

Porządkowanie przepisów technicznych

Gorąca dyskusja o WT-2 Nawierzchnie asfaltowe 2010 oraz konstruktywna wymiana poglądów o konieczności stworzenia stałego komitetu przygotowującego dokumenty techniczne w drogownictwie – to dwa zagadnienia, które zdominowały XXIII Seminarium Techniczne Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych. To już drugie z kolei spotkanie poświęcone wymaganiom technicznym (pierwsze miało miejsce podczas XXII Seminarium w kwietniu bieżącego roku). W konferencji, która miała miejsce 27–29 października br. w podwarszawskiej Jachrance, wzięło udział ponad 200 uczestników.

*- Podczas ostatniego seminarium pojawiały się głosy powątpiewania, czy tego typu spotkania mogą wywołać pozytywny impuls, mogący znaleźć odbicie w administracji drogowej. Wydarzenia, które miały miejsce potem, pokazały że jest możliwe znalezienie wzajemnego zrozumienia pomiędzy laboratoriami, wykonawcami i administracją. To pozwala na konstruktywną dyskusję – tymi słowami **Dariusz Słotwiński**, prezes PSWNA rozpoczął XXIII Seminarium. – Taki wspólny dialog musi być prowadzony w duchu nie tyle żądań, co szukania konsensusu. Nie należy zapominać bowiem, że ostatecznie za stan polskich dróg odpowiada administracja drogowa, dlatego decydujący głos będzie należał do przedstawicieli GDDKiA. Naszym zadaniem jest prezentowanie uwag, wskazywanie zagrożeń i udzielanie odpowiedzi. Jest faktem, że w ostatnim czasie GDDKiA bardzo mocno postawiła na pion technologiczny. Tego nie wolno nie zauważać. Obserwujemy dialog ze Stowarzyszeniem, za co dziękujemy.*

WT dla wszystkich dróg publicznych

W opinii **Aleksandra Kabzińskiego**, prezesa Polskiego Związku Producentów Kruszyw, wszystkie obecnie ukazujące się wymagania nie mają wielkiej mocy prawnej. Na dodatek WT-1



Zdaniem Dariusza Słotwińskiego, prezesa PSWNA, znalezienie wzajemnego porozumienia pomiędzy laboratoriami, wykonawcami i administracją musi być oparte na wspólnym dialogu prowadzonym w duchu nie tyle żądań, co szukania konsensusu

i WT-2 w wersji z 2010 roku nie są, w przeciwieństwie do ich poprzedniczek rekomendowane przez ministra, a jedynie ogłoszone przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, z zapowiedzią że wyda on w tej sprawie stosowne zarządzenie.

– Oznacza to, że poprawione wymagania będą obowiązywały tylko na drogach krajowych, które stanowią zaledwie 5 proc. całej sieci dróg. Tak być nie może. Trzeba to uporządkować, drogi samorządowe nie mogą być zostawione

samym sobie – uważa prezes.

Podobne przekonanie na ten temat ma **Konrad Jabłoński** z PSWNA.

– Przepisy techniczne – mówił – obojętnie jak je przygotujemy i uzgodnimy, muszą dotyczyć wszystkich dróg publicznych w Polsce, a nie tylko dróg krajowych. W przyszłym Komitecie Sterującym odpowiedzialnym za tworzenie przepisów technicznych dla drogownictwa powinni uczestniczyć przedstawiciele dróg samorządowych. Należy tych ludzi również słuchać. Przecież wszyst-

kim nam chodzi o to, żeby pieniądze na drogi były wydawane poprawnie technicznie.

Zdaniem **Bohdana Dołżyckiego** z Politechniki Gdańskiej, trzeba się głęboko zastanowić, co należy zrobić, aby przygotowywane dokumenty znalazły umocowanie prawne.

– Mówiąc szczerze dokument wydrukowany ze strony GDDKiA, taki jak chociażby WT-1 czy WT-2 2010 nie ma prawnej mocy i żaden rozsądny projektant nie wstawi go do specyfikacji. Tam jest miejsce na zapisy, które są uchwalone przez PKN – uważa przedstawiciel uczelni. – Zastanówmy się wspólnie jak dotrzeć do Ministerstwa Infrastruktury i przekonać urzędujących tam decydentów, że należy powołać grupę, która będzie miała fundusze i będzie mogła działać. O tym mówi się bowiem od kilku lat, a nic do przodu się nie posuwa.

