

Historia i współczesność drogowych laboratoriów

Utworzono: środa, 20, marzec 2013 08:37 Agnieszka Serbeńska



Historia funkcjonowania drogowych laboratoriów rozpoczęła się tuż po II wojnie światowej. W 1948 roku ówczesny minister komunikacji w wydanym zarządzeniu określił ich schemat organizacyjny. Pierwsze takie jednostki badawcze powstawały pod auspicjami wydziałów komunikacji urzędów wojewódzkich. Początkowo powołano laboratoria w Krakowie, Kielcach, Katowicach (w tym przypadku można mówić o reaktywowaniu, ponieważ jednostka laboratoryjna działała tam już od 1935 roku), Łodzi, Wrocławiu, Olsztynie i Gdańsku. Kolejne powstawały od 1949 roku do 1954 roku.

W pierwszych latach działalności laboratoria obsługiwały zespoły trzyosobowe, złożone z kierownika, pracownika technicznego i pomocniczego. Placówki lokowane były z reguły w jednoizbowych pomieszczeniach, w budynkach położonych w strefach przemysłowych miast, często też w piwnicach obiektów instytucji użyzających miejsce, jak na przykład Politechnika Wrocławska. Zadaniem tych jednostek było prowadzenie badań służących doskonaleniu i rozwojowi technologii drogowych w Polsce. Jednym z pierwszych zagadnień nad jakim pracowały te jednostki było zastosowanie stabilizacji podbudów nawierzchni cementem i wapnem. Zajęto się też problemami mechaniki nawierzchni, w tym nośnością dróg.

W 1949 roku odbył się pierwszy zjazd kadry laboratoriów drogowych. Od tego momentu spotkania drogowej kadry technologów odbywały się cyklicznie co roku. Tradycja tych narad trwa do dzisiaj.

Powojenne dzieje drogowych laboratoriów ściśle związane było z reformami administracyjnymi państwa. Pierwsze zmiany stąd wynikające nastąpiły już w 1952 roku. Wówczas powołano Wojewódzkie Zarządy Dróg Publicznych. Laboratoria zostały włączone w ich struktury. Kolejne zmiany nastąpiły w 1975 roku. Wtedy powstały Okręgowe Dyrekcje Dróg Publicznych. Ten okres łączy się z dynamicznym

rozwojem w zakresie mieszanek mineralno-asfaltowych i technik ich projektowania. Prace badawcze prowadzono również poprzez laboratoria polowe, działające bezpośrednio na budowach. Również w tym czasie wykształciły się pewne specjalizacje poszczególnych laboratoriów w kraju. Na przykład jednostka w Gdańsku przygotowała prototyp krajowego proktora i zajęła się jego produkcją z przeznaczeniem dla pozostałych laboratoriów. Placówka w Białymstoku z kolei wyspecjalizowała się w urządzeniach do pomiarów nawierzchni, między innymi do badań równości – stworzono tam prototyp planografu. Tam też zaprojektowano płytę dynamiczną do badań nośności podłoża i podbudowy stabilizowanej mechanicznie. Osiągnięciem laboratoriów działających na północy kraju było opracowanie technologii wykorzystania kruszyw polodowcowych w budowie dróg. Natomiast specjalnością katowickiego laboratorium były badania uszorstnienia nawierzchni.

W 1972 roku ONZ uruchomił program w ramach którego polskim specjalistom umożliwiono wyjazdy stażowe do państw europejskich, między innymi do Francji. Z tych wyjazdów skorzystali technolodzy drogowi z laboratoriów krakowskiego, katowickiego i poznańskiego. Zdobytą tam wiedzę i doświadczenia następnie adaptowali do warunków krajowych.

W 1986 roku zaszły kolejne przeobrażenia w krajowych strukturach drogowych. Powołano Generalną Dyрекcję Dróg Publicznych i jej dziewięć terenowych oddziałów. Z kolei w 2002 roku ta organizacja została przekształcona w dotąd funkcjonującą Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. W obu tych strukturach funkcjonowały laboratoria, przy czym w ubiegłym dziesięcioleciu działały one w formule gospodarstw pomocniczych obsługujących zarówno administrację dróg krajowych, jak również zarządców samorządowych oraz przedsiębiorstwa drogowe. W 2010 roku, po zmianach w ustawie o finansach publicznych likwidujących gospodarstwa pomocnicze, drogowe laboratoria zostały bezpośrednio podporządkowane strukturom GDDKiA. Wtedy rozpoczęto w większości oddziałów budowę nowoczesnych obiektów laboratoryjnych, a w niektórych oddziałach modernizację istniejących.

W minionej dekadzie największym wyzwaniem technologicznym wykonawców dróg i laboratoriów było przeciwdziałanie koleinowaniu nawierzchni. Gwałtowne wzrosty natężenia ruchu i obciążenia dróg wraz z oddziaływaniami temperaturowymi przyczyniły się do degradacji nawierzchni. Badania i wdrożenia technologiczne ukierunkowane zostały na zapobieżenie tym negatywnym skutkom i równocześnie na zapewnienie trwałości nawierzchniom. W efekcie na szeroką skalę rozpoczęto układanie warstw SMA o nieciągłym uziarnieniu. Nowym trendem technologicznym jest również zastosowanie mieszanek o wysokim module sztywności.

