

Stosowanie dwóch równorzędnych technologii na drogach to pójdzie o krok dalej

– Ta decyzja została podjęta z pełną świadomością. To nie jest rewolucja, tylko pójdzie o krok dalej. Państwo jest po to, żeby była oferta dla wszystkich polskich przedsiębiorców, oferta oparta o wyliczenia, o realizowanie takich technologii, które ze sobą konkurują i dają bezpieczeństwo całej branży transportowej. Sprawdzenie się potem w praktyce udowodni, że to polskie otwarcie na te dwie równorzędne technologie jest właściwe – powiedziała Zbigniew Rynasiewicz, sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, podsumowując obrady Sejmowej Komisji Infrastruktury z 16 grudnia 2014 r. Posiedzenie komisji zwołano w związku z zapowiedzią Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad o wykonaniu w technologii betonowej ponad 800 km dróg krajowych i autostrad w perspektywie finansowej 2014-2020.

Z udziałem ponad 50 uczestników odbyło się 16 grudnia 2014 r. posiedzenie Sejmowej Komisji Infrastruktury poświęcone „Informacji Ministra Infrastruktury i Rozwoju na temat planowanego wykonania nawierzchni dróg szybkiego ruchu w latach 2014-2020 w technologii betonu cementowego w kontekście decyzji Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w tym zakresie”.

Według prowadzącego spotkanie przewodniczącego komisji p. Stanisława Żmijana temat trafił pod obrady komisji na skutek wniosku środowisk drogowych w związku z zapowiedzią Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad o wykonaniu w technologii betonowej ponad 800 km dróg krajowych i autostrad w perspektywie finansowej 2014-2020. W posiedzeniu uczestniczyło ponad 50 przedstawicieli organizacji związanych z wykonawstwem nawierzchni dróg, zwłaszcza dróg asfaltowych, byli eksperci i związkowcy.

Był Zbigniew Rynasiewicz, sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju. GDDKiA reprezentowali dyrektor Ewa Tomala-Borucka oraz zastępca dyrektora Tomasz Rudnicki.

Podczas obrad Stowarzyszenie Producentów Cementu reprezentował prof. Jan Deja. Byli wyko-

nawcy nawierzchni betonowych, m.in. Józef Morzycki – prezes firmy Mo-Bruk i Piotr Smolarczyk – prezes firmy Budpol. Był także prof. Antoni Szydło, współtwórca Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Sztucznych i ekspert w dziedzinie budowy dróg betonowych.

Plany resortu infrastruktury w zakresie budowy dróg betonowych przedstawił minister Zbigniew Rynasiewicz, który stwierdził, że sytuacja, w której GDDKiA mówi o „zielonym świetle” dla technologii betonowej w Polsce będzie miała z czasem przełożenie na zamówienia samorządów. – To będzie nie tylko to, co wyjdzie z Programu Budowy Dróg Krajowych i Autostrad, ale także to, co będzie w możliwościach samorządów wojewódzkich, powiatowych czy gminnych. Czyli mówimy o problemie istotnym dla gospodarki i dla drogownictwa – tłumaczył minister Zbigniew Rynasiewicz. – Mamy wszelkie analizy porównujące w każdym obszarze i aspekcie technologię asfaltową do technologii betonowej. Dlatego decyzja o szerszym uchyleniu drzwi dla technologii betonowej jest decyzją świadomą. Zdawaliśmy sobie sprawę, jak ta decyzja może wpłynąć na branżę i na kondycję polskich firm drogowych. Nam nie chodzi o rewolucję, tylko o przyjęcie zasady, że w Polsce będą budowane zarówno drogi o nawierzchni betonowej jak i asfaltowej. Obie te technologie powinny być rozwijane i powinniśmy mieć możliwość wyboru rodzaju konstrukcji nawierzchni w zależności od obciążenia drogi, wymagań dotyczących ich trwałości. I ten wybór powinien wynikać z analizy ekonomicznej, aktualnych cen materiałów, robocizny. Chcę wszystkich uspokoić: tu innych przesłanek nie ma. Minister dodał, że zdaje sobie sprawę, iż polskie firmy w większości mają doświadczenie i sprzęt do budowy dróg o nawierzchniach bitumicznych. – Ale ten czas, w którym chcielibyśmy, by ta zwrotnica była przesuwana, spowoduje większe możliwości naszych firm, a rynek usług w Polsce będzie jeszcze bardziej mobilny i nowoczesny – dodał minister Rynasiewicz.

