

Kruszywo to podstawa

Zapotrzebowanie na kruszywa będzie jeszcze wzrastać, ale po 2012 roku gwałtownie spadnie. Czy wystarczy nam materiału do budowy dróg? Czy Polska ma zagwarantowane bezpieczeństwo kruszynowe? Nad tymi zagadnieniami zastanawiali się uczestnicy II Forum Producentów Kruszyw.

Forum Producentów Kruszyw obradowało w dniach 17-18 listopada 2010 r. w Warszawie. Tematem przewodnim Forum było „Bezpieczeństwo kruszynowe Polski”. Spotkanie zostało zorganizowane przez Instytut Mechanizacji Budownictwa i Górnictwa Skalnego oraz Polski Związek Producentów Kruszyw.

Uczestnicy rozmawiali o roli górnictwa skalnego w Europie, potencjalne bazy surowcowej, dostępności i ochronie złóż, zapotrzebowaniu na kruszywa oraz możliwościach produkcji kruszyw o dobrej jakości. Drugiego dnia Forum można było w małych grupach tematycznych posłuchać wypowiedzi specjalistów i wejść z przedstawicielami administracji rządowej w bezpośrednie dyskusje. Grupy zajmowały się tematami:

- kruszyw do budowy dróg publicznych,
- realizacji zasad zrównoważonego rozwoju podczas wydobywania kopalin do produkcji kruszyw,
- ochrony złóż kopalin do produkcji kruszyw.

Jesteśmy samowystarczalni

Otwierając Forum **dr Stefan Góralczyk**, dyrektor Instytutu Mechanizacji Budownictwa i Górnictwa Skalnego mówił, że głównym jego tematem jest kwestia zabezpieczenia krajowego zapotrzebowania na surowce skalne.

– *Dzisiaj kruszywa są wykorzystywane nie tylko w budownictwie. To podstawowe surowce w wielu różnych gałęziach gospodarki, m.in. w kolejnictwie, górnictwie, przemyśle szklarskim, odlewnictwie, medycynie, przemyśle che-*

micznym, czy maszynowym – mówił dr S. Góralczyk.

Oczywiście, najwięcej kruszyw wykorzystywanych jest w budownictwie, gdzie stanowią około 75 proc. całej masy betonowej. W budownictwie drogowym udział kruszyw w konstrukcji drogi to ponad 90 proc. masy zużywanych produktów.

Dr Stefan Góralczyk nawoływał, aby kruszywa wykorzystywać racjonalnie. – *Bezpieczeństwo surowcowe to pełne zabezpieczenie potrzeb wszystkich gałęzi gospodarki. Mówiąc o nim nie możemy pomijać zagadnienia jakości kruszyw* – dodał.

Producenci muszą racjonalnie podchodzić do zasobów złóż. Jest to dobro, które kiedyś się wyczerpie, ale stanie się to tym prędzej, im mniej rozsądnie będziemy z niego korzystać.



Stefan Góralczyk poruszał problem zabezpieczenia krajowego zapotrzebowania na surowce skalne

Baza zasobów kruszyw naturalnych szacowana jest na ponad 5 mld ton. Surowców wtórnych, takich jak żużle, popioły, skała płonna z górnictwa węglowego, szacowana jest na 1,5 mld ton. Udział tych surowców w produkcji kruszyw dynamicznie wzrasta.

– *Przemysł kruszyw, dzięki potencjałowi, którym dysponuje, jest w stanie zaspokoić potrzeby krajowej gospodarki bez konieczności korzystania z importu. Nasz kraj jest całkowicie samowystarczalny* – mówił dr Stefan Góralczyk.

Doceniają rangę przemysłu kruszyw

Waldemar Pawlak, wicepremier i minister gospodarki, sprawujący patronat nad Forum, przesłał list do jego uczestników. Premier zauważał w nim, że rozwój infrastruktury transportowej i całej gospodarki powoduje rozwój branży kruszynowej.

Olgierd Dziekoński, minister w kancelarii prezydenta mówił, że studium uwarunkowań geologicznych i plany miejscowe powinny identyfikować zasoby geologiczne. Mapy nie powinny mieć charakteru tylko informacyjnego, ale raczej powinny być częścią prawa miejscowego. Terenom, na którym występują złoża surowców powinno się nadać status ochronny, podobny do nadawanego terenom zalewowym. Nawiązując do rozpoczętych w kancelarii prezydenta prac nad ustawą o ochronie krajobrazu i środowiska zwrócił uwagę, aby działalność wydobywcza nie powodowała zniszczeń, ale tworzyła wartość dodaną dla krajobrazu Polski.

