



**POLSKI ZWIĄZEK PRACODAWCÓW
PRODUCENTÓW KRUSZYW**
Polish Employers Association of Aggregates Producers
Biuro Zarządu: 25-501 KIELCE ul. Sienkiewicza 48/50
tel./fax (041) 344-66-88 kom 0603 84-75-48
e-mail: biuro@kruszipol.pl
www.kruszipol.pl

Kielce, dn. 17 sierpnia 2009 r.

Szanowny Panie Prezesie,

W załączeniu przesyłam elektroniczną wersję pisma, które przestaliśmy do Marszałka Województwa w sprawie drogi Żnin - Młodocin.

Pozostaję do dyspozycji w wypadku potrzeby kompetentnych wyjaśnień i pomocy merytorycznej.

Gdyby podbudowa drogi w okolicy Barcina została zbudowana z granitu, a nie z wapienia, to byłoby to kuriozum na skalę dostarczania soli do kopalni w Kłodawie.

*Pozdrawiam
Aleksander Kabziński
Prezes Zarządu*



Rok założenia - 1993

**POLSKI ZWIĄZEK PRACODAWCÓW
PRODUCENTÓW KRUSZYW**
Polish Employers Association of Aggregates Producers
Biuro Zarządu: 25-501 KIELCE ul. Sienkiewicza 48/50
tel./fax (041) 344-66-88 kom 0603 84-75-48
e-mail: biuro@kruszipol.pl
www.kruszipol.pl

L.dz. 399/08/2009

Kielce dn. 6 sierpnia 2009 r.

**Pan
Piotr CAŁBECKI
Marszałek
Województwa Kujawsko -Pomorskiego
Plac Teatralny 2
87 – 100 Toruń**

Szanowny Panie Marszałku,

W nawiązaniu do artykułu, który ukazał się w Gazecie Bydgoszcz w dniach 1 – 2 sierpnia pod tytułem „Jak drogowcy budowali?”, chcielibyśmy stanowczo zaprotestować przeciwko stwierdzeniom, które padły w artykule, zarówno w wypowiedziach Pana Marszałka, jak i w komentarzach dziennikarza Pana Krzysztofa Aładowicza.

We wspomnianym artykule opisano odwołanie Pana Kazimierza Chojnackiego z Zarządu Dróg Wojewódzkich, które spowodowane zostało przez zastosowanie materiałów niezgodnych ze specyfikacją. Pragniemy z całą mocą podkreślić, że na podstawie faktów przedstawionych w artykule oraz Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), Przebudowy drogi wojewódzkiej nr 251 oraz Szczegółowej Specyfikacji Technicznej (SST), przyczynę nieporozumienia stanowią niezgodne z prawem polskim i unijnym zapisy w projekcie budowlanym.

W artykule powołano się na wymogi Unii Europejskiej, która cyt.: „(...) tego pilnuje bo granit lepiej się sprawdza, zwłaszcza gdy etc (...)”. W wypowiedzi Pana Marszałka znalazło się stwierdzenie „(...) zamiast trwałej podbudowy granitowej, zastosowano podbudowę wapienną”. Informujemy Pana Marszałka, że od 2004 roku zgodnie z dyrektywą unijną numer 89/106/EWG oraz Ustawą o wyrobach budowlanych z dnia 16 kwietnia 2004 roku wraz z kolejnymi rozporządzeniami, oraz pism GDDKiA z dn. 23.04.2008 r., 13.08.2008 r.; 26.09.2007 r. (pisma w załączeniu) i Wymaganiami Technicznymi WT-1 Kruszywa, do mieszanek mineralno – asfaltowych i powierzchniowych utrwaleń na drogach publicznych rekomendowanych przez Ministra Infrastruktury z 2009 r., **zabronione jest wskazywanie konkretnych rodzajów skał a jedynie własności fizyko- mechaniczne, jakie muszą spełniać kruszywa zastosowane w danym elemencie drogi.** Tymczasem w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia zapisano, że należy cyt: „stosować wyłącznie kruszywa łamane z materiałów pochodzących ze skał magmowych i przeobrażonych”.