Tomasz Stańczak – dyrektor ds. planowania inwestycji i Wacław Michalski – dyrektor ds. technologii GDDKiA przedstawiali argumenty, warunki i kryteria, jakie zdecydowały o wytypowaniu do zabudowy w nawierzchni betonowej określonych odcinków dróg. Rozpatrywano obciążenie ruchem pojazdów ciężkich i lekkich poszczególnych odcinków dróg, hałas, koszty budowy i utrzymania, kwestie materiałowe oraz kwestię jednorodności danego odcinka drogi.

Według GDDKiA prognoza na 2036 rok pokazuje, że obciążenie ruchem ciężkim na odcinkach dróg wytypowanych do zabudowy w technologii betonowej będzie w niektórych miejscach przekraczało



foto: Piotr Pełtrzyński

10 tys. pojazdów na dobę. – Sieć tych dróg betonowych pokrywa się z tym zwiększonym natężeniem ruchu ciężkiego. Dlatego nasze działania jest w pełni przemyślane – uzasadniał dyrektor Stańczak.

Jeżeli chodzi o poziom hałasu, to według GDDKiA różnica pomiędzy najgłośniejszym betonem a najcichszym asfaltem jest na granicy błędu. – Z analizy Politechniki Białostockiej wynika, że hałas na obydwu rodzajach dróg jest porównywalny – mówił Stańczak.

Zdaniem dyrektora Wacława Michalskiego, przy podejmowaniu decyzji ważna jest zasada zrównoważonego rozwoju. – Chodzi o to, żeby równomiernie wykorzystać potencjał zarówno przemysłu petrochemicznego jak i cementowego – mówił dyrektor Michalski.

Dyrektor Michalski wymienił następujące zalety nawierzchni betonowych: nie ulegają odkształceniom plastycznym, możliwość ułożenia nawierzchni w jednym przejściu zestawu maszyn – od pod-

budowy do warstwy ścieralnej, duża sztywność nawierzchni w miejscach intensywnego obciążenia, możliwość ponownego użycia materiału z wyburzenia. Beton z rozbiórki drogi można w 100% wykorzystać w budownictwie. Do zalet można zaliczyć także większą trwałość w czasie – są projektowane na 30 lat i więcej. Liczy się także duża jasność tych nawierzchni, mniejsze koszty oświetlenia i lepsza widoczność w nocy.

Wady nawierzchni betonowej: wrażliwość mieszanki betonowej na dobór komponentów złej jakości, beton nie wybacza złego wykonania. Istnieje także konieczność wykonania szczelin dylatacyjnych. W związku z tym co 5-7 lat trzeba wymienić wypełnienia dylatacji. Z kolei co 15-25 lat uzupełnia się wyłamania na krawężniach.

Dyrektor Michalski dodał, że w praktyce trwałość nawierzchni betonowej jest najczęściej znacznie dłuższa niż projektowana, a trwałość nawierzchni asfaltowej jest często krótsza niż projektowana.

List Przewodniczącego Stowarzyszenia Producentów Cementu do Premier Rządu RP

List Przewodniczącego Stowarzyszenia Producentów Cementu Andrzeja Ptaka do Premier Rządu RP Ewy Kopacz w sprawie dyskusji toczącej się wokół zapowiedzi GDDKiA o budowie w technologii betonowej ponad 800 km dróg krajowych i autostrad w perspektywie finansowej UE na lata 2014-2020.

Kraków, 12 grudnia 2014 r.

**Szanowna Pani
Ewa Kopacz
Premier Rządu RP**

Od kilku tygodni w polskim środowisku drogowym, w mediach, w trakcie konferencji tematycznych, toczy się ożywiona dyskusja dotycząca rozwiązań technologicznych w kolejnej fazie budowy sieci dróg szybkiego ruchu. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, po przeprowadzeniu pogłębionej i rzetelnej analizy możliwych rozwiązań, wskazała, że w pełni uzasadnione jest wybudowanie około 850 km nowych dróg ekspresowych w technologii betonu cementowego.

