



Stowarzyszenie Producentów Cementu  
Polish Cement Association

# BETONOWE DROGI W SAMORZĄDACH

+

+

SPC

# STAN DRÓG GMINNYCH I POWIATOWYCH W POLSCE

Odsetek dróg powiatowych i gminnych w stosunku do całej sieci dróg w Polsce

88,5%

Aż **45%** dróg powiatowych i gminnych w Polsce **nie** ma nawierzchni **utwardzonej!**



## Łączna długość dróg

GMINNYCH

**246** tys. km

POWIATOWYCH

**125** tys. km

**80%** wymaga remontu

**90%**



**Kluczowe** parametry decydujące o wyborze technologii na drogach samorządowych

trwałość



cena



Najczęściej występujące **problemy** na już istniejących drogach

dziury



koleiny



## NAWIERZCHNIE BETONOWE - TRWAŁOŚĆ

**40 lat** nawet przez tak długi okres możemy wykorzystywać poprawnie zbudowaną drogę betonową

**29%** o tyle jest tańsze utrzymanie drogi betonowej od nawierzchni asfaltowej

brak kolein



rzadsze remonty



mniej utrudnień



Betonowe nawierzchnie są uzasadnione także na terenach typowo wiejskich, które w ostatnich latach podlegają zmianom urbanizacyjnym.

## Nacisk na drogę przez zestawy gospodarcze

(traktory z przyczepami, kombajny itd.)

### Beton

Obciążenia pojazdu rozkładają się na całą płytę

nawierzchnia betonowa  
podbudowa  
podłoże ulepszone

### Asfalt

Siły nacisku pojazdu powodują trwałe, sumujące się odkształcenia nawierzchni

warstwa bitumiczna  
warstwa wiążąca  
podbudowa

Jak zwiększyła się liczba ciągników rolniczych



2000 r. 2004 r. 2017 r.



## NAWIERZCHNIE BETONOWE - BEZPIECZEŃSTWO

Beton odbija światło lepiej niż asfalt, co ma ogromny wpływ na poprawę widoczności i bezpieczeństwo pieszych

Beton jest  
**jasny!**

Dzięki temu użytkownicy dróg są bezpieczniejsi – szczególnie podczas niesprzyjających warunków atmosferycznych

Nawierzchnia betonowa zmniejsza zapotrzebowanie na **oświetlenie** o ponad **30%** w porównaniu z nawierzchnią asfaltową!

wyższa przyczepność

krótsza droga hamowania



# Konferencja: Drogi lokalne

Kraków, 23-24 lutego 1999r.





*Droga betonowa Skomlin - Zbęk (woj. łódzkie) była jedną z pierwszych lokalnych dróg betonowych budowanych w Polsce na przelocie wieków. - Nie można mówić, że decyzja o budowie drogi betonowej była odwagą z naszej strony, to raczej rozsądek - ocenił po 16 latach Grzegorz Maras, wójt gminy Skomlin. - Przed budową musieliśmy wierzyć w jej trwałość, a teraz, po kilkunastu latach użytkowania możemy mieć pewność, że droga betonowa przetrwa pół wieku.*





*- Decyzje dotyczące dróg są bardzo ważne dla społeczeństwa. Czuję się dobrym gospodarzem i cieszę się, że drogi betonowe, które budujemy na terenie naszej gminy, są trwałe i jeszcze długo nikt nie będzie musiał ich remontować - mówi Leszek Skowron, wójt gminy Korzenna k. Nowego Sącza (woj. małopolskie)*







**- Czy dobry gospodarz buduje drogi betonowe? - Powinien, bo one przynoszą duże oszczędności związane z długą żywotnością i utrzymaniem. Poza tym drogi betonowe mają wiele zalet i co najważniejsze - mieszkańcy są z nich zadowoleni. Gdy teraz do mnie trafiają wnioski z sołectw o budowę drogi, to głównie o budowę drogi betonowej. Oznacza to, że mieszkańcy mojej gminy przekonali się, że budowa dróg betonowych jest zasadna, słuszna i dobra” - mówi Tadeusz Kauch, burmistrz Ujazdu (woj. opolskie)**



