



ZWIĄZEK MOSTOWCÓW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

POLISH SOCIETY OF BRIDGE ENGINEERS

Collective Member of
International Association for Bridge and Structural Engineering

BIULETYN INFORMACYJNY

styczeń–marzec 2007 r., nr 1 (55)

Słowo przewodniczącego ZMRP

Szanowni i Drodzy Koleżanki i Koledzy!

Zwracam się do Was na tych łamach w „Słowie przewodniczącego”, poczynając od nr 3 (33) naszego *Biuletynu Informacyjnego*, już po raz dwudziesty trzeci – tym razem po raz ostatni. Mija bowiem druga kadencja władz ZMRP i kończy się moja funkcja przewodniczącego Związku, którą sprawowałem nieprzerwanie, od dnia wyborów podczas Krajowych Zebrań Delegatów w Krakowie w dniu 29 marca 2001 roku (V kadencja) i w dniu 24 marca 2004 roku w Warszawie (VI kadencja). Proszę mi zatem wybaczyć, że ten tekst będzie miał osobisty charakter.

Dwie kadencje to sześć lat. Choć minęły szybko, to jednak kawał życia. Nie mnie oceniać owoce tych lat, poświęcone w znacznej mierze sprawom Związku – zrobi to Krajowe Zebranie Delegatów, na którym zdam szczegółowe sprawozdanie z dokonań VI kadencji. Dla mnie jednak ów kawał życia był okresem nowych, bogatych i dobrych doświadczeń, a także po prostu pięknym. Można by o tym wiele napisać, ale z oczywistych względów ograniczę się do kilku zaledwie refleksji.

Przed wszystkim niejednokrotnie przekonywałem się jak wielkie wartości zawodowe i ludzkie reprezentują polscy mostowcy i jak wiele przejawiają pozytywnych inicjatyw. To naprawdę środowisko, dla dobra którego praca jest zaszczytem i przyjemnością i nie jest to z mej strony tylko zdawkowe stwierdzenie. Nigdy podczas sześciu lat przewodniczenia Związkowi nie spotkałem się z objawami niechęci lub odmowy współpracy ze strony Koleżanek i Kolegów, zwłaszcza tych, którzy stanowili Zarząd ZMRP i wszystkich tych, którzy traktują nasz Związek jako dobro wspólne. Bardzo im za to dziękuję. Proszę darować, że imienne podziękowanie skieruję tylko do niektórych osób.

Szczególne słowa wdzięczności winien jestem dwóm poprzednim Przewodniczącym ZMRP i zarazem jego Honorowym Członkom, Kolegom Profesorom *Andrzejowi Ryżyńskiemu* i *Kazimierzowi Fladze*, którzy wspierali mnie swą radą i pomocą i których mądrą linię kierowania Związkiem starałem się kontynuować.

Osobne podziękowanie należy się moim najbliższym współpracownikom, a więc trzem Wiceprzewodniczącym ZMRP Kolegom *Kazimierzowi Furtakowi*, *Andrzejowi Jaworskiemu* i *Krzysztofowi Zółtowskiemu*. Oddzielnie dziękuję Skarbnikowi – Koledze *Tadeu-*

szowi Wilczyńskiemu, który przez dwie kadencje z wielkim oddaniem sprawował pieczę nad sprawami finansowymi Związku, oraz Sekretarzowi, wszechstronnej w swych obowiązkach w VI kadencji, Koleżance *Beacie Gajewskiej*. Wszyscy oni nie tylko niezawodnie mi pomagali w podejmowanych działaniach, ale także pilnowali, abym nie popełniał w nich błędów.

Dziękuję też Koledze *Piotrowi Rychlewskiemu*, Redaktorowi *Biuletynu Informacyjnego*, za trud przygotowywania kolejnych numerów podczas ubiegłych lat i za chętnie podejmowanie się spraw, wykraczających poza jego bieżące obowiązki Związkowe. Tu szczególne słowa wdzięczności przekazuję też Koledze *Stefanowi Pyrakowi*, Redaktorowi Naczelnemu miesięcznika „Inżynieria i Budownictwo”, za życzliwą pomoc w wydawaniu naszego *Biuletynu*.

Dziękuję wszystkim aktywnie działającym w różnego rodzaju komisjach i kapitułach ZMRP. Czynie to symbolicznie, kierując moje podziękowania do Przewodniczącego Kapituły Konkursu „Dzieło Mostowe Roku”, Kol. *Witolda Wołowickiego*, do kierującego sprawami certyfikatów Kol. *Andrzeja Jaworskiego* oraz organizatora i realizatora konkursów fotograficznych, Kol. *Andrzeja Niemierki*.

Podziękowania składam na koniec dotychczasowym władzom wszystkich dwunastu Oddziałów naszego Związku za dobrą, koleżeńską współpracę, a nowo wybranym władzom życząc sukcesów i satysfakcji z pełnionych obowiązków dla dobra lokalnych społeczności mostowców.

Raz jeszcze przepraszam, że nie dziękuję imiennie wszystkim.

