

II Warmińsko-Mazurskie FORUM DROGOWE

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

Druga edycja Warmińsko-Mazurskiego Forum Drogowego w październiku 2015 r. zgromadziła przeszło 120 przedstawicieli administracji drogowej, firm projektowych i wykonawczych. Przed obradami w Lidzbarku Warmińskim uczestnicy konferencji byli w Olsztynie gośćmi otwarcia wystawy fotograficznej *Warmia i Mazury – zielone i bezpieczne drogi. Podsumowanie efektów Regionalnego Programu Operacyjnego 2007–2013*.



Miejszem konferencji był jeden z najbardziej malowniczych warmińskich hoteli, położony w kompleksie zamkowym w Lidzbarku



Dużym zainteresowaniem cieszyła się w Olsztynie wystawa *Warmia i Mazury – bezpieczne i zielone drogi. Podsumowanie efektów Regionalnego Programu Operacyjnego 2007–2013*



W konferencji wzięło udział przeszło 120 gości z całej Polski

Zwracając się do zgromadzonych, marszałek województwa warmińsko-mazurskiego Gustaw Marek Brzezina podkreślił, że w minionej perspektywie w ramach RPO przebudowano 368 km dróg, starając się, by tworzyły one ciągi alternatywne dla dróg krajowych, zwłaszcza w układzie równoleżnikowym. Na drogach wojewódzkich realizowane były także inne działania, jak program poprawy bezpieczeństwa *Przyjazna droga*, program kształtowania i pielęgnacji zadrzewień przydrożnych *Zielona droga* czy program budowy stanowisk do ważenia pojazdów.

Wiele inwestycji prowadzi się także na drogach krajowych w województwie. Jak poinformował dyrektor Oddziału GDDKiA w Olsztynie Mirosław Nicewicz, w ramach *Programu budowy dróg krajowych na lata 2014–2023* olsztyński Oddział wybuduje 278 km za ok. 10 mld zł.

Wśród uczestników Forum dużą grupę stanowili producenci kruszyw, gdyż stosowanie kruszyw z lokalnych zasobów, zwłaszcza występujących w Polsce północno-wschodniej, było jednym z przewodnich tematów programu konferencji. Lokalne kruszywa polodowcowe to znaczny zasób pełnowartościowego surowca, który może stanowić alternatywę dla kruszyw łamanych – stwierdził prof. Marek Ciak z Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, opierając się na prowadzonych w tej uczelni badaniach ich właściwości. Wykazały one możliwość wy-

korzystania ich w budownictwie drogowym (podbudowy, mieszanki mineralno-asfaltowe i beton drogowy), gdyż spełniają one wymagania stawiane kruszywom drogowym, zawarte w wytycznych GDDKiA WT-1. Ich dodatkowym atutem jest też koszt, niższy o koszty transportu surowców skalnych z terenów Polski południowej.

Wykorzystanie tych zasobów wymaga stosowania realistycznych wymagań w specyfikacjach technicznych po stronie inwestorów i starań o utrzymanie jakości u producentów. Przy budowie dróg publicznych powinna obowiązywać wobec kruszyw zasada wystarczających wymagań – pokreśliła dr Marta Wasilewska z Politechniki Białostockiej. Wystarczających, to znaczy niezawyżanych, np. przez żądanie zerowej zawartości pyłów, co w przypadku kruszyw jest praktycznie niemożliwe. W rejonie północno-wschodniej Polski znajdują się jedne z największych w Polsce zasobów kopalin piaskowo-żwirowych. Mając na uwadze wyniki badań właściwości geometrycznych i fizycznych, kruszywa ze złóż polodowcowych mogą być stosowane do warstw konstrukcji nawierzchni drogowych – dodała.

Na pewno będzie tak się działo na drogach wojewódzkich regionu – zapewnił Waldemar Królikowski, dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie. W tej jednostce opracowane zostały własne wytyczne techniczne, wzorowane w dużym stopniu na takich samych dokumentach ZDW w Katowicach.

Zgodnie z zasadą regionalizacji, stosowanie miejscowych materiałów ma sprzyjać realizacji przedsięwzięć drogowych w sposób oszczędny, tak jak powinien to czynić dobry gospodarz. Wola inwestora stosowania materiałów miejscowych musi być widoczna już w fazie sporządzania założeń do projektowania przez zapisy wiążące projektantów. Taką rolę będą odgrywać wymagania techniczne ZDW w Olsztynie do stosowania kruszyw lokalnych do podbudów niezwiązanych, stabilizowanych mechanicznie i mieszanek mineralno-asfaltowych, które będą używane już na przełomie lat 2015/2016. Przy ich opracowaniu wykorzystano także z wiedzy producentów działających na terenie Warmii i Mazur.

Oszczędne budowanie dróg bez obniżania jakości polega także na większym udziale materiałów z recyklingu, w tym zwłaszcza gruzu betonowego. Taki gruz pochodzi z rozbiórki betonowych budynków i betonowych podbudów drogowych (płyt). Po posortowaniu tworzy się w ten sposób dobrej jakości kruszywo, które może być wykorzystane do wykonania wstępnej podbudowy i warstw wiążących dróg, utwardzenia dróg dojazdowych, parkingów i placów oraz – w głównej mierze – do budowy korpusów ziemnych dróg III, IV i V klasy technicznej – powiedział Dariusz Sieluk, naczelnik Wydziału Przygotowania Inwestycji ZDW w Olsztynie.