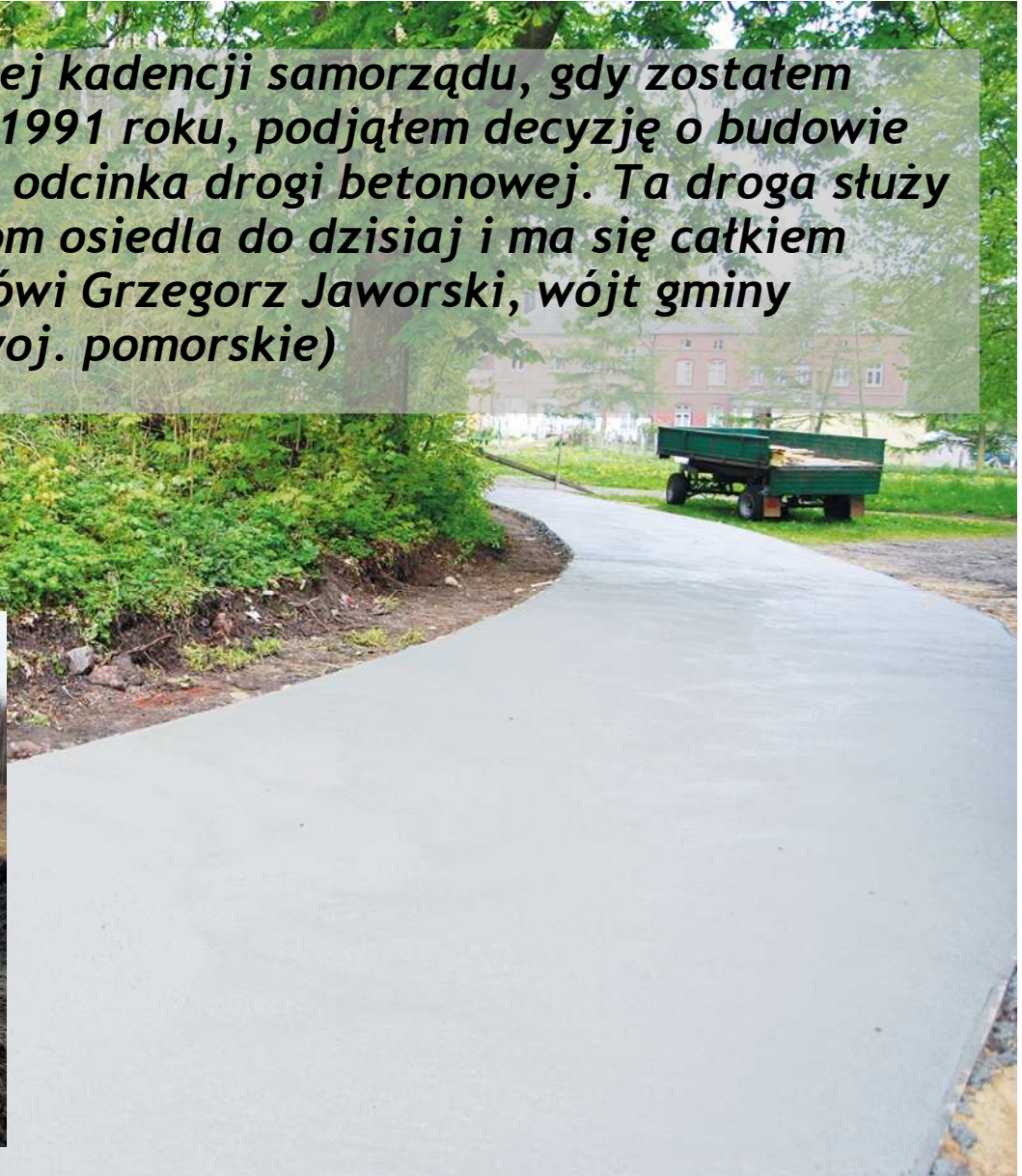


**- Jesteśmy zadowoleni z naszych dróg betonowych. Zawsze przed żniwami rolnicy zgłaszają mi uszkodzenia dróg. Trzeba je obejrzeć i zastanowić się nad naprawą. Oczywiście dotyczy to nawierzchni asfaltowych. Z drogami betonowymi na terenie gminy nie mamy najmniejszego problemu - tłumaczy Marcin Majcher, burmistrz Ożarowa (woj. świętokrzyskie)**





*W pierwszej kadencji samorządu, gdy zostałem wójtem, w 1991 roku, podjąłem decyzję o budowie pierwszego odcinka drogi betonowej. Ta droga służy mieszkańcom osiedla do dzisiaj i ma się całkiem dobrze - mówi Grzegorz Jaworski, wójt gminy Damnica (woj. pomorskie)*







**- Czuję podwójną satysfakcję w związku z podjęciem 18 lat temu decyzji o budowie drogi betonowej w miejscowości Ratyczów. Po pierwsze był to początek mojej pracy samorządowej, a po drugie był to jeden z pierwszych odcinków dróg realizowanych w tej technologii. Nie było dotychczas konieczności remontu tej drogi. Jeżdżą tamtędy ciągniki o dużej mocy, a na drodze nie ma żadnych odkształceń. Droga do dzisiaj służy mieszkańcom i bardzo się z tego cieszę - podkreślał Stanisław Jędrusina, były wójt gminy Łaszczów (woj. lubelskie)  
W listopadzie 2000 roku zbudowano tu prawie kilometr drogi betonowej, która po 18 latach wygląda bardzo dobrze.**





