



Zarządzeniem Generalnego

Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, podpisanym 19 listopada br., obowiązują uaktualnione WT-1 i WT-2 oraz wprowadzone jako kolejne tego rodzaju dokumenty WT-4 i WT-5. **Wacław Michalski**, dyrektor Departamentu Technologii GDDKiA, mówi o zagadnieniach, jakie wiążą się z wytycznymi i kolejnymi dokumentami, które muszą powstać, by został unormowany system przepisów technicznych.

- WT-4 Wymagania Techniczne „Mieszanki niezwiązane do dróg krajowych” i WT-5 Wymagania Techniczne „Mieszanki związane spoiwem hydraulicznym do dróg krajowych” to dokumenty, na które środowisko drogowe czekało już od zeszłego roku. Czy spełniają one ich oczekiwania?

- WT-3, WT-4 i WT-5 były dokumentami opracowywanymi równolegle z WT-1 i WT-2. W przypadku WT-3 „Kationowe emulsje asfaltowe na drogach publicznych” Polskie Stowarzyszenie Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych ten dokument przygotowało, potem przeredagowało i notyfikowało jako krajowy załącznik do normy. Do niego jako GDDKiA nie mieliśmy większych zastrzeżeń.

W WT-4 2010 Wymagania Techniczne „Mieszanki niezwiązane do dróg krajowych” przyjęliśmy pewne rzeczy z norm niemieckich. To są materiały na podbudowy, które po zagęszczeniu muszą dawać drodze odpowiedni fundament. Wytyczne zostały opracowane we współpracy z Polskim Związkiem Pracodawców Producentów Kruszyw. Mam nadzieję, że zapisy tam wprowadzone dobrze się sprawdzą. Oczywiście, czas pokaże co jeszcze trzeba będzie poprawić. Trudno mi jednoznacznie stwierdzić, czy zapisy tego dokumentu są dokładnie tym, czego oczekiwała GDDKiA, ponieważ kiedy przyszedłem tu do pracy to opracowanie WT-4 było już zlecone. Z mojego punktu widzenia brakuje w nim na przykład typowych

mieszanek i określonych dla nich właściwości fizyko-mechanicznych.

W tej chwili istnieje problem, kto odpowiada za mieszankę na podbudowy: czy kamieniołom, czy wykonawca. Jeśli chodzi o wykonawców to protestują, bo jak twierdzą z kamieniołomów wychodzą gorsze materiały. Otóż, dodawana jest do nich woda, by osiągnąć optymalną wilgotność, później materiał leży na bocznicy, potem jest transportowany i na trasie moczony deszczem bądź wysuszany słońcem, zanim trafi na budowę znów leży na bocznicy. Wykonawcy w takim układzie nie chcą odpowiadać za wilgotność optymalną, czyli nie chcą płacić za wodę jaką kupują na wejściu. Kamieniołomy natomiast naciskały na obniżenie wymagań, aby to co wydobędą nadawało się na materiał do mieszanek. Na to nie mogliśmy się zgodzić. W WT-4 są zawarte dwie tabele. Jedna dotyczy materiałów do mieszanek: tabela 1 – wymagania wobec materiałów do mieszanek. Tu wymagania są dość łagodne. W następnej tabeli odnoszącej się do mieszanek niezwiązanych są już dużo wyższe wymagania. Wykonawcy w tym miejscu mówią: z gorszego materiału lepszego nie zrobimy. Ale kto im każe? W takich przypadkach zaznaczam, że można użyć gorszego materiału i mieszać go z lepszym. Wtedy wszystkie dostępne w kraju materiały można racjonalnie wykorzystać. Unikamy zatem sytuacji, kiedy sprzedaje się granit, bazalt, gabbro, a wapienie czy melafir w żaden sposób nie mają zbytu. Podkreślam więc, że mieszając bardzo dobry i gorszy materiał uzyskuje się średnie wymagania, takie jakich oczekujemy w mieszankach niezwiązanych do podbudów. Oczywiście tego nie pomiesza się w kamieniołomie, który dysponuje jednym materiałem, a drugi musiałby sprowadzać gdzieś z krańca Polski. Może to jednak zrobić wykonawca na budowie. Ustali w proporcjach procentowych potrzebne rodzaje kruszyw i sprowadzi je z odpowiednich kamieniołomów. Postawi mieszalnik na budowie. Wszystko to będzie go taniej kosztowało, a wody wówczas doda tyle ile potrzeba tuż przed samym wbudowaniem mieszanki. Tak wykonawcy robią na całym świecie. Albo mieszanki kupują gotowe, bo są firmy specjalizujące się w produkcji gotowych mieszanek.

Powstały też WT-5 2010 Wymagania Techniczne „Mieszanki związane spoiwem hydraulicznym do dróg krajowych”, a więc dokument dotyczący stabilizacji. Odnosi się do tego samego materiału, jaki opisuje WT-4, z tym że dodaje się do niego materiały wiążące, służące wzmocnieniu warstwy. Są to więc mieszanki na warstwy ulepszonych podłoża.

- Czy przyjęte WT-4 i WT-5 będą również w przyszłości notyfikowane jako krajowe załączniki do norm?