Takie rozwiązania od kilkudziesięciu lat świetnie sprawdzają się choćby w naszym najbliższym europejskim otoczeniu – Niemcy, Austria, Republika Czeska, to bardzo dobre przykłady. Od prawie 20 lat betonowe nawierzchnie obecne są również w polskiej sieci drogowej. Prawie 600 km autostrad i dróg ekspresowych, które zostały zbudowane w Polsce w ostatnich kilkunastu latach, to jednoznaczny dowód na to, że potrafimy budować nie tylko w technologii asfaltowej.

Nawierzchnie betonowe mają swoje niekwestionowane zalety, wśród których wymienić należy przede wszystkim wyższą trwałość i nośność, brak zjawiska koleinowania, wyższe wskaźniki bezpieczeństwa oraz oszczędności w zużyciu paliwa.

Prowadzone analizy jednoznacznie wskazują, że nawierzchnie betonowe zapewniają niższy łączny koszt budowy i późniejszej eksploatacji dróg szybkiego ruchu (tzw. whole life costs).

Ten efekt jest szczególnie widoczny w przypadku dróg z natężeniem ruchu przekraczającym 20 tys. pojazdów na dobę.

Powinniśmy pamiętać, że wskazania technologii betonowej na przyszłej sieci dróg szybkiego ruchu dotyczą właśnie odcinków, gdzie prognozowane natężenie ruchu i udział pojazdów ciężkich są na zdecydowanie wyższym poziomie.

Działania prowadzone przez środowiska biznesowe skupione wokół producentów materiałów i wykonawców nawierzchni asfaltowych, kwestionujące zasadność decyzji GDDKiA, budują nasz zdecydowany sprzeciw.

Uciekając się czasami do całkowicie niemerytorycznych argumentów, próbuje się budować atmosferę zagrożenia dla interesów firm drogowych. Zapomina się, że w ostatnich latach, niezależnie od

rodzaju technologii, do każdego przetargu drogowego przystępuje po kilkadziesiąt firm.

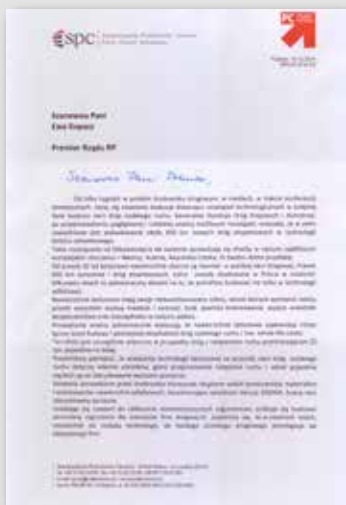
Trzeba wyraźnie powiedzieć – mamy dzisiaj w Polsce pełne i potwierdzone możliwości wybudowania 850 km dróg szybkiego ruchu w technologii betonu cementowego. Rekomendacje GDDKiA przyjmujemy jako absolutnie uzasadniony krok prowadzący w kierunku pewnej równowagi technologicznej i dywersyfikacji rozwiązań w polskim drogownictwie. Równocześnie, należy pamiętać, że te decyzje mają bardzo mocne uzasadnienie ekonomiczne.

Pani Premier! W pełni popierając decyzję Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, chcemy podkreślić, że zawsze wspieraliśmy i będziemy wspierać działania Rządu prowadzące do zbudowania w naszym kraju sieci trwałych i bezpiecznych dróg. Na pol-

skich drogach jest miejsce zarówno dla asfaltu jak i betonu.

Zróbmy wszystko, aby nasze wspólne plany zbudowania nowoczesnej sieci drogowej w Polsce zostały możliwie szybko urzeczywistnione.

**Andrzej Ptak
Przewodniczący Zarządu
Stowarzyszenia Producentów Cementu**



Część członków Sejmowej Komisji Infrastruktury oraz przedstawiciele organizacji, izb i stowarzyszeń związanych z wykonawcami nawierzchni asfaltowych poruszyła aspekt negatywnego wpływu na kondycję firm wykonawczych decyzji GDDKiA o budowie 800 km dróg betonowych.