- W rozwoju laboratoriów drogowych i technologii budowy dróg istnieje ścisła symbioza – podsumowuje Bożena Bernasik, zastępca dyrektora krakowskiego Oddziału GDDKiA ds. Technologii, której podlega Wydział Technologii – Laboratorium Drogowe.

Historia i współczesność drogowych laboratoriów

Utworzono: środa, 20, marzec 2013 08:37 Agnieszka Serbeńska

Od początku tego roku Wydział Technologii – Laboratorium Drogowe GDDKiA O/Kraków funkcjonuje w nowym i nowocześnie wyposażonym obiekcie. Ale początki krakowskiego laboratorium były skromne i siermiężne. W latach 1948-1954 laboratorium funkcjonowało w pomieszczeniu o powierzchni 30 m kw., które zajmowało w baraku na ul. Łokietka w Krakowie. Pracę rozpoczęto w trzyosobowym zespole.

Pierwszym kierownikiem krakowskiego laboratorium był Aleksander Traczyński. Do 1960 roku funkcję kierownika sprawował Miarian Przetocki, a następnie – do 1966 roku - Wacław Gadomski. W latach 1966-1979 kierownikiem był Michał Jurkiewicz. Do 1992 roku następczynią na tym stanowisku była Danuta Paluch, a do 1999 roku – Maria Klisiewicz-Miszkinis.

W 1962 roku laboratorium zatrudniało już 13 pracowników, a w 1976 roku jego obsadę tworzyło 45 pracowników, łącznie z kadrą w oddziałach laboratorium w Cieszynie i Tarnowie. W 1971 roku laboratorium przeniosło się z baraku do siedziby na ul. Mogiłskiej. W dziejach laboratoriów drogowych krakowska jednostka zapisała się uruchomieniem w 1968 roku produkcji szybkozestawialych emulsji asfaltowych kationoaktywnych. W 1987 roku, dzięki współpracy z IBDiM, udało się wdrożyć krajowy emulgator do produkcji tej emulsji, a tym samym zrezygnować z jego importu. W latach 1985-1987 współpraca laboratorium z IBDiM zaowocowała z kolei uruchomieniem otaczarki bębnowej WMB Madro.

Krakowskie laboratorium od 1999 roku prowadzi Bożena Bernasik i to pod jej kierownictwem nastąpiło przeniesienie jednostki w ubiegłym roku do nowego obiektu wybudowanego na obrzeżach Krakowa – na terenie administracyjnym Wieliczki. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP Oddział w Krakowie, Koło Zakładowe SITK przy GDDKiA O/Kraków oraz Małopolska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa w Krakowie zorganizowały w lutym br. seminarium „Funkcjonowanie nowoczesnego laboratorium drogowego”, w trakcie którego uczestnicy mieli okazję zwiedzić nowy obiekt Laboratorium Drogowego GDDKiA O/Kraków oraz poznać najnowsze techniki wykorzystywane w badaniach drogowych.

AS



Historia i współczesność drogowych laboratoriów

Utworzono: środa, 20, marzec 2013 08:37 Agnieszka Serbeńska



Do zakresu działania Wydziału Technologii – Laboratorium Drogowego GDDKiA O/Kraków należy między innymi: przeprowadzanie badań kontrolnych i odbiorczych oraz pomiarów sprawdzających jakość wykonywanych robót na drogach krajowych i wbudowywanych wyrobów budowlanych; opiniowanie receptur i technologii stosowanych przy wykonywaniu robót na drogach krajowych; udział w czynnościach odbioru gotowych obiektów drogowych i mostowych, w tym opracowywanie do operatów kolaudacyjnych opinii nt. jakości odbieranych obiektów; sporządzanie miesięcznych sprawozdań w zakresie monitoringu jakości robót wykonywanych na obszarze działania Oddziału; wykonywanie sprawdzających badań parametrów geotechnicznych gruntów podłoża budowli drogowych, na etapie odbioru dokumentacji od projektanta; wykonywanie badań w ramach szczegółowych przeglądów drogowych obiektów inżynierskich; wykonywanie automatycznych pomiarów do Systemu Diagnostyki Sieci Drogowej dróg krajowych; weryfikacja pod względem technologicznym specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych, na etapie odbioru dokumentacji od projektanta; prowadzenie własnych prac badawczych związanych z wdrażaniem: nowych wyrobów, technologii robót i metod badawczych. W strukturach Wydziału Technologii – Laboratorium Drogowego działa pięć zespołów: Betonu i Materiałów Wiążących, Asfaltów i Mieszanek Mineralno-Asfaltowych, Gruntów i Geotechniki, Kruszyw, Diagnostyki Nawierzchni.

Od lipca 2011 r. Wydział Technologii - Laboratorium Drogowe GDDKiA O/Kraków posiada certyfikat Systemu Jakości ISO 9001. W tym roku zostanie wdrożony System Jakości ISO 17025.