- Powinny. Odrębną kwestią jest sprawa czy w tym przypadku tego potrzebujemy. Zarządzenie Dyrektora Generalnego pozwala nam wprowadzać te wymagania dla dróg krajowych. Natomiast jeśli Ministerstwo Infrastruktury uzna, że należy tymi wymaganiami objąć również samorządowe drogi, to można tę sprawę rozważać przy aktualizacji tych dokumentów. Zakładamy bowiem, że aktualizacja wymagań technicznych, polegająca na poprawianiu i uzupełnianiu ich zapisów, powinna następować co dwa lata.

- Wprowadzone w listopadzie wytyczne techniczne nie wyczerpują katalogu zagadnień, dla których takie dokumenty muszą być opracowane?

- Mamy już opracowane wymagania dla betonów do nawierzchni. W tej chwili poddane zostały ankietyzacji. Ponieważ zaczęliśmy już robić drogi o nawierzchniach betonowych, musimy w tym zakresie sprecyzować wymagania. Nie chcę wchodzić w ogródek mostowców, ale oni również powinni opracować własne wymagania techniczne dla kruszyw, stali, czy materiałów wiążących na obiekty inżynierskie. Oprócz tego musimy wprowadzić wymagania na materiały i warstwy mrozochronne, odsączające i odcinające do ulepszanego podłoża. Te zagadnienia nie zostały jeszcze w ogóle ruszone. Następnie są wymagania na podłoża, a w tym przypadku chodzi o dostosowanie starych przepisów, które dalej funkcjonują, do nowych wymagań w zakresie metod badań oraz o uwzględnienie w nich nowych generacji materiałów np. geowłókniny.

Na bazie wymagań będziemy tworzyć specyfikacje. Do tej pory specyfikacje były opracowywane w formie książeczek. W tej chwili, łącznie z branżowymi, jest tych książeczek około 240. Twierdzę, że są one światowym kuriozum. Żaden projektant nie jest w stanie przejrzeć takiej ilości, przy tym w każdym przypadku zaczynając od czytania opisu celu publikacji, jej założeń i słowniczka użytych definicji, by wreszcie odnaleźć jedną stronę potrzebnego mu tekstu. Dlatego musimy opracować ogólne specyfikacje w nowoczesnej formule. Sprowadziłem z zagranicy kilka wzorcowych. Amerykańskie wydają się najlepsze. Są zawarte w jednej książce, którą rząd federalny co cztery lata aktualizuje. U nas taki system jest niemożliwy do wprowadzenia. Natomiast bardzo dobry jest system angielski: segregator, w którym wymienia się kartki (w nim mieści się wszystko, co u nas jest rozpisane w 240 książeczkach), czyli w zależności od wprowadzanych zmian subskrybent takiego opracowania otrzymuje do wymiany zmienione strony.

W oparciu o wymagania techniczne, które już zostały wprowadzone do stosowania wkrótce rozpoczniemy redagowanie poszczególnych rozdziałów specyfikacji. Musimy ogłosić przetarg na takie opracowanie. Mam świadomość, że nam, administracji drogowej, znacznie to ułatwi działanie, usprawni też pracę projektantom oraz kierującym budowlami, ale może też ułatwić życie wykonawcom.

- Do tego dojdzie instrukcja odbiorów?

- Odbiory kiedyś wykonywano na podstawie instrukcji DPT 14. Ona się zdeaktualizowała. Nowa instrukcja będzie dotyczyć obmiarów, odbioru i potrażeń. Ten dokument roboczo nazywamy „Instrukcja 2010”. W tej chwili mamy różne sposoby prowadzenia inwestycji, różne źródła finansowania, różne też sposoby zarządzania inwestycją, w tym metody FIDIC, PPP, zaprojektuj-zbuduj. „Instrukcja 2010” musi więc być zsynchronizowana z wszystkimi metodami prowadzenia kontraktów.

Ten dokument już opracowuję. Zasadniczy jego problem polega na tym, by wyznaczyć sensowne opłaty/kary za złą jakość. Trzeba więc określić sposób obliczania stosunku ubytku na jakości w koszcie przedsięwzięcia, czyli tak wycenić, by wykonawcy nie opłacało się robić źle. Bo teraz mu się opłaci. Na przykład wykonawca jest przekonany, że może jakiegoś procentu materiałów nie wbudować. Czy my z kolei mamy prawo podpisać odbiór uznając roboty, mimo że wykonawca czegoś nie zrobił lub wykonał je z wadami trwałymi? Przecież odpowiadamy za wydatkowanie pieniędzy publicznych. Z drugiej strony potrącenie nie może być krzywdzące dla wykonawcy. Natomiast jeśli określimy wyraźne zasady, że jeśli nie ma zagrożenia w utracie cech funkcjonalnych drogi, że droga nie utraciła założeń projektowych, ale wada powoduje skrócenie czasu użytkowania, to dokonamy potrącenia z jego wynagrodzenia w formie kary, będącej równoważną tym pracom jakie trzeba będzie kiedyś wykonać naprawiając drogę. Mało tego, taka kara powinna też uwzględniać koszty uciążliwości dla lokalnych społeczności, które nie mogą bezawaryjnie korzystać z tej drogi przez założony 20-letni okres, oraz są zmuszone do znoszenia uciążliwości w ruchu w wyniku prowadzonego remontu.

- Dziękuję za rozmowę.

Agnieszka Serbeńska