

Łukasz Paraszkiwicz
P.V.Prefabet Kluczbork S.A.

NA BEZPIECZEŃSTWIE NIE MOŻNA OSZCZĘDZAĆ

Wykonawcy na drodze na skróty...

Budowa dróg ekspresowych i autostrad stała się dla Polski cywilizacyjnym skokiem. Jeszcze siedem lat temu Polska miała nie więcej niż 700 kilometrów tras szybkiego ruchu. Zgodnie z rządowym Programem Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2020, zaplanowane jest wybudowanie ok. 2200 km nowych dróg, w tym 71 km autostrad, 1790 km tras ekspresowych oraz 35 obwodnic miast o łącznej długości 366 km. Według resortu infrastruktury i środowiska wynika, że w Polsce ponad 34 proc. dróg krajowych wymaga remontu lub przebudowy.

Wraz ze wzrostem ilości km nowych dróg w Polsce, znacząco rosnąć będą także wydatki związane z eksploatacją i bieżącym utrzymaniem. Nakłady związane z eksploatacją zrealizowanych inwestycji drogowych, są niewątpliwie bardzo istotne. Z ekonomicznego punktu widzenia, obok ceny za wykonanie przedmiotu zamówienia, koszty te mają bardzo duże znaczenie.

Niestety często jest tak, że wykonawca drogi jest zainteresowany jedynie kosztami zakupu materiałów, nie przywiązuje wagi do przyszłych kosztów utrzymania. To w interesie inwestora jest taki dobór materiałów i technologii, na etapie formułowania założeń do projektu, który zoptymalizuje koszty eksploatacji i ewentualnych napraw drogi w przyszłości.

W ostatnim czasie, wszystkie kontrakty drogowe wymagają od wykonawców gwarancji na co najmniej 10 lat, a wykonawcy przeliczają te wymogi na dostawców materiałów i usług. Stosowanie tańszych zamienników jest całkowicie sprzeczne z ideą dłuższych gwarancji na wykonanie przedmiotu zamówienia, a parametry stawiane przez Specyfikację Techniczną stają się fikcją.

Aby środki publiczne były wydawane oszczędnie i celowo, decydujące są nie tylko ceny zakupu, ale koszty w całym cyklu życia przedmiotu zamówienia.

Kwestia ta dotyczy zwłaszcza robót budowlanych realizowanych w trybie „zaprojektuj i zbuduj”, wtedy bowiem szczegółowe rozwiązania techniczne wynikają z projektu sporządzonego przez wykonawcę. Nawet w zamówieniach realizowanych w oparciu o gotowy projekt, koszty eksploatacji zbudowanego

obiektu mogą różnić się w zależności od użytych materiałów a dowolność w określeniu parametrów oferty będzie powodować zupełną przypadkowość w jej wyborze oferty i stwarzać może pole do manipulacji wynikami przetargu przez wykonawców. Kolejnym problemem jest nierygorystyczne stosowanie standardów prowadzenia prac drogowych, które nie uwzględniają kosztów zakłóceń ruchu w związku z robotami.

Dośkonaly przykład stanowią tu bariery ochronne stosowane na drogach w celu zabezpieczenia uczestników ruchu drogowego przed skutkami kolizji. W wielu przypadkach bariery ochronne betonowe to idealne rozwiązanie do zabezpieczenia ruchu, natomiast często wypierane są przez minimalnie tańsze, bariery stalowe. Wykonawca nie widzi zasadności zastosowania materiałów nieco droższych, lecz trwalszych i korzystniejszych z punktu widzenia kosztów utrzymania drogi. Dla przykładu w przypadku kolizji czy wypadku, w zależności od intensywności zderzenia, niektóre elementy ciągu barier wymagają wymiany. W przypadku barier betonowych odcinki te dzięki zastosowaniu odpowiednich segmentów są krótsze. Dzieje się tak, gdyż ze względu na podatność konstrukcji samej osłony, kontakt pojazdu podczas najechania na bariery betonowe jest krótszy niż w przypadku barier stalowych. Można to zobrazować na przykładzie z testów zderzeniowych TB51 dla poziomu powstrzymywania H2. W przypadku barier betonowych, długość strefy kontaktu pojazdu z barierą mierzony jest na 13 m, natomiast w przypadku barier stalowych strefa taka wynosi ok 30 m. Porównując dalej koszty naprawy po wspomnianym zdarzeniu drogowym, w przypadku bariery betonowej musimy wymienić 12m odcinek, ale w przypadku bariery stalowej i tego samego zdarzenia drogowego, do wymiany kwalifikuje się już odcinek długości ok 30 m.

Te same zależności dotyczą wypadków o mniejszym stopniu intensywności, zwłaszcza jeśli chodzi o tzw. prześlizgnięcie się po barierze. W takim przypadku dla barier stalowych do wymiany należy najczęściej ok. 20 m konstrukcji, natomiast w przypadku barier betonowych, kolizja taka może nie powo-

wać żadnych uszkodzeń i wymiany nie musi być wcale.

Brać pod uwagę należy nie tylko koszty wymiany materiałów, ale także czas oraz środki poświęcone na deinstalację i ponowną instalację systemu. To porównanie także wypada korzystniej dla barier betonowych. Istotne jest tu tylko sposób montażu, gdzie większość barier betonowych jest wolnostojąca, gdzie dla barier stalowych do wymiany uszkodzonych odcinków niezbędne jest użycie specjalistycznego sprzętu. W przypadku barier betonowych, do wymiany wystarczy podnośnik lub dźwиг samojedźny, co znacznie redukuje koszty zablokowania pasa ruchu i skraca czas takiego zamknięcia.

Mając na uwadze powyższe różnice w kosztach naprawy i wymiany, łatwo można oszacować, że koszty takie w przypadku barier stalowych są około sześciokrotnie wyższe niż w przypadku zastosowania barier betonowych.

Nadmienić można pozostałe koszty związane z utrzymaniem drogi jak np. prace związane z koszeniem traw i chwastów. W przypadku barier stalowych, roślinność porastająca pas rozdzielu ogranicza widoczność, co wpływa niekorzystnie dla warunków bezpieczeństwa na drodze. W przypadku barier betonowych, jednolita konstrukcja znacznie zmniejsza porastanie otoczenia drogi przez roślinność.

Nowa ustawa o przetargach publicznych uwzględnia także inne kryteria niż cena a zamawiający muszą zmienić sposób myślenia o zamówieniach publicznych. Do tej pory najistotniejszy był dla nich niski koszt zakupu, teraz na znaczeniu zyskuje opłacalność długoterminowego korzystania z danego produktu lub usługi. Inwestor będzie musiał udowodnić, że w opisie przedmiotu zamówienia uwzględnił koszty ponoszone w całym okresie korzystania.

Zmiany proponowane przez nową ustawę stanowią mały krok na drodze do rzetelnych przetargów. Jednak tak długo jak długo wykonawca nie będzie przywiązywał wagi do kryteriów jakościowych, tak długo drogi w Polsce będą słabej jakości. To najwyższy czas dla zamawiającego aby zmienić szkodliwe procedury, co będzie miało korzystny efekt społeczny i przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa i komfortu podróży na drogach.

Najnowocześniejsze rozwiązania w zakresie urzędzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego

BARIERY DELTA BLOC

Skorzystaj z naszych doświadczeń

- szeroka gama systemów zabezpieczających: od poziomu powstrzymywania T1 do H4b
- niskie koszty utrzymania
- szybki i prosty montaż i demontaż
- wysokiej klasy beton