Komitet potrzebny od zaraz

Wacław Michalski, dyrektor Departamentu Technologii Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad uważa, że z każdym dniem zmierzamy do tego, aby uporządkować dokumenty techniczne. Za krok w dobrym kierunku należy, zdaniem przedstawiciela GDDKiA, uznać powstające Wymagania Techniczne.

– Obecnie brak nam systemu dokumentów technicznych. Mamy różne, często wykluczające się lub pozostawiające białe plamy dokumenty. To nie służy sprawnej i efektywnej pracy drogowców – przyznał dyrektor. – To wszystko powinno być uporządkowane zanim zaczęliśmy wielki program budowy dróg. Dobrze, że powstają takie wymagania techniczne.

W zgodnej opinii **Wacława Michalskiego** jak i wszystkich uczestników seminarium niezbędna jest pilna potrzeba powołania Stałego Komitetu Sterującego ds. inicjowania dokumentów technicznych, kierowania procesem ich tworzenia oraz przekazywania ich do rekomendacji czy też notyfikacji. Dotychczasowy brak takiej struktury generuje pro-

blemy z koordynacją i odpowiedzialnością przy ustalaniu przepisów technicznych.

– Cała ta próżnia organizacyjna kończy się często frustracją autorów krajowych dokumentów aplikacyjnych i osób z nimi współpracujących. Trzeba się zastanowić, jakie jest umocowanie prawne ludzi dyskutujących i głosujących poziomu wymagań. Kto daje dowolnie wybranym osobom, nawet najlepszym specjalistom, prawo do decydowania o sprawach wartych miliardy złotych? – pytał **Krzysztof Błażejowski** z firmy Orlen Asphalt. – Zdarzają się sytuacje, kiedy zatwierdzony przez grupę roboczą dokument, jest modyfikowany i publikowany z innymi zapisami. Takich rzeczy nie można robić.

Zdaniem eksperta z firmy Orlen Asphalt nie wszyscy mają świadomość, jaką siłę rażenia mogą powodować zapisy w dokumencie aplikacyjnym. Przekonali się o tym boleśnie, ci którzy projektowali recepty według WT-2 Nawierzchnie asfaltowe 2008, jak nie mogli zaprojektować mieszanki. Niestety wciąż nie ma decyzji, przy jakim organie zlokalizować taki Komitet.

– Moim zdaniem powinien to być stały Komitet Sterujący przy GDDKiA, my pełnimy rolę inwestora zastępczego dla Ministerstwa Infrastruktury – stwierdził dyrektor **Wacław Michalski**. – W powołanym organie mogłyby znaleźć się zespoły do spraw dokumentów technicznych z zakresu: prognozowania ruchu i planowania sieci drogowej, zasad projektowania dróg, przepisów przetargowych oraz dokumentów technicznych dotyczących utrzymania, bezpieczeństwa i monitoringu stanu sieci dróg.

W skład zespołów mieliby wejść imiennie zaproszeni przedstawiciele: ministerstwa właściwego do spraw transportu, GDDKiA, zarządców dróg samorządowych, producentów materiałów budowlanych, wykonawców robót drogowych, instytutów i uczelni technicznych oraz stowarzyszeń zrzeszających specjalistów z zakresu drogownictwa, takich jak chociażby PSWNA. Jak zauważył **Wacław**

Michalski na świecie większość specyfikacji tworzą właśnie takie stowarzyszenia, a nie zarządcy dróg.

– Trzy lata temu (w 2007 r.) także PSWNA proponowało projekt stworzenia systemu przepisów technicznych. Jego celem było to, aby przepisy były troską wszystkich. To nie jest bowiem tylko interes inwestora, który ponosi odpowiedzialność za drogę. Pamiętajmy, że odpowiedzialność ponosi także wykonawca, bo on daje na nią gwarancję – przypomniał jeden z uczestników seminarium. – Z dużą radością usłyszeliśmy zatem słowa dyrektora z GDDKiA, że potrzebny jest stały komitet ds. tworzenia przepisów technicznych. To jest bowiem coś, na co wszyscy czekamy. Pytanie tylko, kiedy on w końcu powstanie? Należy pamiętać, że nikt nie ma monopolu na wiedzę ani inwestorzy, ani wykonawcy, ani naukowcy. Wiedza drogowa jest sumą wiedzy i doświadczeń wszystkich graczy na rynku.

