



Przeciętnie na roboty drogowe przyjmowany jest roczny bądź dwuletni okres gwarancji. Dobierane więc do wbudowania materiały drogowe i ich cechy, zapewniają wytrzymałość na ten wyznaczony gwarancją czas. A co potem? Przecież droga zgodnie z dokumentacją jest budowana na 20-letni okres eksploatacyjny. A coraz częściej mówi się o budowaniu dróg tzw. długowiecznych, które z założenia mają być trwałe i łatwe w utrzymaniu. - Chodzi w tym przypadku o zrobienie podbudowy drogi tak mocnej, by tylko zajmować się warstwami ścieralnymi, na przykład wymieniając już wypolerowane w eksploatacji, aby zapewnić w ten sposób komfort jazdy i bezpieczeństwo – mówi Wacław Michalski, dyrektor Departamentu Technologii Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Biorąc zatem pod uwagę jakość oddawanych do użytku dróg oraz ich trwałość w GDDKiA nastąpią zmiany w organizacji prac laboratoriów.

- Okres gwarancji należy rozumieć jako czas, w którym mają się ujawnić wady ukryte. Wykonawca musi więc mieć świadomość, że jest po to, by wybudować za pieniądze podatników drogę na okres 20 lat, a nie po to, by wziąć pieniądze za to, co ma przetrwać tylko okres gwarancji. Za trzy lata-cztery lata naszym zmartwieniem będzie generalny remont, oczywiście – robiony znowu za pieniądze podatnika. Nie wspomnę tu o kosztach dodatkowych ponoszonych przez użytkowników, a wynikających z utrudnień w ruchu – mówi Wacław Michalski. – Wyniki badań naszych laboratoriów okazały się rozbieżne w stosunku do tych, jakie uzyskiwali wykonawcy. Oni w swojej obronie zaślaniai się argumentami, że ich laboratoria są akredytowane. A przecież to nie znaczy, że nasze nieakredytowane laboratoria gorzej wykonują badania. Trudno mi uznawać wyniki wykonawców za wiarygodne i nie zgodzę się też, by takie ich uzasadnienia służyły jako zasłona dla złego wykonania – zaznacza Wacław Michalski.

Jednak żeby kontrolować jakość i trwałość wykonanych robót trzeba mieć odpowiednie narzędzia. Dlatego przystąpiono do reorganizacji laboratoriów. Wacław Michalski nie ukrywa, że kiedy zaczął pracę w GDDKiA cztery lata temu, okazało się, że laboratoria, funkcjonujące jako gospodarstwa pomocnicze GDDKiA, mają zróżnicowane poziomy, brakowało w nich specjalistów i sprzętu oraz warunków do prowadzenia badań. Problemem też było umocowanie laboratoriów jako gospodarstw pomocniczych. Ta formuła oznacza, że laboratorium musi samodzielnie się utrzymać. - Macierzysta jednostka nie zawsze jest w stanie zapewnić takiej ilości badań, by temu sprostać. Musiały więc pozyskiwać zlecenia z zewnątrz, często od firm wykonawczych. Tu więc pojawił się konflikt interesów. Właśnie między innymi w celu wyeliminowania tego konfliktu postanowiliśmy laboratoria wcielić do struktur GDDKiA jako wydziały technologii. To nastąpi już od 1 stycznia 2011 roku. Wszystko jest już przygotowane do powołania pionów technologicznych w każdym oddziale. Natomiast w tym nowym usytuowaniu laboratoriów dostrzegam kolejny problem. Otóż, teraz będą one miały za mało pracy. Dlatego przygotowujemy małe programy badawcze, dla których prace laboratoryjne i analizy wyników możemy wykonać samodzielnie, bez angażowania instytutów naukowych i badawczych - zaznacza Wacław Michalski.

Wacław Michalski ubolewa jednak nad innym, na pewno istotnym problemem takiego usytuowania laboratoriów, jakim będzie pozostawienie bez opieki laboratoryjnej inwestorów samorządowych. GDDKiA już nie będzie mogła świadczyć usług na zewnątrz, a samorządowi administratorzy dróg dotąd korzystali z jej laboratoriów zlecając badania na swoich kontraktach.

