

WYZWANIA

ROLA INFRASTRUKTURY DROGOWEJ W KREOWANIU ATRAKCYJNOŚCI BIZNESOWEJ REGIONÓW



Andrzej Wyszynski

Prezes Polskiego Stowarzyszenia
Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych

W dobie złożonych łańcuchów dostaw w procesie produkcyjnym, o przewadze konkurencyjnej producentów często decyduje to jak szybko i tanio są w stanie transportować surowce i półprodukty do swoich zakładów oraz jak sprawnie są w stanie dystrybuować swoje produkty.



Jan Krynicki

Rzecznik Prasowy, Biuro Generalnego Dyrektora,
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Dobrze rozwinięta drogowa infrastruktura, to nie tylko szybsze połączenia, ale przede wszystkim wyższy poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, a więc lepsza ochrona naszego życia i zdrowia. Co ważne, oba te aspekty mają realny wpływ na rozwój gospodarki Polski.

Jeśli porównamy krajową gospodarkę do żywego organizmu, infrastruktura transportowa, w tym drogowa, będzie w nim odgrywała rolę układu krwionośnego. To za jego pośrednictwem do wszystkich organów dostarczany jest tlen i pożywienie. Dzięki niemu organizm może się rozwijać i normalnie funkcjonować. Bez niego zaś życie zamiera. Podobnie w przypadku infrastruktury transportowej, która umożliwia przemieszczanie się ludzi i towarów oraz dystrybucję wszelkich wytwarzanych i przetwarzanych dóbr.

w Strykowie wynosiło kilkanaście procent, a miasto nie wyróżniało się niczym szczególnym na tle innych. W 2014 roku stopa bezrobocia spadła do poziomu 5 proc., a na terenie gminy pojawiły się dziesiątki firm, które doceniły bliskość wysokiej jakości infrastruktury drogowej.

W dobie złożonych łańcuchów dostaw w procesie produkcyjnym, o przewadze konkurencyjnej producentów często decyduje, to jak szybko i tanio są w stanie transportować surowce i półprodukty do swoich zakładów oraz jak sprawnie są w stanie dystrybuować swoje produkty. Przedsiębiorcy poszukują więc pod swoje inwestycje miejsc, które gwarantują dobry dostęp do infrastruktury drogowej.

Jakość i dostępność tej infrastruktury jest ważna także dla pracowników, którzy często, szczególnie w sektorze produkcyjnym, mieszkają w znacznym oddaleniu od swoich zakładów pracy. Możliwość szybkiego dojazdu, a także komfort i bezpieczeństwo pobliskiej infrastruktury drogowej, znacznie podnoszą atrakcyjność pracodawcy, co jest szczególnie istotne dziś, kiedy bezrobocie jest relatywnie niskie, a rynek pracy staje się rynkiem pracownika. ■

Spójną sieć bezpieczniejszych i o dużej przepustowości dróg można porównać do szybkiego sprawnego „krwiobiegu kraju” dającego dodatkowo siły napędowe dla gospodarki państwa. Stąd tak duży nacisk na wykonanie pełnych ciągów komunikacyjnych, a szczególnie dróg bez kolizyjnych skrzyżowań. Obecnie w realizacji (po podpisaniu umowy, w projektowaniu lub w budowie) jest ponad 130 km nowych dróg, a ponad 700 km w przetargach.

Dobrze rozwinięta drogowa infrastruktura, to nie tylko szybsze połączenia, ale przede wszystkim wyższy poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, a więc lepsza ochrona naszego życia i zdrowia. Co ważne, oba te aspekty mają realny wpływ na rozwój gospodarki Polski. W celu wyraźniejszego pokazania realnych zysków płynących z prac nad bezpieczeństwem ruchu drogowego, m.in. dzięki zastosowaniu rozwiązań inżynierskich, wystarczy wspomnieć wyliczenia Banku Światowego. Wskazują one, że każda śmiertelna ofiara to koszt dla nas, Podatników rządu ok. 2 mln zł. 10 lat temu liczba zabitych na drogach w Polsce była ok. dwukrotnie większa niż obecnie, bo oscylowała w okolicach 6 tys. ofiar. W tym samym okresie liczba kilometrów dróg

szybkiego ruchu wzrosła z niespełna tysiąca do ponad 3100. Poprawiły się także inne czynniki. Jednak kiedy spojrzymy na statystyki śmiertelnych ofiar, widzimy, że drogi krajowe, przenoszące do 40 proc. ruchu kołowego, mają coraz mniejszy udział w tych niechlubnych statystykach, a więc i przynoszą ogromne oszczędności, jeżeli przeliczymy to na pieniądze.