– Jednak przy tworzeniu wszelkiego rodzaju dokumentów nie może być osób myślących głównie o sporządzeniu: aprobat, opinii, ekspertyz, ocen. W takich zespołach źle się pracuje – dodał **Aleksander Kabziński**. – Jak posadzimy przy jednym stole, inwestora, projektantów, wykonawców i producentów materiałów, to choć będziemy różnić się w opiniach, to z pewnością dojdziemy do kompromisu. Natomiast jeśli spoiwem są ci, którzy myślą tylko o wydaniu jak największej ilości aprobat, to takie dokumenty będą długo przygotowywane.

Obecnie dokumenty aplikacyjne w Polsce powstają dwiema drogami: w grupach tworzonych ad hoc zbieranych na daną potrzebę, a także poprzez Komitety Techniczne PKN przy okazji przygotowywania projektów załączników krajowych norm.

Zdaniem uczestników seminarium należałoby dążyć do wyeliminowania przygotowywania aplikacji przez grupy zbierane ad hoc. Finalizację wszystkich dokumentów aplikacyjnych trzeba przekazywać do instytucji, która jest w jakimś sensie zorganizowana, posia-

➤ da procedury, wszystko jest zaprotokołowane i uporządkowane.

Jak korzystać z pomocy Komitetu Technicznego PKN pokazali już Przedstawiciele Polskiego Związku Producentów Kruszyw.

– *Przy przygotowywaniu wymagań dla kruszyw zawsze pytano nas o opinię, choć nie zawsze brano ją pod uwagę. Niestety wydając publiczne pieniądze nie osiągnięto zamierzonego celu, jakim miało być wydanie w 2008 roku części przepisów technicznych dla dróg publicznych – stwierdził prezes Aleksander Kabziński. – Dlatego PZPK zdecydowało się pójść inną drogą, postawiliśmy na Polski Komitet Normalizacji. Stworzyliśmy zespoły eksperckie zaakceptowane przez KT-108 PKN, które przygotowują projekty krajowego dokumentu aplikacyjnego dla trzech norm: MM-A, Mmzin i podsypki kolejowej. Dwa pierwsze spośród tych zespołów idą dość ciekawie, jak dobrze pójdzie, to na gwiazdkę uda nam się przejść przez Komitet Techniczny 108 w efekcie czego PKN wyda dokument aplikacyjny. Natomiast mamy spore trudności po stronie podsypki kolejowych.*

WT-2 ciągle spędza sen z powiek

Prawdziwą burzę na sali wywołała część seminarium poświęcona WT-2 2010 (nawierzchnie asfaltowe). Dokument uzgodniony we wrześniu bieżącego roku podzielono na trzy części: mieszanki mineralno-asfaltowe (uzgadniana na spotkaniach z grupą), wykonanie nawierzchni asfaltowych (brak uzgodnień) i część dotyczącą odbiorców (ta część się jeszcze nie pojawiła). Specjalnie powołana grupa robocza, znalazła kompromis i opracowała nową wersję pierwszej części tych wymagań technicznych, która ma poprawić błędy zawarte w WT-2 z 2008 roku.

– *Szybko jednak okazało się, że finalna wersja pierwszej części wymagań z 8 września 2010 roku wcale nią nie jest. Początkowo opublikowana na stronie internetowej GDDKiA nagle zniknęła. W jej miejsce 30 września,*

a następnie 14 października br. pojawiły się kolejne wersje pierwszej części wymagań z nową treścią niezgodnioną z zespołem roboczym – zauważył Igor Ruttmar, prezes zarządu TPA Instytutu Badań Technicznych. – Potem także, te wersje zniknęły, a w ich miejsce pojawiły się kolejne niezgadniane z nikim dokumenty. O co w tym wszystkim chodzi?

Zdaniem prelegenta w nowej wersji WT-2 udało się uzyskać wiele konsensusów rozumianych jako zgoda

– *Bolączką tych wymagań są wartości graniczne i tolerancje, które zostały przyjęte bez szerszego programu badań między laboratoriami produkcyjnymi.*

Bohdan Dołżycki z Politechniki Gdańskiej zastanawiał się, czy warto oceniać odporność na koleinowanie mieszanek mineralno-asfaltowych w świetle wymagań WT-2. Jego zdaniem problem kolein w Polsce przestaje być najważniejszym tematem, o czym często zapominają twórcy przepisów technicznych.



