Firmy gotowe na beton?

Utworzono: czwartek, 22, styczeń 2015 08:36



Uchylenie szerzej drzwi technologiom betonowym jest świadomą decyzją – podkreśla Zbigniew Rynasiewicz, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju. – Zdawaliśmy sobie sprawę, że możemy wywołać dyskusję o tym, jak ta decyzja wpłynie na branżę i kondycję polskich firm drogowych - dodał. Wiceminister równocześnie uspokaja, że nie chodzi tu o dokonanie rewolucji, lecz o przyjęcie w Polsce zasady, że rozwijamy obie technologie – betonowe i asfaltowe – oraz o stworzenie możliwości wyboru technologii wykonania konstrukcji nawierzchni w zależności od zakładanych parametrów i klasy drogi, w tym także na podstawie analizy opłacalności ekonomicznej drogowego projektu.

Takie wyjaśnienia i zapewnienia wiceministra można było usłyszeć na specjalnym posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury. Debata z udziałem przedstawicieli organizacji drogowych oraz ekspertami miała miejsce 16 grudnia ubiegłego roku, a więc zaraz po tym jak w środowiskach branży drogowej podniesiono alarm.

Polskie przedsiębiorstwa są biegłe w technologiach asfaltowych. Wykonawstwo dróg bitumicznych ma w naszym kraju wręcz usankcjonowaną tradycję, również dzięki wsparciu nauki, która umożliwiła jej dopracowanie i optymalne dostosowanie do polskich warunków klimatycznych i geograficznych. Wiceminister Rynasiewicz jednak zapewnia, że przyjęty przez rząd i jego drogową agendę tryb przesuwania technologicznej „zwrotnicy” da firmom czas na przygotowanie się do zmian. Ponadto zapewnia, iż przyniesie to im korzyści i przyczyni się do ich unowocześnienia.

Stan betonowego posiadania

W Polsce już możemy jeździć odcinkami dróg o nawierzchniach betonowych, między innymi na autostradzie A1 czy drodze ekspresowej S8. Generalna Dyrekcja Dróg

Phoca PDF

Krajowych i Autostrad podaje, że liczba złożonych wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu dla odcinków A1 i S8 realizowanych w technologii nawierzchni betonowej sięgnęła średnio 23., a złożyło je 48 firm. Dla odcinków A1 i S8 realizowanych z kolei w technologii nawierzchni asfaltowej 22 wnioski złożyło 55 firm. Natomiast dla odcinków A1 i S8 (tj. A1: Stryków-Tuszyn, Rząsawa-Pyrzowice, Toruń w. Kowal-Stryków; S8: Syców-Walichnowy, Walichnowy-Łódź w. Wrocław) realizowanych w technologii nawierzchni betonowej złożono blisko 11 ofert przez niemal 30 firm. A dla odcinków A1 i S8 realizowanych w technologii nawierzchni asfaltowej średnia liczba ofert złożonych przez konsorcja (łącznie składające się z 34. różnych firm) to 12,6.

Rachunek opłacalności

Doświadczenia państw zachodnioeuropejskich wskazują, że w okresie 50 lat użytkowania koszt utrzymania i remontów nawierzchni betonowych daje do 30 procent oszczędności w stosunku do nawierzchni asfaltowych. Na przykład dane z Czech wskazują, że utrzymanie nawierzchni bitumicznych jest trzykrotnie droższe. Rachunek więc przemawia na korzyść technologii betonowej, nawet pomimo tego, że na etapie wykonania taka droga jest droższa o 10-15 procent w stosunku do kosztów budowy nawierzchni bitumicznej. Według cen z trzeciego kwartału ubiegłego roku, podawanych przez Secocenbud, rachunek opłacalności wykonania dróg betonowych zdecydowanie przemawia na korzyść budowy dróg o ruchu KR3-KR7, wynik porównywalny dla obu technologii uzyskano w przypadku budowy dróg KR2, natomiast technologia betonowa całkowicie jest nieopłacalna dla KR1. Na odcinkach sieci dróg krajowych, wytypowanych do wykonania w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych 2014-2020, przeważają trasy o ruchu KR6 i KR7.

