik Segmentu Drogi Lokalne LafargeHolcim

Dużo mówi się ostatnio o realizacji *Programu budowy dróg krajowych na lata 2014–2023*. Szczególnie po ogłoszeniu przez GDDKiA planu wybudowania 810 km dróg ekspresowych i autostrad z nawierzchnią betonową. Dla nas, użytkowników dróg, to świetna wiadomość, bo betonowa nawierzchnia drogi gwarantuje jej długą i niskokosztową eksploatację, pod warunkiem oczywiście, że zostanie prawidłowo wykonana. Te same przesłanki dotyczą również dróg lokalnych, będących w gestii samorządów, które pozostają nieco w cieniu dyskusji o drogach krajowych, a dla społeczności lokalnych są przecież podstawowym elementem infrastruktury drogowej. Przemierzamy się nimi każdego dnia i to głównie od ich stanu zależy bezpieczeństwo transportu lokalnego.

Problem dróg lokalnych dobrze obrazują dane projektu *Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016–2020*. Długość dróg publicznych (stan na koniec 2013 r. wg GUS) wynosi 415 971,8 km, w tym 396 676,0 km (95,4%) zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego: wojewódzkie – 28 479,5 km, powiatowe – 125 273,9 km, gminne – 242 922,6 km.

Z kolei z informacji NIK o wynikach kontroli pod nazwą *Organizacja sieci dróg powiatowych i gminnych z uwzględnieniem efektów realizacji Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych* z marca 2014 r. wynika, że 36% dróg jest w stanie złym, 35% – w stanie niezadowolającym, 29% – w stanie dobrym i zadowolającym.

Należy pamiętać, że połowa dróg gminnych w Polsce nie posiada nawierzchni utwardzonej (ok. 120 tys. km). Dlatego trudno nie zgodzić się z wnioskiem zawartym w powyższym projekcie: „Taka sytuacja stanowi istotną barierę rozwoju, obniżającą aktywność gospodarczą, inwestycyjną oraz konkurencyjność regionów i lokalnych ośrodków gospodarczych”. Nie da się ukryć, skala zadań do wykonania w zakresie poprawy jakości lokalnej infrastruktury drogowej w Polsce jest olbrzymia. A to oznacza, że temat budowy i rozbudowy sieci dróg lokalnych pozostanie aktualny jeszcze długo po zakończeniu programu budowy dróg krajowych.

Dlatego rzeczą absolutnie priorytetową jest jakość wykonywanych nawierzchni. I tutaj, szczególnie w kontekście dróg gminnych (czyli w większości dróg o kategorii KR1 i KR2), przychodzi w sukurs nowa technologia, czyli technologia betonu wałowanego.

Beton wałowany posiada cechy, które wskazują, że jest rozwiązaniem często przewyższającym tradycyjne technologie, a mianowicie:

- trwałość – beton może zapewnić komfort użytkowania dla niejednego pokolenia. Prawidłowo wykonana nawierzchnia przetrwa nawet 50 lat;
- bezpieczeństwo – betonowa nawierzchnia jest jasna, a niemieckie badania dowodzą, że na takiej nawierzchni dochodzi do ok. 30% mniej wypadków. Beton jest odporny na zjawisko koleinowania i dlatego na takich nawierzchniach nie występuje zjawisko aquaplaningu, czyli poślizgu wodnego;
- ekonomia – koszty realizacji dróg w betonie wałowanym są zbliżone do kosztów wykonania dróg w technologii bitumicznej. Wyniki ostatnich przetargów wskazują, że mogą być nawet do 20% niższe, a sam koszt utrzymania takiej drogi, liczony w całym okresie eksploatacji, w zależności od przyjętych kryteriów oceny, może być nawet kilkakrotnie mniejszy;
- prostota wykonania – wykonanie dróg w technologii betonu wałowanego nie wymaga specjalistycznego sprzętu. Wystarczy standardowe rozściełacze do asfaltu i walce. Beton można podawać z lokalnych betoniarni.

Czy w takim razie beton powinien całkowicie zastąpić asfalt? Oczywiście nie. Istnieje wiele lokalnych uwarunkowań technicznych, które wskazują, że technologia bitumiczna może sprawdzić się lepiej. I dlatego zawsze, przy podejmowaniu decyzji, powinno się rozważyć obydwa dostępne warianty. Nie chodzi przecież o to, by budować wyłącznie drogi betonowe czy asfaltowe. Celem nadrzędnym jest, abyśmy w Polsce budowali drogi DOBRE, które przez wiele lat będą dobrze służyć społecznościom lokalnym.



NAWIERZCHNIE Z BETONU WAŁOWANEGO

– gwarancja trwałości

Nawierzchnie z betonu wałowanego łączą najlepsze cechy betonu cementowego oraz asfaltu. To technologia, która gwarantuje rozsądny koszt inwestycji, trwałość konstrukcji drogowej oraz bezpieczeństwo użytkowników.

ZASTOSOWANIA:

-  parkingi i place manewrowe
-  terminale przeładunkowe i place magazynowe
-  drogi i place przemysłowe
-  publiczne drogi lokalne
-  ścieżki rowerowe
-  drogi leśne

BETON WAŁOWANY TO:

- ✓ wytrzymałość i trwałość
- ✓ podwyższone bezpieczeństwo
- ✓ jaśniejsza powierzchnia
- ✓ niskie koszty utrzymania
- ✓ niższe koszty realizacji
- ✓ łatwe wykonawstwo

www.lafarge.pl

beton.walowany@lafargeholcim.com

 A member of
LafargeHolcim

 **LAFARGE**
Budujemy
lepsze miasta™