Igor Ruttmar, prezes zarządu TPA Instytutu Badań Technicznych w pełnym humorze wystąpieniu przedstawił konsensusy i kompromisy WT-2

wszystkich, a także kompromisów. Nieoczekiwanie pojawiły się także „weta”, czyli decyzje podjęte w pojedynkę niezgadniane z grupą roboczą. Pomimo to WT-2 2010 jest w opinii eksperta, jak i przedstawicieli branży mieszanek mineralno-asfaltowych uznawane za dużo lepsze niż wcześniejsza wersja, choć wciąż jest kilka detali, które należałoby zmienić lub usunąć.

– *Trzeba się dokładniej zastanowić na definicją B min. Nie byliśmy w stanie przeforsować naszej definicji, która też do końca nie musi być uznana za poprawną – mówił Igor Ruttmar.*

– *Doszedłem do wniosku, że w świetle wymagań zawartych w WT-2 nie ma potrzeby przeprowadzania badania odporności na koleinowanie. Wynika to z prostej przyczyny. Wymagania zawarte w WT-2 2008 są nie do spełnienia dla warstwy wiążącej z asfaltem 33/50, a takich warstw wykonuje się najwięcej. Jest to więc kryterium, które dyskwalifikuje wszystkie betony asfaltowe. A raczej nie robimy tego źle, przecież te drogi nie koleinują się, co udowadnia, że coś jest nie tak z kryterium – stwierdził Bohdan Dołżycki. – Jak wynika z przeprowadzonych przez nas badań wymagania zawarte w WT-2 2010 są do speł-*

nienia przez wszystkie mające zostać poddane badaniu mieszanki, więc nie ma potrzeby ich badać. Jaki jest cel badania czegoś, co zawsze wyjdzie, szkoda na to czasu i energii.

Tematyka związana z WT-2 2010 pochłonęła niemal w całości dwugodzinny czas przeznaczony na dyskusję podczas pierwszego dnia wykładowego seminarium. **Bartosz Wojczakowski** z firmy Ammann pytał dyrektora z GDDKiA, czy i w jaki sposób ta instytucja wdroży w życie nowe wymagania WT-2 2010 do specyfikacji, które już zostały zawarte w podpisanych umowach?

– Pamiętajmy, że 90 proc. największego planu budowy dróg w Polsce jest już podpisana. W tych specyfikacjach niestety mamy wpisane błędne WT-2 w wersji pierwszej z 2008 roku. Jak w przyszłym roku staną budowy dróg, bo nam coś nie będzie wychodzić z zapisów istniejących w starym WT-2, to kierowcy będą dojeżdżać na Mistrzostwa Europy po podbudowach – mówił Bartosz Wojczakowski. – W imieniu moich kolegów proszę o radę: jak pokłnąć tę zabę? Specyfikacja, to przecież rzecz święta. Teraz musimy jak najszybciej znaleźć jakieś rozwiązanie, żeby tym osobom, które siedzą tutaj na sali pomóc.

– Mamy do czynienia z bardzo trudną sytuacją prawną, ponieważ jesteśmy w okresie przejściowym zaniechania pewnych dokumentów i zastosowania nowych, kiedy nie ma jeszcze odpowiednich decyzji. Jest oczywiste, że jeżeli dokumentacja została zrobiona na starych warunkach powinna być realizowana według starych przepisów – odpowiadał Waław Michalski, dyrektor Departamentu Technologii GDDKiA. – Jeżeli dzisiaj zostanie wprowadzone nowe WT-2 2010, nikt nie jest w stanie zmieniać wszystkich starych specyfikacji, bo wiązałoby się to z ingerowaniem we wszystkie przetargi. To, że stary dokument jest niewygodny nie oznacza że można go zmienić.

Taka odpowiedź nie usatysfakcjonowała wypełnionej po brzegi sali konferencyjnej.



– Ja chciałam powiedzieć, że stare WT-2 nie jest niewygodne. W pewnych momentach po prostu nieosiągalne są zapisane w nim parametry. Wspólnie doszliśmy do wniosku, że należy je zmienić – padł głos z sali. – Jeżeli mamy sytuację, że obecnie zaczynamy kontrakt ze specyfikacją sprzed dwóch lat i jesteśmy w stanie to zmienić, to proszę mi powiedzieć, kto ma podjąć tę decyzję. Jak na razie nie widzę organu decyzyjnego na kontrakcie, który miałby na tyle odwagi żeby to zrobić.