***W listopadzie 2016 r. zakończyła się przebudowa w technologii betonu wałowanego fragmentu drogi wojewódzkiej nr 391 w województwie kujawsko-pomorskim. Wraz z wykonaną rok wcześniej w technologii RCC drogą nr 272 powstał wygodny ciąg komunikacyjny łączący część powiatu świeckiego z Grudziądzem oraz drogą krajową nr 91. - Po pierwszym roku funkcjonowania drogi wykonanej w technologii RCC jesteśmy z niej zadowoleni, chociaż to krótki czas na rzetelną ocenę. W najbliższych latach planujemy utwardzenie pozostałych 7 kilometrów dróg wojewódzkich z wykorzystaniem tej technologii - mówi Mirosław Kielnik, dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy.***





***Kolejne drogi z betonu wałowanego powstały na terenie gmin Suwałki i Gołdap. Firma Kruszbet SA w maju 2017 roku wykonała ponad 2400 metrów drogi biegnącej od miejscowości Wiatrołęża do miejscowości Bobrowisko, a w lipcu - 1500 metrów drogi w miejscowości Burdeniszki. Z kolei droga technologiczna z betonu wałowanego o długości 500 metrów, stanowiąca dojazd do chlewni, powstała na przełomie maja i czerwca na terenie gminy Gołdap. - Zapoznajemy się z tą technologią, zbieramy doświadczenia z użytkowania, ale na razie dobrze oceniam te drogi - mówi Tadeusz Chołko, wójt gminy Suwałki***





