



Pod koniec ubiegłego roku zapadła decyzja, że część autostrad i dróg ekspresowych w Polsce zostanie zbudowanych z betonu. Rozpoczął się spór o to, czy to dobre dla [kondycji firm wykonawczych](#) albo [środowiska](#) oraz czy jest to [uzasadnione ekonomicznie](#). Argumentowano, że polskie drogi powinny być budowane w obu technologiach, w zależności od warunków i potrzeb, bo każda z nich ma swoje wady i zalety. Stowarzyszenia Producentów Cementu i Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych nadal przekonują, że mają tych zalet więcej niż konkurent.

Asfalt

Jak podaje Polskie Stowarzyszenie Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych, budowa dróg asfaltowych wymaga mniejszych nakładów energetycznych i przy ich wykonywaniu emitowana jest znacznie mniejsza ilość gazów cieplarnianych niż w przypadku dróg betonowych.

- Analizując dostępne dane dotyczące emisji dwutlenku węgla można śmiało powiedzieć, że wybór nawierzchni asfaltowych do budowy dróg jest znacznie bardziej ekologiczny niż wybór nawierzchni cementowych – podkreśla Andrzej Wyszyński, Prezes Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych (PSWNA). - Dodatkowo, innowacje wprowadzane przez przemysł asfaltowy, takie jak zastosowanie technologii „na ciepło” typu WMA (Warm Mix Asphalt), charakteryzującej się niższą temperaturą produkcji, pozwalają na dodatkowe obniżenie zużycia energii i zmniejszenie emisji CO₂, tym samym zmniejszając oddziaływanie na środowisko.

Zastosowanie asfaltu drogowego WMA (Warm Mix Asphalt) pozwala na obniżenie temperatury produkcji o 30°C, co przekłada się na oszczędność energii o 25% i przyczynia się do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych o 40-50%, podaje PSWNA. Jak czytamy w komunikacie, „według danych opublikowanych przez Mineral Products Association, emisja CO₂ podczas produkcji 1 tony asfaltu jest 25 razy mniejsza niż podczas produkcji 1 tony cementu. Z kolei według badań kanadyjskich, ślad węglowy – całkowita suma emisji gazów cieplarnianych – mierzony w całym

cyklu życia nawierzchni, jest ponad 3-krotnie mniejszy dla autostrady asfaltowej niż dla nawierzchni betonowej.

PSWNA argumentuje, że dostępne są już długowieczne nawierzchnie asfaltowe, które zachowują swoje właściwości nawet przez 50 lat. Dzieje się tak dzięki dodaniu polimerów, które sprawiają, że taki zmodyfikowany asfalt jest bardziej odporny na koleinowanie, spękanie, działanie wody czy mrozu.

Ponadto, metoda produkcji asfaltu z dodatkiem gumy ze zużytych opon samochodowych, pozwoliła na redukcję hałasu o około 3-6 decybeli. Już w przyszłym roku masa zużytych opon w Polsce ma wzrosnąć do około 200 tys. ton, z czego przynajmniej 15 proc. musi podlegać recyklingowi. Zastosowanie miazgi gumowego w nawierzchniach pozwala zatem efektywnie wykorzystać odpady i jednocześnie obniżyć hałas komunikacyjny, podaje PSWNA. Dodatkowo, nawierzchnie asfaltowe modyfikowane gumą również charakteryzują się zwiększoną odpornością na spękania, starzenie i działanie niskich temperatur.

Beton i cement

Branża cementowa z satysfakcją przyjęła decyzję GDDKiA o budowie ponad 800 km nowych dróg ekspresowych w technologii betonu cementowego, choć jest to zaledwie 27% wszystkich odcinków.

- Za stosowaniem betonu do budowy dróg przemawiają zalety nawierzchni betonowych: większa trwałość, przeciętnie 2,5-3,5 większa niż asfaltowych, przy nowoczesnych rozwiązaniach gwarantowana 40-50 letnia żywotność (nawet przy obciążeniach rzędu 130 kN/oś). Trzeba pamiętać, że drogi to inwestycja na pokolenia, dlatego niezwykle istotne są niższe koszty budowy i utrzymania w przypadku dróg betonowych w perspektywie kilkudziesięciu lat – przekonywał Federico Tonetti, członek Zarządu Stowarzyszenia Producentów Cementu, podczas konferencji prasowej, która odbyła się w połowie kwietnia z okazji 25-lecia SPC. – Drogi betonowe są bezpieczniejsze od asfaltowych, są cichsze i jaśniejsze, dzięki czemu zmniejszają się koszty ich oświetlenia.

Stowarzyszenie Producentów Cementu (SPC) szacuje, że rok 2015 będzie rokiem kolejnego wzrostu sprzedaży o 5-6%. Przewodniczący SPC Andrzej Ptak poinformował, że branża generuje pracę dla 25 tysięcy osób i każdego roku odprowadza w formie różnych podatków od 1,5 do 1,7 mld złotych, dlatego jej znaczenie dla gospodarki jest ogromne.

Zdaniem prof. Jana Dei, dyrektora Biura Zarządu SPC, przemysł cementowy w Polsce, dzięki przeprowadzonym modernizacjom, jest bardzo efektywny energetycznie. Ponadto, od 2015 wszystkie cementownie w Polsce stosują paliwa alternatywne. Prof. Deja poinformował, że przemysł cementowy zagospodarowuje 1/10 odpadów komunalnych powstających każdego roku, dlatego cementownie powinny być wyłączone z systemu handlu emisjami.

A, B i C: asfalt, beton i cement

Utworzono: wtorek, 28, kwiecień 2015 10:29

Produkcja jednej tony cementu generuje bowiem emisję ok. 600-700 kg dwutlenku węgla. W tej masie ponad połowę stanowi tzw. emisja procesowa, powstająca w wyniku rozkładu węglanu wapnia, na której wielkość branża nie ma wpływu. Przemysł cementowy w Polsce zabiega zatem o nieuwzględnianie emisji procesowej w rozliczeniach CO₂.

- Mimo iż jesteśmy najnowocześniejszym przemysłem cementowym w Europie, nie mamy już możliwości obniżenia emisji CO₂ - tłumaczył prof. Jan Deja. - Walczymy o to, by europejska polityka klimatyczna nie doprowadziła do ucieczki m.in. przemysłu cementowego z Europy. Trzeba pamiętać o tym, że w chwili, gdy sprzedaż cementu w Polsce osiąga 14 mln ton, branża cementowa jest zmuszona kupować uprawnienia do emisji CO₂.

W ubiegłym tygodniu GDDKiA otworzyła oferty w przetargu na niespełna 5-km odcinek autostrady A1, który będzie wykonywany w technologii betonowej. Do zamawiającego wpłynęło aż 13 ofert, z których najniższa wynosiła 219 mln zł. Tego samego dnia podpisano kontrakt na budowę dwóch odcinków drogi ekspresowej S7 między Ostródą i Olsztynkiem, o nawierzchni bitumicznej i łącznej długości około 20 km, za ponad 680 mln zł. Obaj wykonawcy deklarują 10-letni okres gwarancji. Na drogach będzie więc i beton, i asfalt.

Ilona Hałucha

(na podstawie informacji z PSWNA, SPC, GDDKiA)