Według analiz kosztów budowy i utrzymania wykonanych przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów, a przeprowadzonych dla jednej jezdni 10-kilometrowego odcinka autostrady, nakłady ponoszone na wykonanie nawierzchni betonowej sięgają 16,5 mln zł, a bitumicznej – 21,6 mln zł. Ale jeśli chodzi o koszty utrzymania po 30 latach eksploatacji dla dróg betonowych sięgają one 20,7 mln zł i 27,6 mln zł w przypadku asfaltowych.

Dlaczego nie beton?

Prof. Jan Deja, kierownik Katedry Technologii Materiałów Budowlanych Akademii Górniczo-Technicznej w Krakowie, dyrektor Biura Stowarzyszenia Producentów Cementu, przypomina, że 19 lat temu (w 1995 roku), podczas pierwszych Targów Autostrada w Kielcach, na konferencji IBDiM pt. „Trwałe i bezpieczne nawierzchnie” wygłosił referat: „Dlaczego nie beton?”. Już wówczas podawał argumenty za technologią betonową, a które dzisiaj są przytaczane w dyskusjach. - Wyższa nośność, bezpieczeństwo jazdy, jaśniejsza barwa i zatem lepsza widoczność, brak zjawiska koleinowania – Jan Deja przypomina zalety nawierzchni betonowych. - Szermowano argumentem, że budowa dróg betonowych jest droga. Teraz życie pokazało, a szczególnie ostatnie rozstrzygnięte przetargi, że tak nie jest. Bywa nawet, że na etapie budowy jest tańszym rozwiązaniem, a eksploatacja dodatkowo

podnosi walory tej technologii – mówi Jan Deja. I zauważa, że dopiero nowa dyrektywa europejska, zmieniając podejście do oceny ofert, zmusiła do takiego rozumowania, które w wielu krajach już obowiązuje. - Nie ma miejsca dla monokultury. Jest miejsce dla jednej i drugiej technologii – podkreślił profesor.

Zwolennikiem zrównoważonego rozwoju jest prof. Antoni Szydło, kierownik Katedry Dróg i Lotnisk Politechniki Wrocławskiej. Zatem on również uważa, że w polskim drogownictwie jest miejsce dla obu technologii. - Już wiemy do czego nas doprowadziły monokultury – przypomina profesor. W argumentacji betonowej technologii profesor przywołuje oddany dwa lata temu koncesyjny odcinek autostrady A2. - Koncesjonariusz policzył i uznał, że technologia betonowa w perspektywie ponad 30. lat eksploatacji będzie tańsza. Wyniki pomiarów hałasu na tym odcinku autostrady pokazały, że jest on niższy o co najmniej 2 dB w stosunku do alternatywnej nawierzchni asfaltowej typu SMA – mówi prof. Antoni Szydło i przypomina równocześnie, że Unia Europejska wprowadza tzw. pociągi drogowe o masie 60 ton, a więc wkrótce staniemy przed faktem ich przejazdów.

Branża drogowa poczuła się zaskoczona

Organizacje drogowców i budowlane z końcem zeszłego roku wystosowały pisma i stanowiska zaskoczone nagłym postanowieniem rządu i GDDKiA. Podkreśliły brak jakiejkolwiek wcześniejszej dyskusji. Niemal z miesiąca na miesiąc, na chwilę przed rozpoczęciem nowej perspektywy finansowej UE, firmy dowiedziały się, że teraz mają budować drogi betonowe. Podkreślają, że w tempie błyskawicznym przyjdzie im zorganizować środki na dosprzętowienie, co jest karkołomnym przedsięwzięciem biorąc pod uwagę fiasko programu inwestycyjnego poprzedniego unijnego okresu budżetowania (2007-2012). Wówczas wiele firm upadło, inne natomiast dotąd podnosi się z doznanych klęsk.

