

II Forum Beton w Drogownictwie

tekst: **TOMASZ ORŁOWSKI**, Polski Kongres Drogowy

II Forum *Beton w drogownictwie*, które odbyło się 3-5 marca 2020 r. w Ostródzie, pokazało, że beton ma przyszłość w drogownictwie w czasach rosnących wymagań klimatycznych i jakościowych. Przemawiają za nim także argumenty ekonomiczne.

Organizatorami Forum były trzy współpracujące ze sobą blisko stowarzyszenia: Polski Kongres Drogowy, Stowarzyszenie Producentów Cementu oraz Stowarzyszenie Przemysłu Wapienniczego. Po pierwszej edycji Forum, która odbyła się w kwietniu 2019 r. w Suwałkach, organizatorzy zakładali, że będzie się ono odbywać co dwa lata. Okazało się jednak, że jest tyle ważnych tematów do omówienia, że potrzebne są częstsze spotkania przedstawicieli branży.

Nie wiadomo, na jak długi czas było to ostatnie takie spotkanie drogowców. Jak niemal cała gospodarka, konferencje i szkolenia stały się ofiarą pandemii. Chociaż uwaga wszystkich koncentruje się teraz na innych sprawach, warto przypomnieć kilka ważnych wniosków z tej konferencji.

Po pierwsze, beton ma dobrą przyszłość w czasach rosnących wymagań klimatycznych. Głównym powodem, który wymusza ponowne przemyślenie zastosowań wszystkich materiałów budowlanych, w tym betonu, jest ambitny cel neutralności emisyjnej europejskiej gospodarki w perspektywie 2050 r. W tym kontekście powszechnie znane zalety nawierzchni betonowych jeszcze bardziej zyskują na wadze – stwierdził prof. Jan Deja, dyrektor Biura SPC. Trwałość (średnio wyższa 2,5 razy niż nawierzchni asfaltowych) to mniej utrudnień na drogach i rzadsze remonty. Na drogach betonowych mniejsze o 2-3% jest zużycie paliwa, a w przypadku samochodów ciężarowych to zużycie jest nawet o kilkanaście procent niższe. Zmniejszenie nawet tylko o 3% zużycia paliwa daje niższą emisję dwutlenku węgla o blisko 71 t/km w skali roku.

Po drugie, w 2019 r. GDDKiA zdecydowała, że we wszystkich nowych kontraktach oraz tych, w których wprowadzenie zmian nie spowoduje wydłużenia terminu, da wykonawcom możliwość wyboru technologii nawierzchni (podatnej lub sztywnej). Zdaniem zamawiającego, brak jest jednoznacznych argumentów technicznych o wyższości jednej technologii nad drugą, a w przypadku podnoszonych często argumentów o niższych kosztach utrzymania



Obrazy II Forum otworzyli prof. Jan Deja, dyrektor Biura SPC, oraz Zbigniew Kotlarek, prezes zarządu PKD

są one trudne do zweryfikowania, gdyż nie ma jednoznacznych założeń i modeli obliczania cyklu życia drogi. Uczestniczący w konferencji przedstawiciele firm cementowych i wykonawców specjalizujących się w nawierzchniach betonowych deklarowali otwarcie, że opowiadają się za wolną konkurencją różnych technologii.

Po trzecie, z wypowiedzi przedstawicieli zamawiającego wynika, że kluczową rolę przy wyborze odegra cena. Tu przemysł cementowy ma swoje argumenty. Są tu wyraźnie niższe koszty bezpośrednio podczas budowy (prof. Deja szacuje je nawet na 30%) i jeszcze niższe (50%) koszty utrzymania w całym cyklu życia. Jednocześnie – zadeklarował prelegent – środowisko związane z produkcją cementu i betonu opowiada się za wolną konkurencją różnych technologii. Zacytował badania przeprowadzone przez Massachusetts Institute of Technology. Pokazały one, że w stanach, w których konkurencja pomiędzy betonem i asfaltem prowadzi do ponad 25-procentowego udziału nawierzchni betonowych, koszt realizowanych kontraktów na budowę dróg jest niższy o ok. 14%, co potwierdza, że taka konkurencja jest korzystna także dla publicznych zamawiających.

Pierwsze reakcje na to nowe podejście GDDKiA przyniosły obawy, czy nie oznacza to powrotu do monokultury asfaltowej, uwarunkowanej w Polsce historycznie.



Zwiercieniem obiad Forum był galowy koncert zespołu Bellcanti Opera Girls z Trójmiasta

Przez lata budowania dróg asfaltowych firmy dorobiły się dobrze przygotowanych specjalistów i sprzętu do prac w tej technologii. Nie ma jeszcze wystarczająco dużo danych, żeby ocenić efekty tej zmiany w warunkach przetargowych GDDKiA, ale firmy wyspecjalizowane w kładzeniu nawierzchni betonowych nie narzekają na brak zleceń, a w ostatnim czasie odnotowały wiele sukcesów. Jednym z najbardziej spektakularnych było ukończenie budowy obwodnicy Częstochowy w ciągu autostrady A1 przez konsorcjum firm Strabag, Budimex i Budpol. Nawierzchnie betonowe można spotkać także coraz częściej na drogach zupełnie lokalnych, a nawet leśnych, gdzie ze względów przyrodniczych niewskazane jest stosowanie asfaltu.