– My mieliśmy zaufanie do wiedzy ministra, który rekomendował ten błędny przepis – dodał Konrad Jabłoński z PSWNA. – Jest to duży problem i nie wiadomo jak go rozwiązać. Dlatego ja mam wniosek, aby wersję końcową WT-2 2010 przyjąć jak najszybciej do zastosowania, bo „lecą” kontrakty.

Przyparty gradem pytań do muru przedstawiciel GDDKiA odpowiadał:

– W sprawie WT-2 muszę poprosić prawników o wykładnię prawną na temat ewentualnych zmian, nie mogę złożyć teraz żadnej deklaracji. Przetargi zostały rozstrzygnięte, wtedy nikt nie zgłaszał protestów, nie można zmieniać

ich warunków, bo mogą być protesty tych, co z przetargów odpadli – argumentował Waław Michalski. – Nienależy obowiązuje nas przepisy prawa i ja w to nie mam ingerencji. Trzeba byłoby zgody całej branży, żeby zezwoliła w okresie przejściowym, z jakim mamy obecnie do czynienia, zmieniać te zapisy bez konsekwencji i przechodzić na nowe dokumenty.

Głos w sprawie zabrał także Dariusz Słotwiński prezes PSWNA.

– Dochodzą do mnie informacje, również od przedstawicieli nadzoru z ramienia GDDKiA, że na niektórych kontraktach robionych według WT-2 2008 nie ma możliwości zaprojektowania prawidłowo składu mieszanek. Wiem, że sytuacja jest trudna, bo wykonawcy mają prawo przy każdej zmianie dochodzić swoich roszczeń. Również partycypanci w ofercie mogą zgłosić pewne swoje zastrzeżenia. Ale czy można nie mieć odpowiedzi na sytuację, w której nie można zaprojektować mieszanki, bo nie da się uzyskać parametrów i twierdzić, że my nic nie jesteśmy w stanie zrobić? – pytał prezes Dariusz Słotwiński. – Nie zapominajmy – dodał – że mówi-

➤ *my o skali budowania takiej ilości nawierzchni, jaka nigdy jeszcze nie miała miejsca w naszym kraju. Jeżeli do listopada 2011 roku projekty nie będą zaawansowane w 90 proc., to zapomnijmy o tym, że przez kwiecień i maj 2012 roku wykonamy te drogi. Chcemy uzyskać jasną odpowiedź, czy jest w tej chwili prowadzona jakakolwiek dyskusja, żeby w sposób zgodny z prawem, unikając roszczeń można było dokonać zmian starego WT-2 na nowe WT-2 2010, w sytuacji gdy poprawi to jakość zaprojektowanych mieszanek i umożliwi płynne realizacje kontraktów.*

Notyfikować czy nie notyfikować?

Spore poruszenie wśród uczestników wywołało także przytoczone stanowisko Departamentu Prawnego Ministerstwa Infrastruktury, że notyfikacja dokumentów prawnych takich jak Wymagania Techniczne jest niepotrzebna.

– *Czy to jest prawda? Jeżeli tak, to składam wniosek na ręce prezesa PSWNA Dariusza Słotwińskiego, żeby Stowarzyszenie przygotowało opinię prawną na ten temat, czy trzeba, czy nie trzeba notyfikować tych przepisów* – mówił Bartosz Wojczakowski z firmy Ammann. – *Zastanawia mnie tylko fakt czemu Francuzi, Niemcy czy Włosi zrobili taką notyfikację?*

– *Za sprawdzenie tego weźmiemy się tak szybko, jak to tylko możliwe* – zareagował natychmiast prezes Dariusz Słotwiński. – *Jeżeli jest tak, jak twierdzi Departament Prawny Ministerstwa Infrastruktury, to w ogóle wiele dyskusji o notyfikacji dokumentów było bezprzedmiotowych. My tu tracimy tylko czas. Być może Unia Europejska daje takie prawo, ale chcemy to wiedzieć w sposób autorytatywny.*

Głos w sprawie notyfikacji dokumentów zabrał też obecny na sali przedstawiciel GDDKiA.

– *Potwierdzam, że otrzymałem takie pismo z Ministerstwa Infrastruktury, które mówi że notyfikacja nie jest uwarunkowana żadnymi przepisami unijnymi i polskimi* – przyznał dyrektor Wacław Michalski.