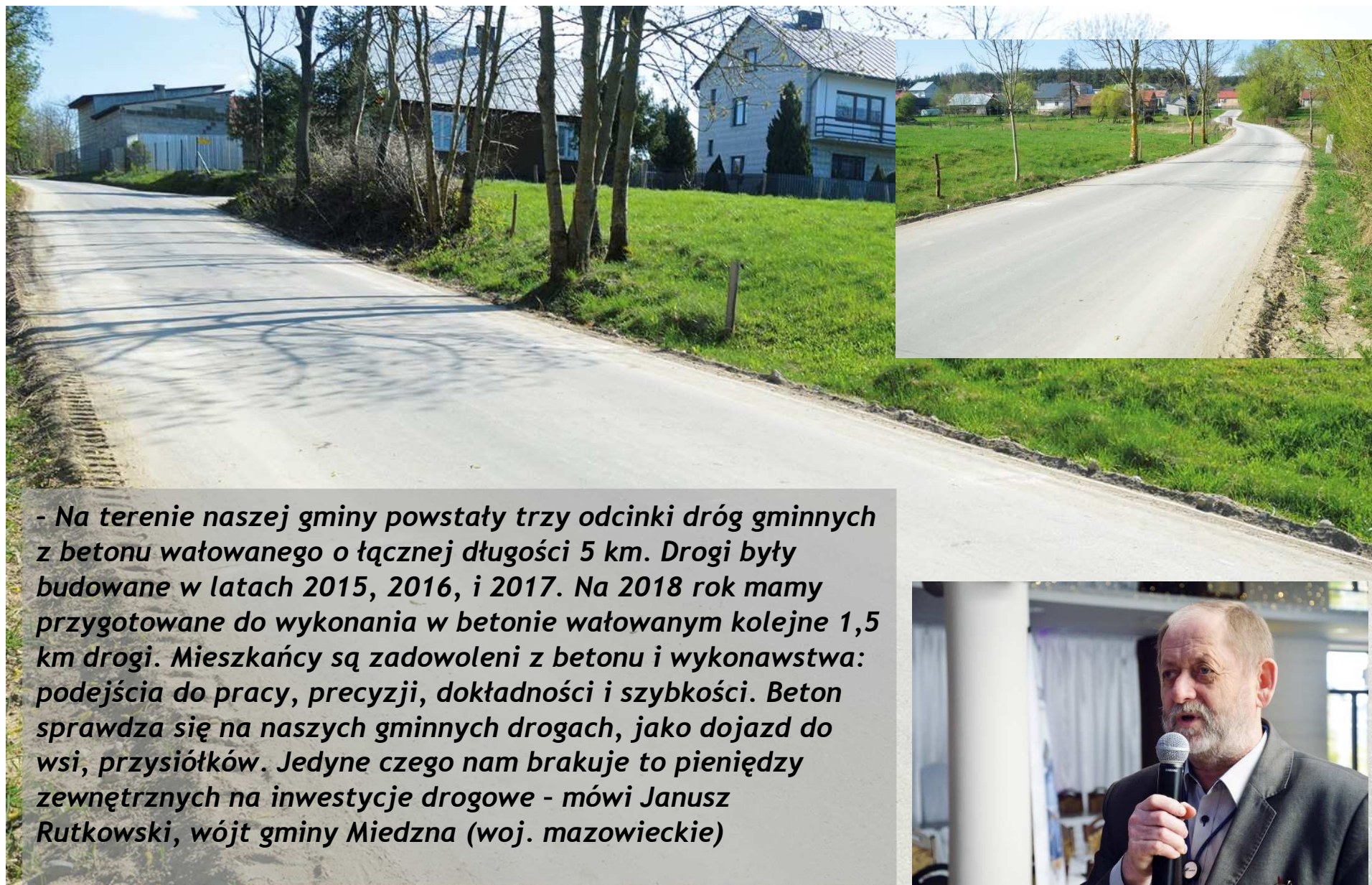
**Warszawskie ulice: Pszeniczna, Myśliwska, Na Skraju i Ruczaj (I etap) uzyskały w 2017 roku nawierzchnie z betonu wałowanego. Wykonawca - budżetowy Zakład Remontów i Konserwacji Dróg w Warszawie - wykonał je w ramach „Programu poprawy jakości eksploatacyjnej dróg nieutwardzonych”. Dzięki programowi realizowanemu przez stołeczny ratusz w latach 2017 - 2018 nawierzchnie z betonu wałowanego uzyskają jeszcze ulice: Ruczaj (II etap), Makowska, Inowłodzka i Szamotulska.**