Czy rząd i GDDKiA wprowadzając nową koncepcję realizacyjną rzeczywiście dokonały rzetelnej analizy pod kątem przygotowania firm do tego szczególnego zadania budowlanego? - Ile firm w Polsce jest zdolna wykonać drogi o nawierzchni betonowej? Odpowiedź brzmi: na pewno dużo mniej niż firm wykonujących w technologiach asfaltowych - mówi Barbara Dzieciuchowicz, prezes Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa. - Nie wdajemy się w dyskusję o wyższości jednej technologii na drugą. W polskim drogownictwie jest miejsce na obie. Jako Izba podnosiliśmy formę i styl podjęcia tej decyzji. Nikt z branżą nie dyskutował o przejściu na technologię betonową, również w odniesieniu do długości dróg, na których ma być zastosowana – podkreśla prezes Dzieciuchowicz. Równocześnie zaznacza, że GDDKiA nie zrobiła analizy rynku, a dokładnie dwóch podstawowych obszarów, które wiążą się z rynkiem. Zabrakło więc analizy ryzyka barku doświadczenia w wykonywaniu nawierzchni betonowych. - Przy tym tego doświadczenia w przygotowaniu i prowadzeniu tego typu projektów brakuje zarówno po stronie wykonawców, jak też inwestora – zaznacza prezes. Drugi obszar analiz odnosi się do wpływu decyzji na sytuację ekonomiczną firm wykonawczych i pracujących dla branży drogowej. - Między 2006 a 2012 rokiem, a więc w okresie prosperity, firmy wykonawcze poniosły 5,8 mld zł strat. Tylko w 2012 roku straty

Phoca PDF

firm sięgnęły 1,7 mld zł, a więc tyle przedsiębiorstwa dołożyły do budowy dróg. W 2012 roku 39 procent firm wykonawczych odniosło straty. Kolejne lata nie przyniosły poprawy. Firm wykonawczych nie stać więc na kolejne inwestycje. Nawet jeśli zaciągną kredyty i kupią maszyny – podkreśla Barbara Dzieciuchowicz.

***

Drogowe przedsiębiorstwa obawiają się o jakość dróg budowanych w technologii betonowej. Jej uzyskanie zależy bowiem od doświadczenia gromadzonego w wykonawstwie latami. Tu nie wystarczy kurs wykupiony dla kilku pracowników. OIGD zgłasza też potencjalny problem wykluczeń z postępowań przetargowych firm, które przed pierwszą unijną perspektywą finansową doposażyły się i zbudowały potencjał umiejętności wykonania nawierzchni asfaltowych na światowym poziomie. Teraz więc nie będą w stanie wykazać się doświadczeniem w wykonawstwie nawierzchni betonowych. Poradzą sobie tylko koncerny z zapleczem firm-matek na Zachodzie. - Ale czy o to chodzi? Decyzja o technologii betonowej spowoduje drastyczne ograniczenie konkurencji – przestrzega prezes OIGD.

GDDKiA jednak uspakaja zaniepokojone przedsiębiorstwa. Drogowa organizacja twierdzi, że dla firm asfaltowych roboty nie zabraknie. Będzie jej nawet więcej. Nawierzchni asfaltowych do ułożenia jest bowiem więcej niż w poprzedniej perspektywie. GDDKiA zaznacza też, że czasu na przygotowanie się do wykonywania nawierzchni betonowych nie zabraknie. Proces wdrożenia inwestycji do realizacji dopiero się zaczyna, realnie te zadania ruszą więc dopiero za dwa-trzy lata. Natomiast sposób budowy dróg betonowych jest dobrze znany. Funkcjonują już bowiem oficjalne katalogi i wytyczne. Państwowa agenda drogowa nie obawia się też o brak specjalistów nadzorujących budowy nawierzchni z betonu.

AS

Phoca PDF