



- Budując trwałe drogi oszczędza się zasoby surowców naturalnych. Z kolei budując drogi tanio, można z tych oszczędności zrealizować wiele innych, potrzebnych przedsięwzięć drogowych, bądź tak wykonać prace utrzymaniowe, by nie ponosić zbędnych kosztów remontowych. W ten sposób niwelując zakłócenia w ruchu ograniczamy emisje szkodliwych związków – stwierdził Peter Sebaaly z Uniwersytetu Reno w amerykańskim stanie Nevada. To prosty i oczywisty rachunek ekonomiczny. Peter Sebaaly przytoczył go w wystąpieniu inauguracyjnym warszawską konferencję „Drogi przyjazne środowisku – ENVIROAD 2009”. Stwierdzenie amerykańskiego naukowca było wprowadzeniem do obszernej tematyki spotkania, którego wspólnym mianownikiem było wdrażanie optymalnych rozwiązań zarówno pod względem wykonania, jak i ochrony naturalnego otoczenia dróg.

Podejście polskich drogowców do planowania i realizacji inwestycji drogowych jest na etapie zmian mentalności. Trwa w tej chwili proces przewartościowania priorytetów i kryteriów przyjmowanych jako zasadnicze przesłanki do projektowania przedsięwzięć drogowych. Na ten proces i jego istotę zwraca uwagę prof. Dariusz Sybilski, który sam przyznaje się do może zbyt późnego zrozumienia potrzeby ochrony środowiska, jako nadrzędnej w stosunku do wszelkich innych działań. I zwraca na to uwagę w wypowiedziach, jakie w portalu publikujemy w grudniu (3 i 7 grudnia). W ślad za tym przedstawiamy w formie artykułów referaty prezentowane podczas konferencji ENVIROAD 2009. Dotykają one różnych aspektów techniki i technologii drogowej.



Peter Sebaaly w wystąpieniu inauguracyjnym ENVIROAD przedstawił katalog rekomendowanych rozwiązań materiałowych i wymagań dla mieszanek mineralno-asfaltowych na drogach miejskich i zamiejskich. W tym przypadku kładł nacisk na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, zwiększenie trwałości nawierzchni oraz na obniżanie kosztów wykonawstwa.

Polscy drogowcy w tym procesie zmian w podejściu do ekologii i ekonomii mogą się już poszczycić znacznymi sukcesami. Na przykład wdrażane jest nowe rozwiązanie w budowie mostów, które umożliwia rezygnację z tymczasowej trasy transportowej znacznie ingerującej w środowisko naturalne. „Proekologiczny projekt technologii budowy średniej wielkości obiektów mostowych” przedstawiają Zbigniew Białobrzeski i Paweł Mackiewicz (publikacja 8 grudnia). Natomiast projektowanie i praktyczne wykorzystanie technologii „rubblizingu” opisują Piotr Jaskuła i Józef Judycki. Do przebudowy odcinka drogi nr 22 właśnie wybrano technologię rozkruszania płyt betonowych na miejscu (ang. rubblizing), przetwarzając starą nawierzchnię w podbudowę niezwiązaną (publikacja 14-15 grudnia).

Zapraszamy do lektury grudniowych artykułów.

Agnieszka Serbeńska
redaktor naczelna edroga.pl