Przypomnijmy jednak, że według GDDKiA, mimo zwiększenia zakresu budowy dróg betonowych w tej perspektywie unijnej, ilość dróg o nawierzchniach asfaltowych jest nawet większa w porównaniu z poprzednią perspektywą finansową UE.

Według Piotra Smolarczyka, prezesa firmy Budpol, wartość nawierzchni betonowej, którą wykonuje jego firma, stanowi 10% kosztów budowy drogi. Resztę mogą wykonywać inne firmy.

Prezes Józef Mokrzycki, właściciel firmy Mo-Bruk SA, stwierdził, że dwadzieścia lat temu, kiedy rozpoczynał swoją przygodę z nawierzchniami betonowymi, była to reakcja na niską jakość dróg asfaltowych. Podkreślił, że jako niewielka rodzima firma czuje się w pełni przygotowany do występowania w roli podwykonawcy nawierzchni betonowych nawet na dużych projektach drogowych.

Prof. Jan Deja, dyrektor biura Stowarzyszenia Producentów Cementu, podkreślił, że po raz pierwszy przedstawiono wieloaspektową analizę, która jednoznacznie wskazuje na celowość stosowania rozwiązań z betonu cementowego na znaczącej części polskiej sieci dróg ekspresowych. Podkreślając zalety nawierzchni betonowych, zwrócił uwagę, że w ciągu ostatnich kilkunastu lat wybudowano około 600 km autostrad i dróg ekspresowych z nawierzchnią betonową. Od 2001 roku w Polsce funkcjonuje nowoczesny katalog typowych konstrukcji nawierzchni sztywnych. Przypomniał również, że liczny zespół ekspertów, pracując przez dwa lata, w roku 2013 przedstawił nowe Ogólne Specyfikacje Techniczne dla nawierzchni betonowych. W chwili obecnej mamy w Polsce wszelkie techniczne i formalne warunki do wybudowania w technologii betonu cementowego reko-

mendowanych około 800 km dróg ekspresowych. Równocześnie zwrócił uwagę zebranych na fakt, że proponowany program budowy dróg betonowych wiąże się z dodatkowym rocznym zużyciem cementu na poziomie jedynie około 400 tys. ton, przy rocznej produkcji przekraczającej 15 mln ton, a więc nie można tej ilości traktować jako „być albo nie być” dla branży cementowej.

Prof. Antoni Szydło, zabierając głos, przypomniał kilka najważniejszych projektów drogowych w technologii betonu cementowego, które osobiście projektował i nadzorował, w tym choćby 105-km odcinek Nowy Tomyśl – Świecko na autostradzie A2, na którym zastosowano nowoczesne rozwiązanie z eksponowanym kruszywem w nawierzchni. Podkreślił bardzo mocno, że proponowana dywersyfikacja technologii to działania całkowicie zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju.

W podsumowaniu obrad komisji minister Zbigniew Rynasiewicz stwierdził: – To nie jest rewolucja, tylko pójdzie o krok dalej. Potrzebne było takie spotkanie i taka burza. Ten czas, który ma branża wykonawcza, by przygotować się do oferty Generalnej Dyrekcji, jeżeli chodzi o technologię betonową, ten czas jest. Państwo jest po to, żeby była oferta dla wszystkich polskich przedsiębiorców, oferta oparta o wyliczenia, o realizowanie takich technologii, które ze sobą konkurują i dają bezpieczeństwo całej branży transportowej. Takie otwarcie i takie działanie jest tu podjęte. Nie ma tu żadnej nieodpowiedzialności, jeżeli chodzi o podejmowanie tej decyzji. Jeżeli ktoś czuł się niedoinformowany, to przepraszamy za to. Jesteśmy otwarci na ten dialog i na tę dyskusję. Sprawdzenie się potem w praktyce udowodni, że to polskie otwarcie na dwie równorzędne technologie jest właściwe.

Piotr Piestrzyński

Relację z obrad komisji można obejrzeć:

<http://www.sejm.gov.pl/Sejm7.nsf/transmisje.xsp?unid=AB85B902D485F7C4C1257DA-90041BAD1#>