***Budowa betonowej obwodnicy Świdnicy (woj. dolnośląskie) o długości 13 km została ukończona w październiku 2011 roku. - Wykonawca, który wygrał przetarg zaproponował zmianę technologii z bitumicznej na betonową. W cenie bitumu zaproponowano beton. Jednocześnie wydłużono gwarancję z 2 do 5 lat. Na tym nie koniec, gdyż zostawiono nam furtkę na przyszłość. Wszystkie obiekty inżynierskie w przebiegu drogi zostały dostosowane do budowy drugiej jezdni - mówił Leszek Loch, zastępca dyrektora Służby Drogowej Powiatu Świdnickiego, który w imieniu inwestora - Starostwa Powiatowego w Świdnicy - pilotował realizację inwestycji.***







***- Na terenie naszej gminy powstały trzy odcinki dróg gminnych z betonu wałowanego o łącznej długości 5 km. Drogi były budowane w latach 2015, 2016, i 2017. Na 2018 rok mamy przygotowane do wykonania w betonie wałowanym kolejne 1,5 km drogi. Mieszkańcy są zadowoleni z betonu i wykonawstwa: podejścia do pracy, precyzji, dokładności i szybkości. Beton sprawdza się na naszych gminnych drogach, jako dojazd do wsi, przysiółków. Jedyne czego nam brakuje to pieniędzy zewnętrznych na inwestycje drogowe - mówi Janusz Rutkowski, wójt gminy Miedzna (woj. mazowieckie)***





*Nie ma wątpliwości, że przy dużym natężeniu ruchu pojazdów ciężkich nawierzchnia betonowa jest jedyną możliwą do zastosowania i tworzy efektywną infrastrukturę. Droga betonowa na terenie Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej ma za sobą 17 lat użytkowania.*



