

# Przygotowania do zimy

Zimowe utrzymanie dróg – stan, problematyka oraz standardy to temat konferencji zorganizowanej przez Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP oraz Kopalnię Soli „Kłodawa” S.A. Miejscem obrad wrześniowej konferencji była Białka Tatrzańska.

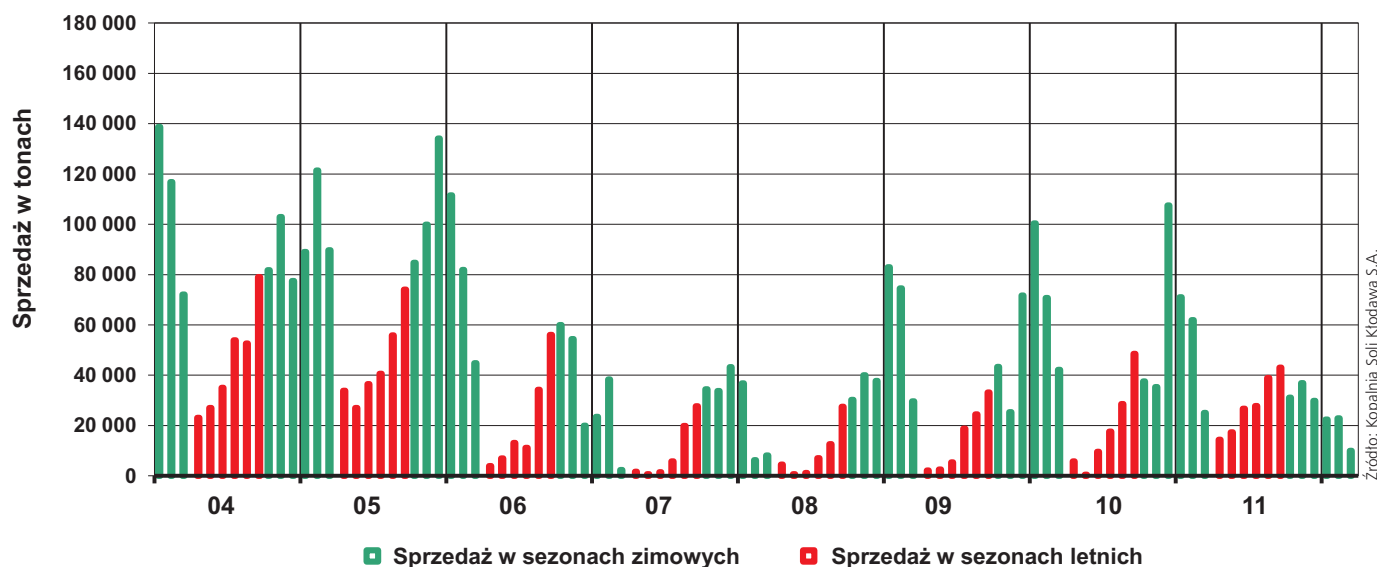
Tegoroczną konferencję rozpoczął dyrektor Departamentu Zarządzania Drogami i Mostami w GDDKiA **Norbert Wyrwich**. Przedstawił zasady funkcjonowania obecnie wprowadzanego systemu zarządzania i utrzymania nowo wybudowanymi odcinkami dróg i autostrad – tzw. system „Utrzymaj standard”. Temat ten wzbudził duże zainteresowanie wśród uczestników konferencji, co przejawiało się wieloma pytaniami skierowanymi do przedstawicieli GDDKiA, na które odpowiedzi udzielał także dyrektor Oddziału Gdańskiego GDDKiA – **Karol Markowski**.

– *Sól jest jednym z najbardziej skutecznych, a zarazem najtańszym środkiem zapewniającym bezpieczeństwo na drogach w okresie zimowym* – przypomniał **Janusz Kołodziejski**, dyrektor marketingu i sprzedaży Kopalni Soli „Kłodawa” S.A. Spółka to największy producent soli kamiennej w kraju. Jak zapewniał jej przedstawiciel, jakość dostarczanej kłodawskiej soli drogowej jest stale kontrolowana przez laboratorium kopalni. Potwierdza ją także pozytywna opinia Instytutu Badawczego

Dróg i Mostów, a także atest Państwowego Zakładu Higieny.