- Przygotowując reorganizację i po przyjrzeniu się sytuacji laboratoriów stwierdziliśmy, że z 16 działających w oddziałach dla 12 w ogóle trzeba wybudować nowe siedziby, bo stare nie zapewniają właściwych warunków bezpieczeństwa pracy - zauważa Wacław Michalski. Koszt budowy nowych laboratoriów GDDKiA to około 100 mln zł. Pozostałe cztery laboratoria zostaną zmodernizowane. Wszystkie będą wyposażone w sprzęt zgodny z europejskimi normami. Na wyposażenie 16 stacjonarnych laboratoriów wydano w ubiegłym i w tym roku łącznie 27 mln zł, a w przyszłym planowane są wydatki na 8-10 mln zł.

- Organizujemy też laboratoria niestacjonarne (polowe), które lokujemy bezpośrednio w sąsiedztwie budów. Koszt wykonania badania jednej próbki czasami sięga kilkudziesięciu złotych, więc wyjazd po nią dwóch osób z laboratorium i przejazd samochodem kilkaset kilometrów podnosi znacznie te koszty. Zorganizowanie laboratorium na budowie i wykonanie tam podstawowych badań znacznie przyspieszy proces decyzyjny na budowie. Dzięki temu kierownik projektu czy inżynier kontraktu już na drugi dzień od zlecenia badania otrzymuje wynik i na jego podstawie akceptuje roboty bądź zarządza poprawki. Na przykład na Mazowszu mamy teraz kontrakty od północy regionu w okolicach Ostrołęki, Ciechanowa, Płocka, po położony na południu Radom, Szydłowiec. Grupa laborantów tylko objeżdżając te zadania, by pobrać próbki, traci cały dzień. Dlatego podstawowy serwis badawczy chcemy zapewnić na miejscu - podkreśla Wacław Michalski.

Droga pod laboratoryjną kontrolą

Utworzono: piątek, 31, grudzień 2010 08:46 Agnieszka Serbeńska

GDDKiA od początku tego roku prowadzi monitoring badań. - Okazało się, że na niektórych budowach, mówiąc kolokwialnie, idzie się po bandzie, czyli wykonawca trzyma się najniższych wymagań. Łatwo więc te granice przekroczyć. Monitoring natychmiast nam wykazuje problemu, jak na przykład niedogęszczenie, użycie niewłaściwego materiału czy lepiszcza. Informacje z takiego monitoringu trafiają do inżyniera kontraktu, kierownika projektu, czyli do zarządzających budową, oraz do pionu realizacji inwestycji GDDKiA. W tym dokumencie, w przypadku stwierdzenia wad, podejmuje się konieczne działania, na przykład dogęścić, wymienić materiał itd. Inżynier kontraktu czasami bywał raz w tygodniu na budowie, a kierownik projektu wizytował budowę od czasu do czasu. Jeśli więc coś się zdarzyło, co dostrzegł inżynier kontraktu, to wydawał polecenie wykonania badań, a laboratorium – w zależności od swoich terminów – powiedzmy po trzech dniach delegowało pracowników do pobrania próbek. Za nim więc coś się wyjaśniło, już na budowie drogi kładzono kolejne warstwy. Często dopiero na odbiorze dowiadywaliśmy się o kłopotach i zastanawialiśmy się, jak je rozwiązać – mówi Wacław Michalski.

Na podstawie monitoringu GDDKiA zbiera informacje jak wykrywane błędy w wykonawstwie wpływają na harmonogram realizacji kontraktów. - Oczywiście, wykonawcy nie są zadowoleni, ponieważ cały czas patrzymy im na ręce. Zgłaszają szereg pretensji o opóźnianie w ten sposób robót itp. Tam, gdzie wszystko idzie zgodnie z dokumentacją, to niczego się nie czepiamy i robota płynnie postępuje. Dla nas jako obywateli kraju istotne jest, by prace wykonano dobrze, bo wszyscy płacimy za to ogromne pieniądze. W tej chwili na świecie koszt kilometra drogi jest zdecydowanie niższy. U nas, w budownictwie drogowym w tej chwili panuje koniunktura. Jest duże zapotrzebowanie na materiały drogowe i dlatego na przykład tona kruszywa drogowego jest ponad dwukrotnie wyższa niż w innych krajach świata. Rosnące koszty to też ważny argument do tego, by wreszcie zapanować nad problemem jakości, by wreszcie Polacy nie narzekali na stan naszych dróg, płacimy więcej więc więcej wymagamy – zastrzega Wacław Michalski.

AS