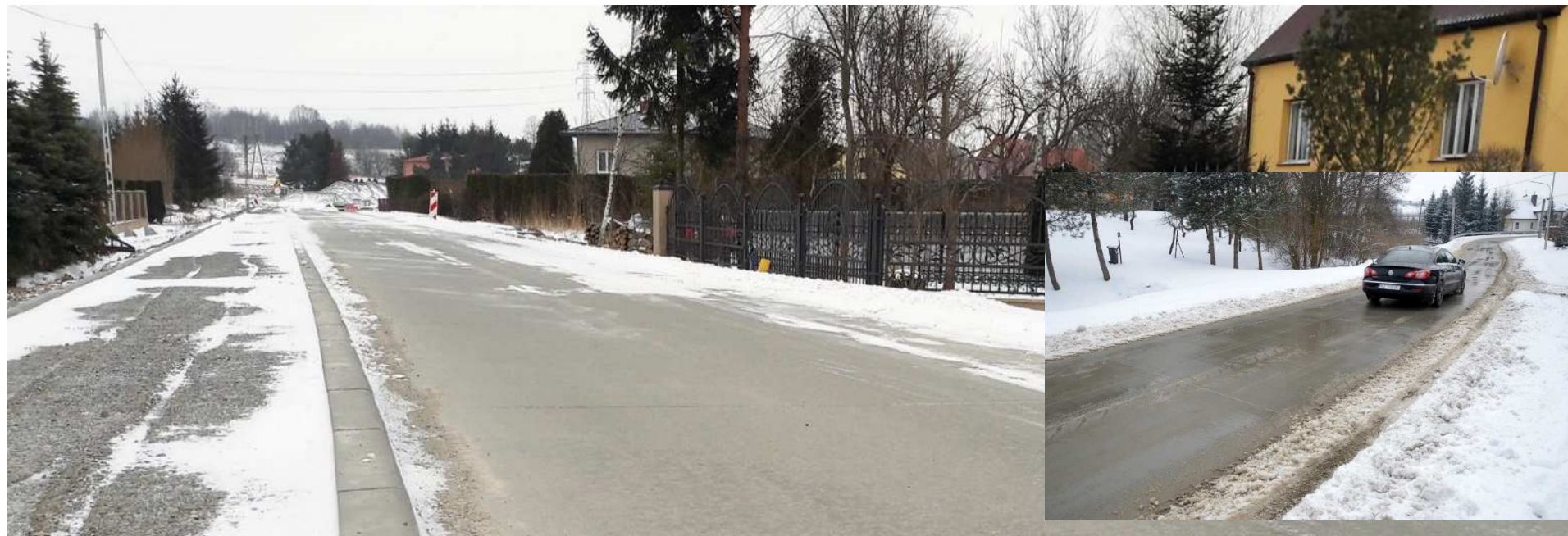




*Na terenie gminy Żurawica k. Przemyśla (woj. podkarpackie) jest obecnie 7,5 km dróg betonowych i stanowią one 12% wszystkich dróg. Najstarsze drogi betonowe mają obecnie po 17 lat dalej służą mieszkańcom. Podobna sytuacja jest na terenie gminy Pruchnik k. Jarosławia (woj. podkarpackie). Powstało tam już ok. 7,2 km dróg betonowych. - Każdego roku budujemy około 500 metrów dróg betonowych i jesteśmy z nich zadowoleni - mówi Wacław Szkoła, burmistrz miasta i gminy Pruchnik*







**- Poszukujemy trwalszych technologii, a budowa dróg z betonu jest obecnie na tyle dopracowana, że chcemy ją zastosować na konkretnych odcinkach przeznaczonych dla ruchu ciężkiego. Na pewno takie rozwiązanie przyniesie oszczędności eksploatacyjne w perspektywie 30 lat użytkowania- mówi Piotr Przytocki, prezydent Krosna. W Krośnie są już dwie drogi o nawierzchni betonowej: ul. Żniwna wykonana z betonu „lanego” i połowa ul. Wisze wykonana z betonu wałowanego. Budowa ul. Wisze została rozpoczęta w 2017 roku i zostanie zakończona w 2018 roku. Ulica na długości 1700 metrów będzie miała nawierzchnię z betonu wałowanego.**







***- Droga Izbicko - Otmice jest drogą betonową. Obok niej zrobiliśmy ścieżkę rowerową i wagę do ważenia pojazdów. Nawierzchnia betonowa jest trwalsza i pociąga za sobą mniejsze nakłady związane z utrzymaniem. A Opolszczyzna cementem stoi. Musimy to wykorzystać i budować drogi betonowe. W dłuższej perspektywie czasowej na pewno nam się to opłaci - mówił Józef Swaczyna Starosta Strzelecki***





Stowarzyszenie Producentów Cementu  
Polish Cement Association

# DOBRY GOSPODARZ

+

+

SPC

# DOBRY GOSPODARZ

Ponad 20 lat promocji dobrych przykładów i wymiany doświadczeń

Zarząd Stowarzyszenia Producentów Cementu ustanowił tytuł „**DOBRY GOSPODARZ**”

Tytuł dobrego gospodarza otrzymują ci samorządowcy, którzy myślą o drogach samorządowych w długiej perspektywie. Inwestują w trwałe i niskokosztowe w utrzymaniu **DROGI BETONOWE!**



# DOBRY GOSPODARZ – 2017

**Leszek Skowron**  
**Wójt Gminy Korzenna**



**Tadeusz Kauch**  
**Burmistrz Gminy Ujazd**



# DOBRY GOSPODARZ

**Marcin Majcher**  
**Burmistrz Gminy Ożarów**





# DOBRY GOSPODARZ

Józef Swaczyna  
Starosta Powiatu Strzeleckiego





Stowarzyszenie Producentów Cementu  
Polish Cement Association

# BETONOWE DROGI W SAMORZĄDACH

+

+

SPC