Sprzedaż soli drogowej w ubiegłym roku kształtowała się na poziomie około pół miliona ton. Sól, ze względu na okresowe jej stosowanie na drogach, jest surowcem sprzedawanym sezonowo. W ostatnich latach jednak okres sprzedaży tego surowca wydłużyła się – wcześniej zdecydowanie dominowała sprzedaż w okresach zimowych, natomiast w ostatnich latach zwiększa się udział odbiorów w miesiącach letnich (patrz wykres). Częściowo jest to wynik doświadczeń kilku ostatnich sezonów, kiedy to sroga zima spowodowała konieczność zmierzenia się wręcz z deficytem soli. Brak zapasów u odbiorców spowodował, że nagle, ogromne zapotrzebowanie na sól przewyższało moce wydobywcze wszystkich producentów tego surowca. Rozłożenie zakupów w czasie jest więc korzystne dla obu stron. Wprawdzie – jak zapewniają przedstawiciele kopalni „Kłodawa” – producent ten podjął działania usprawniające obsługę odbiorców soli drogowej, a także powiększył własne zapasy i powierzchnię magazynową,

Sezonowość sprzedaży soli drogowej 2004-2011



Źródło: Kopalnia Soli Kłodawa S.A.

jednak, aby nie dopuścić do sytuacji gdy brakuje soli na potrzeby utrzymania zimowego dróg, konieczne jest wcześniejsze ogłaszanie przetargów przez jednostki budżetowe oraz odpowiednio wczesne zakupy i magazynowanie soli przez odbiorców.

Spotkanie w Białce Tatrzańskiej było też okazją do podzielenia się doświadczeniami na temat utrzymania zimowego, w tym dotyczącego nawierzchni betonowej. Na przykładzie autostrady A2 na odcinku Świecko-Nowy Tomyśl omówił je **Włodzimierz Matczak**, dyrektor spółki Autostrada Eksploatacja. Od początku grudnia 2011 roku spółka rozpoczęła eksploatację liczącego 105 km odcinka o nawierzchni betonowej. W zakresie zimowego utrzymania drogi tej kategorii jej zadaniem jest m.in. usuwanie śniegu w ciągu 30 minut od otrzymania zawiadomienia lub rozpoznania opadów śniegu. Przy przeciętnych opadach śniegu i normalnych warunkach ruchu droga powinna być oczyszczona w ciągu dwóch godzin po ustaniu opadów podczas dnia i w ciągu czterech godzin po ustaniu opadów śniegu w czasie nocy. W warunkach obfitych opadów otwarty musi być co najmniej jeden pas ruchu w każdym kierunku, z ruchem zorganizowanym w formie konwoju posuwającego się za pługiem.

Przedstawiciel Autostrady Eksploatacji, mając doświadczenia zarówno



Gospodarze oraz goście konferencji

Fot. Julian Szalański

z nawierzchniami betonowymi jak i asfaltowymi, zwrócił uwagę na różnice pomiędzy utrzymaniem zimowym jednego i drugiego rodzaju nawierzchni. Jak zauważył, nawierzchnia betonowa jest mniej higroskopijna, szron pojawia się na niej rzadziej. Szybciej się jednak wychładza w stosunku do asfaltu. Na nawierzchni betonowej uzyskuje się również gorszą jakość odśnieżania, ponieważ błoto pośniegowe pozostaje w porach pomiędzy kruszywem. Droga betonowa szybciej przesyca. Plusem tego jest mniejsze narażenie na powstawanie oblodzenia i szronu, minusem fakt, że przy akcjach zwalczających oblodze-

nie woda wraz z rozpuszczoną w niej solą szybciej spływa z nawierzchni, konieczne jest więc częstsze posypywanie, a co za tym idzie, większe zużycie soli.

O doświadczeniach letniego i zimowego utrzymania A1 na odcinku Gdańsk-Toruń mówił z kolei **Paweł Przybyła**, z firmy Intertoll Polska – operatora koncesyjnego płatnego odcinka od Rusocina do Torunia. Firma obsługuje 152 km autostrady A1, w tym 9 MOP-ów, 9 węzłów autostradowych, 152 obiekty mostowe, wraz z najdłuższym mostem w Polsce przez Wisłę o długości niemal 2 km. Zajmuje się także utrzymaniem 16 przejść dla zwierząt, ponad 300 przepustów drogowych, stacji meteo, 2 punktów poboru opłat i 8 stacji poboru opłat, a także 3 obwodów utrzymania. W ramach planu zimowego spółka posiada 3 magazyny soli o pojemności łącznie około 8 tys. ton. Kolejne 7 tys. ton tego surowca przechowywanych jest na przymach.

Uczestnicy spotkania w Białce Tatrzańskiej mieli także okazję zapoznać się m.in. z doświadczeniami utrzymania zimowego w Kraju Pardubickim w Czechach oraz możliwościami jakie w utrzymaniu zimowym stwarzają nowe technologie.



Spotkanie zgromadziło liczne grono uczestników

Fot. Julian Szalański

EWA FERT