

# II Lubelska Konferencja Techniki Drogowej

tekst i zdjęcia: **TOMASZ ORŁOWSKI**, Polski Kongres Drogowy

28–29 listopada 2018 r. w Lublinie odbyła się II Lubelska Konferencja Techniki Drogowej *Podbudowy – wzmocnienia gruntu – drogi betonowe*. W pierwszym dniu obrady toczyły się na Wydziale Budownictwa i Architektury Politechniki Lubelskiej. Działająca w jego ramach Katedra Dróg i Mostów była współorganizatorem wydarzenia.



Otwarcie konferencji. Przemawia prorektor Politechniki Lubelskiej prof. dr hab. Anna Halicka



Wystąpienia w ramach sesji na temat budowy drogi S17 wywołały ożywioną dyskusję



W auli Wydziału Budownictwa i Architektury zgromadziło się blisko 170 uczestników konferencji

Konferencja nawiązywała do dwóch wcześniejszych inicjatyw: Lubelskiej Konferencji Techniki Drogowej Polskiego Kongresu Drogowego, która odbyła się po raz pierwszy w marcu 2014 r., i Lubelskiej Konferencji Dróg Betonowych w październiku 2017 r. Była wspólnym przedsięwzięciem uczelni i partnera biznesowego – Grupy Ożarów. Oboje organizatorzy postanowili połączyć siły i zorganizowali konferencję o szerokim zakresie tematycznym: od dróg o nawierzchni betonowej po stabilizację i wzmocnienie gruntu.

List do uczestników konferencji skierował Tomasz Żuchowski, p.o. generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad. „Skala realizowanych oraz planowanych na najbliższe lata na terenie województwa lubelskiego inwestycji drogowych będzie stanowiła duże zadanie dla branży drogowej. Tematyka konferencji trafnie wpisuje się więc w aktualne wyzwania stojące przed drogowcami, a prelegenci zaproszeni do udziału w sesjach tematycznych – ze względu na ich szeroki dorobek naukowy i doświadczenie – gwarantują merytoryczną dyskusję na wysokim poziomie. W mojej ocenie (...) konferencja będzie dobrą okazją do wymiany poglądów, doświadczeń oraz najnowszych rozwiązań możliwych do wykorzystania przy realizacji kluczowych inwestycji transportowych” – czytamy w piśmie.

Przedstawiciele samorządów i administracji drogowej stanowili znaczną grupę z grona blisko 170 uczestników konferencji. Wyслуchano 16 referatów, podzielonych na trzy

sesje. Pierwsza była poświęcona nawierzchniom betonowym, druga – podbudowom, wzmocnieniom i stabilizacji gruntu, trzecia dotyczyła nowoczesnych technologii konstrukcji nawierzchni drogowych. Referaty wygłosili wybitni naukowcy. Prezentacje przygotowali także praktycy z jednostek administracji drogowej oraz firm branży drogowej.

Jeden z prelegentów – Zbigniew Tabor, dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach – trafnie streścił podstawowy dylemat, który mają publiczni inwestorzy. W budownictwie drogowym istnieją dwa sprzeczne ze sobą oczekiwania: jedno to zwiększenie trwałości nawierzchni drogowych, a drugie – zmniejszenie kosztów budowy albo przebudowy dróg – powiedział. Szukanie kompromisu między nimi prowadzi do podejmowania decyzji np. o wyborze rodzaju nawierzchni albo optymalizacji konstrukcji poszczególnych warstw.

## Beton nie wybacz

Wartość trwałości jest na ogół przypisywany nawierzchniom z betonu cementowego. Zdaniem Piotra Kijowskiego ze Stowarzyszenia Producentów Cementu, ich trwałość jest przeciętnie 2,5–3,5 razy większa niż asfaltowych. Przy nowoczesnych rozwiązaniach gwarantowana jest 40–50-letnia żywotność nawet przy obciążeniach rzędu 130 kN/oś. Poza normalnym utrzymaniem zimowym nawierzchnia z betonu nie powinna wymagać od zarządcy żadnych działań remontowych. Dzięki temu przy

policzeniu tzw. kosztów życia nawierzchni beton okazuje się tańszy od asfaltu.

W drugim dniu konferencji odbyły się sesje przygotowane przez Polski Kongres Drogowy wraz z Oddziałem Generalnej Dyrekcji w Lublinie. Dotyczyły one realizacji budowy drogi S17 o nawierzchni z betonu cementowego. Droga ta w 2019 r. ma połączyć Lublin z Warszawą. Inwestycja położona jest na terenie województw lubelskiego i mazowieckiego, ale w całości prowadzi ją Oddział GDDKiA w Lublinie. Jest to ok. 95 km drogi ekspresowej o nawierzchni z betonu cementowego.

Przedstawiciele firm wykonawczych zaprezentowali swoje doświadczenia z różnych etapów budowy, gdyż jest ona w różnych stadiach zaawansowania. Natomiast reprezentanci Oddziału GDDKiA omówili podstawowe dane techniczne drogi oraz sposoby kontroli jakości wykonania nawierzchni i wyniki stale prowadzonego monitoringu.

Dotychczasowa realizacja budowy potwierdziła – jak podsumowała Edyta Szewczyk, zastępca dyrektora ds. technologii lubelskiego Oddziału GDDKiA – że beton to trudna technologia, niewybaczająca błędów. Wymaga niezwyklej staranności i ciągłego kontrolowania na każdym etapie realizacji. Jeżeli w jej trakcie będą przestrzegane reżimy technologiczne oraz spełniane wymagania wskazane w specyfikacjach technicznych, nawierzchnie betonowe będą trwałe i bezpieczne, a więc pokażą wszystkie swoje zalety.