Podczas seminarium pytano: kto jest właściwie właścicielem przygotowywanego dokumentu aplikacyjnego? Kto ma prawo powiedzieć: akceptuję go na danym poziomie. Kto ma prawo zmieniać zapisy? W opinii dyrektora Wacława Michalskiego z GDDKiA prawo do ingerencji w treść przepisów technicznych ma ten, który jest tym zainteresowany.

– *Jeżeli idę do krawca uszyć sobie garnitur, to mówię mu z jakiego materiału ma on być: jaki fason, kolor, to nie krawiec dyktuje mi warunki. Dlatego uważam, że zamawiający powinien ustalać pewne progi jakości, jakie chce osiągnąć* – mówił dyrektor.

– *Ten przykład z krawcem i materiałem to wszystko się zgadza, problem w tym, że drogi to nie jest marynarka, którą nosi prywatna osoba* – ripostował Igor Ruttmar z TPA. – *Drogi są publiczne, dlatego ten przykład był nietrafiony. Państwo, to dla mnie nic innego jak duża firma, a administracja drogowa jest jednym z jej pracowników. Ma ona jakieś zadania do wykonania. Należy wprowadzać nowe technologie ponieważ to jest inwestycja. Być może coś czasami się nie uda, ale nie możemy stać w miejscu. Nie należy mówić krawcowi, co ma robić i jak robić. Musimy podejść do tego na zasadzie prywatno-publicznego-partnerstwa.*

Mieszanki przysparzają kłopotów

Nowe Wymagania WT-1 2010 (kruszywa do mieszanek mineralno-asfaltowych i powierzchniowych utwaleń na drogach publicznych), wymagania WT-3 (kationowe emulsje asfaltowe na drogach publicznych), a także zaprezentowane po raz pierwszy podczas seminarium PSWNA wymagania WT-4 (mieszanki niezwiązane) i WT-5 (mieszanki związane) nie



Dariusz Słotwiński, prezes PSWNA, składa podziękowania za wsparcie medialne Seminarium Andrzejowi Kalinowskiemu, redaktorowi naczelnemu „Polskich Drog”

wywołały, aż takich wielkich emocji jak WT-2. Nie oznacza to jednak, że zabrakło ciekawych informacji, dyskusji i konstruktywnych uwag na ten temat. Przepisy techniczne WT-1 2010 opublikowane na stronach internetowych GDDKiA w opinii **Marka Krajewskiego** z firmy Lafarge, wzbudzają najmniejsze kontrowersje wśród wszystkich dotychczasowych wymagań.

– *To efekt tego, że dokument ten był dokładnie przedyskutowany ze wszystkimi zainteresowanymi stronami, a parametry zostały ustalone kompromisowo. To kierunek, w którym trzeba iść. Udało się znaleźć konsensus, pomiędzy technologią, geologią i kosztami wykonania dróg. Ważne parametry zostały przedstawione w sposób przejrzysty – stwierdził Marek Krajewski. – Wadą tych wymagań jest to, że prawdopodobnie nie będą one obowiązywać na innych drogach niż krajowe. Dla producentów kruszyw zapisy zawarte w wymaganiach są też niekorzystne ze względu na duże ilości piasków łamanych, które będą pozostawały jako odpad poprodukcyjny i zawężenie frakcji. Inna rzecz, której brakuje mi w nowym WT-1 to nie do końca określony tryb przyszłych zmian WT-1. Niedługo zostanie ogłoszona nowa norma europejska PN-EN 13043. W związku z tym znowu trzeba będzie zmienić WT.*

Referat na temat Wymagań WT-3 wygłosił **Włodzimierz Poboży** z PSWNA. W czerwcu bieżącego roku została opublikowana przez PKN norma PN-EN 13808 wraz z załącznikiem NA. Między nią a ministerialnymi WT-3 występują różnice. Najważniejszą z nich jest to, że załącznik krajowy NA określający wymagania dla producentów emulsji do różnych rodzajów emulsji przeznaczonych do zamierzonego stosowania nie zawiera zaleceń dla ich użytkowników.

W związku z tym zaistniała konieczność opracowania Wymagań Technicznych w nowej formule, jako poradnika dla projektantów, inwesto-

rów i wykonawców robót w technologiach emulsyjnych.