Henryk Jacek Jezierski, główny geolog kraju, zacytował definicję kruszywa:



Olgiert Dziekoński mówił m.in. o nadaniu statutu ochronnego terenom, na których występują złoża surowców

Wiele działań wskazanych na I Forum ma bezpośredni związek z drogownictwem. I tak np. w obszarze 2. Jakość kruszyw, w działaniu 1. „Uwzględnianie w aktualnych Warunkach Technicznych i specyfikacjach struktury asortymentowej kruszyw, jako czynnika zwiększającego ich dostępność oraz obniżającego koszty budowy dróg” podjęte działania przyniosły częściowe uwzględnienie tego oczekiwania. Rozszerzono zakres granulacji kruszyw stosowanych do warstw wiążących i podbudowy mieszanek mineralno-asfaltowych. Podjęte działania dotyczące konieczności stosowania w części lub całości piasków łamanych w mieszanek mineralno-asfaltowych, przyniosły tylko częściowy skutek.

W działaniu 2. „Zapewnienie przez Ministerstwo Infrastruktury wszystkim zainteresowanym dostępu w formie elektronicznej do rekomendowanych Wymagań Technicznych oraz specyfikacji istotnych i szczegółowych warunków realizacji budowy dróg publicznych” sukces środowiska polega na uzyskaniu elektronicznego dostępu Wymagań Technicznych. Umieszczone one zostały na stronie internetowej GDDKiA jako wynik prac badawczych z zamiarem

jest to takie z tanich, powszechnie stosowanych dóbr, którego nie zauważa się, gdy jest, ale zauważa się, gdy go brakuje. – *To są słuszne słowa prezesa Kabzińskiego. Podczas Forum zastanowimy się, czy obowiązujące regulacje prawne są wystarczające. Przecież jego podtytuł brzmi: bezpieczeństwo kruszywowe kraju* – mówił Henryk Jacek Jezierski.

– *Nowe drogi nie są budowane na wieczność, a nawet nie na 30 lat* – mówił prezes Aleksander Kabziński. – *Nie myślę o nawierzchniach, ale o podbudowie, a tu panuje bylejakość. Nawierzchnie powinny być wymienne, ale podbudowa powinna rzeczywiście służyć wiecznie.*

Owoce I Forum kruszywowego

Aleksander Kabziński, prezes Polskiego Związku Producentów Kruszyw przedstawił przegląd działań uznanych za niezbędne do realizacji podczas I Forum kruszywowego i stan prac nad nimi. Działania te podzielone zostały na sześć obszarów:

- Gospodarka złożami,
- Jakość kruszyw,
- Transport i logistyka,
- Prawo (ustawy, rozporządzenia),
- Bezpieczeństwo w pracy,
- Technika i Technologia.

Są to obszary problemów wynikające z prowadzenia obecnej i przyszłej działalności przez producentów kruszyw w Polsce. Niektóre z nich zostały zrealizowane, inne wciąż czekają na realizację.



Podczas wystąpienia Henryk Jacek Jezierski zastanawiał się czy obowiązujące regulacje prawne są wystarczające



Nawierzchnie powinny być wymienne, ale podbudowa powinna służyć wiecznie – mówił Aleksander Kabziński

➤ uznania ich obowiązywania, zarządzeniem dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, na drogach krajowych.

Działanie 6. to „Podjęcie działań zapewniających monitorowanie oraz cykliczne wprowadzanie niezbędnych zmian, wynikających z doświadczeń zebranych podczas stosowania wymagań technicznych”. Jest ono realizowane. – Kompetentni przedstawiciele producentów kruszyw uczestniczyli w opracowywaniu nowelizacji WT-1 i WT-2. W przypadku dokumentu WT-1, nowe brzmienie uwzględni doświadczenia wynikające z ich funkcjonowania od października 2008 roku. Nastąpiło upowszechnienie Wymagań Technicznych WT-4 i WT-5, w których opracowaniu braliśmy bardzo aktywny udział – mówił prezes Kabziński.

W działaniu 1. obszaru Transport i logistyka – „Ustalenie zasad umożliwiających wywóz kruszyw z miejsc produkcji, po drogach publicznych o ograniczonej nośności” – branża kruszyw odniosła połowiczny sukces. Podejmowane działania pozwoliły nagłośnić problem i uzyskać sprzymierzeńców (Państwowa Inspekcja Transportu Drogowego i organizacje przewoźników). Nie

uzyskano jednak, mimo podjęcia tematu przez Sejmową Komisję Infrastruktury, przełożenia na projekt prawny, rozwiązania tego problemu.

