Beton zbija drogowe koszty

Utworzono: środa, 14, styczeń 2015 11:42 Redakcja edroga.pl

W projekcie Programu Budowy Dróg Krajowych (PBDK) na lata 2014-2020 wytypowano odcinki, na których przewidziano odpowiednio nawierzchnie bitumiczne i betonowe. Po zweryfikowaniu pierwotnych planów (z jesieni ubiegłego roku) ostatecznie na sieci dróg głównych wskazano odcinki o łącznej długości około 810 km, dla których Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad dostrzega potrzebę oraz możliwości wykonania nawierzchni betonowych. Ich udział w ogólnej długości dróg zaplanowanych w PBDK stanowi około 27 procent.

Wyboru i określenia długości odcinków przeznaczonych do wykonania w technologii betonowej GDDKiA dokonała na podstawie wielokryterialnej analizy, obejmującej: rozpoznanie potencjału dostępnych technologii, obliczenia kosztów budowy i utrzymania, badania natężenia ruchu istniejącego i jego prognoz, porównania zmienności cen materiałów oraz analizy zachowań rynkowych. W tym też brano pod uwagę zagadnienia jednorodności nawierzchni w ciągu danej drogi oraz emitowany hałas przez odmienne rodzaje nawierzchni.

GDDKiA na podstawie dokonanych analizy przekonuje, że koszty budowy nawierzchni betonowej są niższe niż asfaltowej. Zdaniem drogowej organizacji wprowadzenie szerzej do stosowania technologii betonowej przyczyni się do zwiększenia konkurencyjności drogowych firm wykonawczych oraz wyhamuje proces wzrostu cen budowy dróg, a być może nawet przyniesie obniżenie tych kosztów. Jednak przedsiębiorcy drogowi mają wiele wątpliwości w odniesieniu do prezentowanych przez rząd i państwową administrację drogową korzyści zastosowania technologii betonowej. Jeszcze z początkiem listopada ubiegłego roku Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa wystosowała pismo do GDDKiA z pytaniami o podstawy ustalania ciągów o nawierzchni betonowej, a przede wszystkim o rachunek wskazujący konkretne kwoty oszczędności, jakie ta technologia ma przynieść na etapie budowy i utrzymania. Ponadto organizacja zapytała o to, w jaki sposób technologia betonowa spełnia ideę zrównoważonego rozwoju.

Wartość oszczędności możliwych do uzyskania w przypadku zastosowania technologii betonowej została obliczona jako różnica aktualnych kosztów wykonania określonej powierzchni dróg w technologii betonowej i bitumicznej – odpowiedziała GDDKiA w piśmie skierowanym do OIGD (pismo i załączniki do niego dostępne są na stronie internetowej OIGD http://www.oigd.com.pl/index.php?option=16&action=news_show&news_id=891). GDDKiA tłumaczy, że różnica kosztów została określona na podstawie ofertowych kosztów budowy nawierzchni jezdni głównych z rozstrzygniętych już zadań oraz przy założeniu analogicznej kategorii ruchu oraz warunków gruntowych. Według nowego projektu PBDK, a więc dla zakresu skróconego o 46,3 km, uzyskana oszczędność z zastosowania technologii betonowej na trasach szybkiego ruchu ma sięgnąć 635 mln zł.*

Oszczędności mają też być efektem ograniczonego w technologii betonowej zakresu

Phoca PDF

niezbędnych prac utrzymaniowych. Sposób wyliczenia oszczędności na zabiegach utrzymaniowych oparto na wewnętrznych materiałach pionu utrzymania GDDKiA. Dla pierwotnie planowanych odcinków o długości 855 km kwota rocznych oszczędności miała sięgnąć blisko 6,75 mln zł.

Jak zastrzegła GDDKiA w piśmie do OIGD, korzyści ze stosowania technologii betonowej powinny dotyczyć nie tylko budowy i eksploatacji dróg. Wskazuje na istotną potrzebę krajowej gospodarki. Otóż w opinii tej instytucji drogowej zróżnicowanie stosowanych technologii wpłynie między innymi na wzrost konkurencyjności, a przecież brak dominacji jednej technologii jest podstawową zasadą zrównoważonego rozwoju. Przekonuje ona, że przełamywanie monokultury technologicznej w konstrukcji nawierzchni drogowych jest wyrazem troski inwestora o jakość dróg i efektywność wydatkowania środków publicznych (w perspektywie 30 lat trwałości), a ponadto przyczynia się do rozwoju różnych gałęzi przemysłu drogowego.

GDDKiA, przygotowująca się do ogłoszenia zamówień z PBDK, zaznacza, że w sposobie dokonywania oceny ofert zapewni warunki uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców. Nie będzie wymagała więc wykazania spełnienia warunków udziału w postępowaniu w zakresie wiedzy i doświadczenia przy realizacji zadań polegających na budowie dróg w konkretnej technologii, a więc asfaltowej czy betonowej.

W piśmie do OIGD przywoływana jest też nowa Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, która wskazuje na rozwiązania przeciwdziałające wyborowi oferty jedynie z pozoru najkorzystniejszej. Między innymi ta regulacja nakazuje zamawiającym udzielać zamówień na podstawie oferty najkorzystniejszej ekonomicznie z punktu widzenia zamawiającego w długim okresie czasu. Oferta najkorzystniejsza ekonomicznie to najlepsza relacja jakości do ceny.

***

Obecnie - jak podaje GDDKiA - udział dróg betonowych w ogólnej długości wszystkich dróg krajowych wynosi 2 procent. Ten udział do 2020 roku ma wzrosnąć do 4 procent. W przypadku dróg szybkiego ruchu udział nawierzchni betonowych obecnie wynosi 18 proc., a w 2020 roku sięgnie 26 proc.

Celem GDDKiA jest uzyskanie trwałych i jakościowych dróg, zminimalizowanie kosztów budowy i utrzymania dróg oraz ograniczenie wzrostu kosztów materiałów. Czy rzeczywiście uda się uzyskać zakładany efekt? W tej chwili w środowiskach firm wykonawczych trwa dyskusja. O wątpliwościach pisaliśmy między innymi w materiale „Drogi betonowe? Drogowe racje i reakcje” http://edroga.pl/drogi-i-mosty/drogi-betonowe-drogowe-racje-i-reakcje-261111013 . W tej chwili w środowiskach firm wykonawczych trwa dyskusja. Będziemy zbierać i prezentować racje i argumenty stron inwestora i wykonawców kontraktów drogowych. Sprawa jest istotna, ponieważ dotąd w Polsce dominowały drogi asfaltowe, a zatem w tej

chwili w krajowym drogownictwie dokonuje się swoista rewolucja technologiczna.

AS

**Wartość oszczędności liczona była dla pierwotnie zakładanej długości dróg betonowych, tj. dla 855 km. Dla pierwotnego projektu programu, a więc na czas jego sporządzenia we wrześniu ubiegłego roku, kwotę oszczędności na wykonawstwie oszacowano na poziomie 670 mln zł.*

Phoca PDF