Komisja Emulsyjna PSWNA na ostatnim przedwakacyjnym posiedzeniu podjęła decyzję o powołaniu zespołu roboczego do opracowania WT-3 w tej nowej formule.

– *Opracowanie to będzie zawierać zalecenia dotyczące: wyrobów budowlanych przewidzianych do zamierzonego zastosowania, czyli najogólniej mówiąc surowców, parametrów technologicznych do zamierzonego zastosowania, wykonawstwa i zasad odbioru wykonanych robót – poinformował Włodzimierz Poboży. – Mam nadzieję, że na następne seminarium PSWNA taki dokument będzie już gotowy.*

Kolejny z prelegentów **Bogdan Bogdański** z laboratorium GDDKiA w Poznaniu wskazał wiele praktycznych utrudnień, pokazywał „czarno na białym” zagrożenia, które mogą wystąpić w laboratoriach po wprowadzeniu WT-4. To świadczy o tym, że warto przyrzeć się jeszcze raz niektórym elementom przepisów technicznych zawartych w tych wymaganiach, zanim trafią one do stosowania na budowie.

– *Niestety w WT-4 potrzebnych jest kilka uzupełnień podnoszących ich czytelność. Wymagania wprowadzają też uciążliwy system kontroli właściwej gotowej mieszanki na rozdrobnionym materiale – wskazywał pracownik laboratorium GDDKiA. – Czekają nas również prawdziwa rewolucja, gdyż kamieniołomy chcą produkować tylko materiały wsadowe. Na dużych budowach pojawią się więc mieszarki do przygotowania mieszanek ze zgromadzonych wyjściowych kruszyw. Mniejsi wykonawcy będą chyba musieli nadal kupować gotową mieszankę, która będzie dostarczana przez kamieniołomy. Ich bowiem nie będzie stać na kupno mieszarki.*

Do niektórych spostrzeżeń na gorąco odniósł się dyrektor Waclaw Michalski.

– *Mieszanka z wilgotnością maksymalną powinna być składana na budowie, nie da się inaczej zrobić dobrej mieszanki – zauważył. – Zdecydowali-*

śmy się na pięciokrotne rozdrobnienie w aparacie Proctora, bo tak jest w większości norm na świecie. Jest to badanie nie mieszanki, a materiałów składowych. Chodziło, o to aby dopuścić więcej kruszyw o różnych własnościach. My mamy trochę inne kruszywa niż Niemcy i Francuzi dlatego nie możemy automatycznie przenosić od nich wszystkich wymagań.

Zdaniem uczestników seminarium całkiem nieźle idzie przygotowanie specyfikacji czy też dokumentów aplikacyjnych do pojedynczych materiałów typu asfalt. Przykładem tego jest WT-1 czy też załączniki asfaltowe. Problem zaczyna się wtedy, kiedy zabieramy się za mieszanki, tak jak ma to miejsce z przypadku WT-2 czy WT-4. To są bowiem bardzo złożone dokumenty.

– *Jak pokazał referat Bogdana Bogdańskiego, w WT-4 też coś trzeba będzie poprawiać. Wydaje mi się, że nie było jeszcze ostrzejszej dyskusji na temat WT-5, bo nikt dotychczas nie dokonał takich szczegółowych badań – stwierdził Krzysztof Błaziejewski z firmy Orlen Asfalt. – W przypadku WT-4 pojawiły się wątpliwości, co do zrozumiałości zapisów i ich interpretacji, czy wszyscy będą te wymagania rozumieli, tak samo: producent, wykonawca i nadzór. To bardzo istotne informacje, bo nie możemy dopuścić do tego, nauczeni przykładem WT-2 z 2008 roku, żeby wprowadzić kolejny dokument, który spowoduje nam zapaść na budowach. W tym momencie na miejscu GDDKiA zastanowiłbym się, czy WT-4 i WT-5 już są w pełni gotowe do wprowadzenia.*

– *Uwagi pana Bogdana Bogdańskiego są słuszne i jako producent kruszyw w większości się z nimi zgadzamy. Z tym, że należy podkreślić, że sama wizja WT-4 jest bardzo dobra, bo idziemy w kierunku tego, że przygotowujemy mieszankę na budowie i będzie ona lepsza, niż ta do tej pory robiona w kopalniach – dodał Marek Krajewski z firmy Lafarge.*

KONRAD DUDEK