

## **Sprawa nawierzchni nie jest ani biała ani czarna**

*Proszę o komentarz Pana Prezesa dotyczący decyzji GDDKiA o realizowaniu w najbliższej perspektywie budżetowej UE ponad 800 km dróg ekspresowych w technologii betonu cementowego.*

Zakłada się, że program budowy dróg w perspektywie 2014-2020 na autostradach i drogach ekspresowych powinien osiągnąć łączną długość ok 1700 km nowych dróg. Zatem proponowany przez GDDKiA zakres 800km dróg dotyczy ok 50% tych planów. Biorąc pod uwagę nasze tradycje i możliwości zgromadzonego w naszym kraju specjalistycznego potencjału jest to zapewne dużo. Porównując doświadczenia i budowę dróg w krajach Europy w dalszym ciągu przeważają technologie bitumiczne. Spór co jest lepsze: czarne czy białe ma moim zdaniem ma charakter czysto akademicki i nie wywiedziono jednoznacznie, że nawierzchnie betonowe są lepszym rozwiązaniem.

**Czy decyzja największego w Polsce inwestora może wpłynąć na kondycję polskich firm wykonawczych?**

Prawdę mówiąc polskich firm, które mają doświadczenie w technologiach betonowych, jest niewiele. Pozostali to wykonawcy o kapitale zagranicznym, mający swoje firmy w Polsce. Jeśli w specyfikacjach przetargowych najważniejsze będzie wykazanie się doświadczeniem w tych technologiach, a tak jak wspominałem poza jedną polskie firmy nie są w stanie sprostać wymaganiom, nie będą mogły być dopuszczone do składania ofert.

**Czy drogowe firmy wykonawcze są przygotowane do realizowania nawierzchni z betonu cementowego w tak dużym zakresie?**

Każdej technologii trzeba się nauczyć. Beton oczywiście jest technologią znaną w Polsce. W minionych latach zbudowaliśmy z powodzeniem wiele kilometrów dróg wdrażając te technologie na przełomie wieków ale była to wciąż niewielka w stosunku do długości budowanych w naszym kraju dróg. Trzeba podkreślić że dla nas ten rodzaj robót jest trudniejszy do prawidłowego wykonania, zatem program ten będzie dedykowany zaledwie kilku firmom topowym z naszego kraju lub możemy spodziewać się kolejnego najazdu wielkich z Europy lub świata.

Budowa dróg o nawierzchni z betonu cementowego nie jest mocno wpisana w polską tradycję. Często podaje się argument, że polskie firmy nie mają odpowiedniej wiedzy i doświadczenia w tym zakresie, a polscy inżynierowie i technicy nie byli kształceni w tej specjalności. Nieporównywalnie mniej jest też publikacji naukowych, podręczników technicznych i artykułów w prasie branżowej. Czy, Pana zdaniem, są to okoliczności ograniczające zakres stosowania nawierzchni z betonu cementowego? Czy okoliczności te powinny skłaniać inwestorów do ostrożności?

Realizując roboty bitumiczne praktycznie od samego początku w Polsce mamy ogromny potencjał intelektualny, techniczny, najnowocześniejszy sprzęt, zaplecze naukowo badawcze pozwalające nam realizować projekty na światowym poziomie. Jeżeli jednak uznajemy, że technologia betonowa ma pełne prawo funkcjonowania na naszych drogach, to musimy się jako branża do niej przystosować. Analogicznie można powiedzieć, że budowa wysokościowców nie jest mocno wpisana w polską tradycję budowlaną, ale jednak "drapacze chmur" powstają i nawet jeśli na oczątku budowały je głównie firmy zagraniczne, to dorobiliśmy się już własnych specjalistów.

**Podczas ostatnich wydarzeń branżowych coraz częściej padają stwierdzenia, że budowa nawierzchni betonowej jest tańsza od budowy nawierzchni asfaltowej. Bardzo prosimy o Pana zdanie w tej kwestii.**

Znam te głosy, bardzo niedawno bo w końcu października PKD zorganizował w Toruniu Forum na temat możliwości stosowania nawierzchni betonowych na drogach samorządowych. W wystąpieniach padały takie właśnie stwierdzenia, ale moim zdaniem brak podstaw do jednoznacznego stwierdzenia, z powodu małej skali porównawczej. Nie wiemy np. jak będą wyglądały ceny materiałów w sytuacji znacznego zwiększenia zapotrzebowania na cement i jednoczesnego spadku zapotrzebowania na asfalt, a to właśnie ceny materiałów oraz specjalistycznego sprzętu będą decydowały o kosztach budowy nawierzchni. Tak naprawdę to dopiero jak zrealizują się zapowiedzi Generalnej Dyrekcji budowy mniej więcej po połowie dróg betonowych i asfaltowych zyskamy dobre porównanie poziomu cen realizacji porównywalnych odcinków dróg. Trzeba też pamiętać, że nie możemy ograniczać się do kosztów samej budowy, coraz częściej będzie brany pod uwagę koszt ponoszony w ciągu "cyklu życia" obiektu budowlanego jakim jest droga.

Proszę podać najważniejsze, Pana zdaniem, argumenty przemawiające za celowością stosowania nawierzchni asfaltowych i betonowych.

Każda z tych technologii w bezpośrednim porównaniu ma swoje wady i tzw. plusy. Przewaga jednej zależy od tego, pod jakim kątem dokonujemy oceny. Beton to trwałość i odporność na koleinowanie, a także - co dość zaskakujące - krótsza droga hamowania pojazdów. Asfalt to zalety użytkowe: mniejsza hałaśliwość i komfort jazdy bo nie ma szczelin. To także łatwość naprawy w przypadku powstania ubytków. Jest to bardzo trudne do jednoznacznego przesądzenia. Ciekawostką jest, podany przez jednego z prelegentów podczas wspomnianego Forum w Toruniu fakt, że w Niemczech budowane są już autostrady o podwójnej nawierzchni: prawy pas dla ruchu ciężkiego z betonu i lewy (lub kolejne) z asfaltu dla samochodów osobowych. To jakby symboliczny skrót pokazujący różnice zastosowań obu technologii. .

Prowadząc samochód woli Pan jechać po nawierzchni asfaltowej czy betonowej?

Osobiście wolę prowadzić samochód jadąc drogą o nawierzchni bitumicznej. Zamiast jasnej drogi, wyżej cenię sobie estetykę drogi z wyraźnym kontrastem ciemnej nawierzchni i białego oznakowania poziomego oraz wyższy komfort odczuwany w kabinie.