W najbliższych latach będą kończone kolejne trasy łączące miasta i granice Polski ze sobą. Już dziś funkcjonuje autostradowe połączenie Niemiec, Czech i Ukrainy przez Polskę (drogami A1 i A4). Jesienią 2018 r. do tej trasy ma dołączyć ekspresowa „trójka” prowadząca przez autostradę A2 do szczecińskich portów.

Pozostając w okolicach A4 przypomnijmy, że trwa realizacja drogi S5 mającej w 2019 r. połączyć Wrocław, Poznań i Bydgoszcz z autostradą A1 w okolicach Grudziądza, a więc i z Gdańskiem.

Zaś trójmiejskie porty, mają uzyskać połączenie z Czechami autostradą A1 przed końcem 2019 r., gdzie odcinek między Częstochową a Piotrkowem Trybunalskim może jeszcze pozostać drogą krajową klasy GP. Natomiast rok wcześniej ma zostać ukończona ekspresowa siódemka z Gdańska w stronę Warszawy aż do granicy woj. warmińsko-mazurskiego. Dalszy odcinek S7 do Płońska jest w przetargu. ■



Kontynuacja materiałów na:

www.poradnikbiznesu.info



REWOLUCJA NA POLSKIM RYNKU BUDOWY DRÓG

■ ORBITON HiMA, czyli asfalt nowej generacji odporny na zmienne warunki atmosferyczne, spękania nawierzchni oraz zapobiegający powstawaniu kolein, ma coraz szersze zastosowanie na drogach w całej Europie.

Asfalt wysokomodyfikowany, uznany przez ekspertów drogownictwa za innowacyjny produkt o wysokiej jakości, już został zastosowany na polskich drogach, w tym m.in. na jednym z odcinków autostrady A4. Według ekspertów, główną zaletą stosowania asfaltów wysokomodyfikowanych nazywanych także długowiecznymi, oferowanych przez Spółkę ORLEN Asfalt, jest ich doskonała odporność na niskotemperaturowe spękania nawierzchni, przeciwdziałanie koleinom oraz zwiększenie wytrzymałości zmęczeniowej całej nawierzchni. Mieszanka zawierająca ORBITON HiMA cechuje się swego rodzaju uniwersalnością, w efekcie czego, zakres temperatur, w jakich nawierzchnia może pracować, jest bardzo szeroki – podkreślają inżynierowie dostawcy odpowiadający za badania i rozwój produktu. Ponadto, asfalt wysokomody-

fikowany ORBITON HiMA może wydłużyć o 30, a nawet o 50 lat trwałość drogi, w zależności od tego, w jakiej warstwie nawierzchni zostanie położony oraz jakie rozwiązania strukturalne zostaną przyjęte przez wykonawcę. Okres gwarancji jest obecnie najczęściej stosowanym przez inwestorów pozacenowym istotnym kryterium przy wyborze ofert. Nic więc dziwnego, że asfalty długowieczne wzbudzają powszechne zainteresowanie, nie tylko wśród firm układających nawierzchnie drogowe, ale także wśród samorządów, które chcą mieć drogi w jak najlepszym stanie i przez jak najdłuższy czas.

Jak wynika z analiz opinii drogowców, śledzą oni najnowsze rozwiązania dostępne na rynku i decydują się na zastosowanie asfaltu długowiecznego, ponieważ ich celem jest nie tylko wydłużenie czasu eksploatacji nawierzchni dróg, ale także zwiększenie ich trwałości. Uważają ponadto, że jest to

przyszłościowy kierunek, który będą wybierać inwestorzy. Warto w tym miejscu także zaznaczyć, że przy wyborze dostępnych na rynku materiałów, pod uwagę brane są nie tylko koszty budowy czy modernizacji, ale także możliwość optymalizacji wydatków związanych z utrzymaniem i eksploatacją drogi.

Asfalty wysokomodyfikowane z pewnością są właściwą odpowiedzią na coraz wyższe wymagania stawiane nawierzchniom przez inwestorów i użytkowników dróg. Wydłużone okresy gwarancyjne są więc wyzwaniem, które może zostać spełnione dzięki zastosowaniu innowacyjnych rozwiązań, jak np. asfalt wysokomodyfikowany. Ponadto, warto wspomnieć, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zastosowanie asfaltów wysokomodyfikowanych określiła jako jeden z trzech głównych kierunków rozwoju technologii nawierzchni asfaltowych w Polsce.



Krzysztof Błażejowski
Dyrektor ds. Badań i Rozwoju
ORLEN Asfalt Sp. z o.o.