Kruszywa do budowy dróg krajowych

W trakcie prac Grupy I. „Kruszywa do budowy dróg krajowych” **Wacław Michalski**, dyrektor Departamentu Technologii Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad mówił: – Musimy doprowadzić dokumenty techniczne do porządku. Niestety minister infrastruktury wciąż nie ma delegacji ustawowej do wydania rozporządzenia, w którym zawarte byłyby wymagania techniczne dla wszystkich dróg. Są one wydawane zarządzeniem dyrektora GDDKiA. Podpisał on 17 listopada znowelizowane WT-1 i WT-2. Nie chcemy rezygnować z jakości, ale nowe WT-1 (kruszywa do MMA) pozwolą na wykorzystanie większej ilości różnych materiałów przy produkcji asfaltu. Te dokumenty trzeba aktualizować permanentnie i forma zarządzenia Dyrektora Generalnego pozwala na to.

Wacław Michalski podkreślał, że konieczny jest harmonogram plano-

wanych budów, żeby ustalić zapotrzebowanie na materiały. Jeśli droga jest budowana w planie 3-letnim, to grysy schodzą w ostatnim roku.

– Materiały kamienne to 95 proc. konstrukcji, a ich koszt to 5 proc. wartości inwestycji. Asfalt odwrotnie. Obniżenie o 0,2 proc. zawartości asfaltu obniża koszt kilometra autostrady o 5 mln złotych. Trzeba jednak uważać, aby nie obniżyć jakości. Nawet z gorszej skały można zrobić bardzo dobrą drogę. Gorzej jest, gdy powstaje ona w systemie zaprojektuj i zbuduj. Brakuje mi w tej nazwie członu „i utrzymaj” przez 10 lat.

GDDKiA chce wraz z PKP ustalić trasy przewozu materiałów. – Mamy wstępny plan, aby nie były one składowane dalej, jak 60 km od budowy. To bardzo ważne, aby takie ustalenia zrobić i dobrze wybrać kruszywo. Dzisiaj musimy przewieźć 6,5 mln m³ nasypu z Pultuska do Warszawy, bo ktoś zakazał użycia na budowie materiałów antropogenicznych.

Dyrektor W. Michalski przedstawił założenia przyjęte w GDDKiA w celu sprawnej realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych i Autostrad. Są to:

1. Inwestycje zgodne z zasadami ochrony środowiska,
2. Zwiększenie potencjału wykonawczego,
3. Przyspieszenie procesu przygotowania inwestycji,
4. Maksymalizacja wydawania środków z UE,
5. Analiza realności terminów założonych w Programie Budowy Dróg Krajowych i Autostrad.

Mówił, że nikt nie chce omijać czy łamać zasad ochrony środowiska, bo jest to nieopłacalne, że zwiększenie potencjału firm nie do końca się udało. Zaczęły funkcjonować firmy-teczki, nastawione jedynie na wygrywanie przetargów i wysługujące się podwykonawcami. Specustawa w niewielkim stopniu, ale jednak przyspieszyła przygotowanie inwestycji. GDDKiA systematycznie analizuje realność terminów. – Dlatego co tydzień się one zmieniają. Wystarczy, że konieczne będzie

➤ *przeprowadzenie badań archeologicznych, a opóźnienie wyniesie rok – mówił dyrektor. Według niego w latach 2010-2012 powstanie łącznie 542,8 km autostrad, 685,7 km dróg ekspresowych i 273,3 km obwodnic.*

Dyrektor wskazywał też na kłopoty logistyczne, np. konieczność przewiezienia 7 tysięcy składów kolejowych kruszyw na budowę A2.

– Nie ma problemów z ilością kruszyw ani na drogi krajowe, ani na inne. Różnimy się z dyrektorem Michalskim przewidywaniami co do terminu szczytu ich wykorzystywania – mówił Aleksander Kabziński.

Polski Związek Producentów Kruszyw przewiduje, że w latach 2010-2016 zapotrzebowanie na kruszywa wyniesie 125 mln ton. Na 800 km autostrad trzeba 28 mln kruszyw (35 tys. ton na kilometr). Na 2800 km dróg ekspresowych potrzebne będzie 84 mln ton (30 tys. ton na kilometr), a na obwodnice 13 mln ton (15 tys. ton na kilometr). W tym roku potrzebne było około 20 mln ton kruszyw, w 2011 roku – 55 mln ton. Oznacza to 2,75-krotny wzrost zapotrzebowania. W 2012 roku zapotrzebowanie



Założenia przyjęte w GDDKiA w celu sprawnej realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych i Autostrad przedstawił Wacław Michalski

spadnie do 29 mln ton.

W 2011 roku potrzebne będzie 2 mln ton kruszywa do warstwy ścieralnej, a w 2012 roku aż 8 mln ton.

– Dochodzimy do punktu krytycznego dla producentów kruszyw – mówił prezes Aleksander Kabziński – Po 2012 r. będzie spadek zapotrzebowania na kruszy-

wa. Jak słycać politykę zmniejszenia nakładów na inwestycje będzie też prowadziła Unia Europejska. Nie zrekompensuje nam tego spadku możliwy wzrost inwestycji kubaturowych ani przebudowy dróg krajowych.

BOGDAN KOWALSKI