Parametry określone w SIWZ i SST dla tej drogi spełniają również skały osadowe stosowane w innych województwach, jak również w województwie kujawsko – pomorskim gdzie z powodzeniem użyte były m.in. na:

1. Drodze krajowej S10 południowa obwodnica Torunia podbudowa całości została wykonana z kruszywa wapiennego także podbudowa bitumiczna i częściowo warstwa wiążąca
2. Droga krajowa S5 - S10 Stryżek - Białe Błota podbudowa całości została wykonana z kruszywa wapiennego także podbudowa bitumiczna i częściowo warstwa wiążąca
3. Droga krajowa nr 5 obwodnica Szubina
4. Bydgoszcz węzeł lotnisko
5. Droga wojewódzka nr 246 Szubin – Łabiszyn
6. Autostrada A-2

Zapisy w prawie unijnym i polskim mają na celu upowszechnianie stosowania lokalnych materiałów budowlanych w celu obniżenia kosztów i przeciwdziałaniu monopolom producentów ograniczających konkurencję poprzez wskazywanie określonych rodzajów skał. W artykule zasugerowano, że powinno się zastosować granit. Dlaczego granit, a nie np. bazalt, melafir, gabra, sjenit, kwarcyt, piaskowiec, dolomit czy wapień? Zastosowany powinien być materiał spełniający określone parametry fizyko-mechaniczne (w najbliższym czasie ukażą się WT – 4 rekomendowane przez Ministra Infrastruktury).

Ponownie podkreślamy, że zapisy sugerujące określony rodzaj skały są niezgodne z obowiązującym od 5 lat prawem i słusznie dopuszczone zostało kruszywo spełniające wymagane własności pomimo tego, że nie pochodziło ze skał przeobrażonych ani magmowych.

Innym błędnym stwierdzeniem jest podtytuł artykułu: „Kładli pod asfalt tańszy i gorszy wapień zamiast granitu”. Jeżeli chcemy pisać i porównywać rodzaje skały na zasadzie lepszy gorszy powinno się pisać o parametrach wymaganych w normie. W niektórych z nich wapień jest znacznie lepszy od granitu np.: ścieralność w bębnie Los Angeles, przyczepność do bitumu itd.. To co można stwierdzić: wapień mógł być w tym rejonie Polski tańszy zamiast transportowanego z odległości 350 km innego materiału z Dolnego Śląska. Na pewno spełniał wymagania specyfikacji, a wiele z jego parametrów jest lepszych niż np granitu.

Kolejne stwierdzenie mówi: „Podbudowa wapienna szybciej się niszczy, co powoduje że na drodze powstają koleiny”. Na podstawie artykułu można domyślić się, iż chodzi o podbudowę stabilizowaną mechanicznie. Nie spełniające parametrów materiały w tej warstwie drogowej mogą powodować jedynie spękania nawierzchni nie zaś koleiny. Jeżeli zaś autor miał na myśli podbudowę asfaltową, to kruszywo wapienne otoczone przez asfalt jest odporne na działanie wody i mrozu a tym samym również nie jest powodem kolein. Każdy wykonawca w regionie kujawsko – pomorskim stwierdzi, że podbudowa bitumiczna wykonana na kruszywie wapiennym ma lepsze parametry od innych rodzajów skał (choćby otoczenie asfaltem).

Podsumowując należy stwierdzić, że jesteśmy zaskoczeni nie znajomością prawa polskiego, unijnego i ogólnikowym potraktowaniem tematu. Praktyki mające na celu eliminowanie ze stosowania pełnowartościowych materiałów lokalnych narażają budżet Państwa na niepotrzebne dodatkowe koszty. Podkreślamy, iż przyzwyczajenia projektantów, którzy wpisują do projektów drogowych i SST zapisy nie zgodne z prawem, a tym samym eliminujące konkurencję, nie mogą być tolerowane przez władze samorządowe, organy administracji drogowej ani inne instytucje nadzorujące inwestycje finansowane przez Unię Europejską. Właśnie takie błędy stanowią podstawę do wstrzymywania finansowania projektów drogowych z funduszy unijnych.

Mamy nadzieję, że powodem odwołania Pana Kazimierza Chojnackiego nie było jego prawidłowe rozumienie prawa polskiego i unijnego, a jedynie inne uchybienia wskazane w dalszej części artykułu. Oczekujemy na sprostowanie podanych w artykule informacji, rozważamy również wszczęcie odpowiednich procedur prawnych.

Pozostajemy do dyspozycji Pana Marszałka, w zakresie kompetentnych, specjalistycznych informacji.

*Z wyrazami szacunku
Aleksander Kabziński
Prezes Zarządu*