ZMRP jest niewątpliwie chlubą środowiska polskich mostowców, stanowi przykład koleżeństwa, życzliwej atmosfery i dobrego, twórczego działania oraz przyjacielskich spotkań. Rywalizujemy ze sobą zawodowo, to jasne, ale staramy się w tej rywalizacji przestrzegać podstawowych zasad etyki zawodowej. I tak postępujemy zawsze i wszędzie! Podczas dwóch ostatnich kadencji władz ZMRP staraliśmy się nie uronić niczego wartościowego, co stanowi trwałą dorobek Związku i tworzy jego dobrą tradycję. Staraliśmy się także przez nowe inicjatywy dorobek ten wzbogacić. Wiele spraw udało się przeprowadzić dzięki pomocy i aktywności naszego środowiska, inne – czekają jeszcze na finalizację lub podjęcie. To już pole działania nowych władz ZMRP, którym życzę z całego serca

wiele satysfakcji z pracy na rzecz Związku i wielu sukcesów. Jestem przekonany, że następna kadencja będzie bardzo udana, że chwała ZMRP będzie rosła dzięki myślom i czynom całego naszego środowiska, że osiągnięcia indywidualne będą jednocześnie radością wszystkich, a inicjatywy Związku będą odbierane jako podejmowane w imieniu dobra wspólnego i na rzecz rozwoju mostownictwa w naszym kraju, stanowiącego tak ważny element życia społecznego i gospodarczego, a także szeroko pojętej kultury.

Wszystkim Szanownym i Drogim Koleżankom i Kolegom kłaniam się nisko. Dziękuję im za powierzenie mi kierowania Związkiem przez dwie ostatnie kadencje. Przepraszam za wszystkie uchybienia i niespełnione być może oczekiwania. Teraz przekaze-

my kierowanie ZMRP w nowe, godniejsze zapewne ręce. Nie mówię jednak do Was żegnajcie – w naszym Związku jest wiele do zrobienia dla wszystkich, nawet tych odchodzących z pełnionych funkcji. Mówię więc z pogodnym uśmiechem – do spotkania przy wielu następnych zawodowych i towarzyskich okazjach, których przecież nie zabraknie, bo mostowcy to ludzie aktywni i z fantazją dorównującą ułańskiej.

I czytajcie Moi Kochani nasz *Biuletyn Informacyjny*, nawet jeśli już w nim nie będzie „Słowa przewodniczącego”!

Wszystkiego dobrego!!!

Wasz
Wojciech Radomski

Wycieczki techniczne Oddziału Warszawskiego ZMRP w 2006 r.

W 2006 r. Oddział zorganizował wyprawę techniczną „Mosty i zamki na Wołyniu i Podolu” (relacja w nr 4/2006 „Biuletynu”) oraz 4 wycieczki techniczne pod hasłami: obiekty autostrady A2 w budowie, mosty warszawskie na Wiśle, renowacja wiaduktu ul. Karowej i budowa estakad węzła Marsa Trasy Siekierkowskiej. A oto krótka relacja z tych dwóch ostatnich.

Renowacja wiaduktu ul. Karowej

Oprócz mostu i wiaduktu Poniatowskiego, wiadukt jest najcenniejszą, a z pewnością najstarszą zachowaną budowlą drogową w Warszawie. Jego konstrukcja jest bardzo szczególna, gdyż składa się z 2 sklepień o rozpiętości około 12 m i szerokości 20 m, położonych względem siebie pod kątem. Powstały w wyniku tego trójkąt nad filarem środkowym przykryto trzecim sklepieniem, zbiegającym ku dołowi w węzłach sąsiednich sklepień na łuku wewnętrznym. Projektant konstrukcji jest nieznan. Natomiast autorem eklektycznego wystroju architektonicznego był Stefan Szyller, twórca Zachęty i gmachu Politechniki Warszawskiej. Zdobiące wiadukt kamienne kompozycje rzeźbiarskie: Syreny oraz alegorycznego wyobrażenia miasta są dziełem Jana Woydygi. Prace nad renowacją i rewaloryzacją zabytkowego 100-letniego wiaduktu Markiewicza w ciągu ul. Karowej trwają od czerwca ub. roku. Wiadukt, zwany popularnie „ślimakami”, był w bardzo złym stanie: popękany, z odpadającymi kawałkami rzeźb i dekoracji. Roboty prowadzi firma Intop z Tarnobrzega. Polegały one na odkryciu sklepień, ich wzmocnieniu płaszczem żelbetowym, naprawie przyczółków, założeniu systemu odwodnienia, odtworzeniu brakujących oraz naprawie i wzmocnieniu istniejących elementów. Prace konserwatorskie prowadzi Międzyuczelniany Instytut Konserwacji i Restauracji Dzieł Sztuki, który odnawia rzeźby, wymienia betonową balustradę, odtwarza zniszczone po wojnie obeliski z latarniami.

21 września ub. r. mieliśmy okazję wysłuchać na miejscu prelekcji naszego



Sklepienia po wzmocnieniu



Rekonstrukcja i konserwacja alegorii miasta



Renowacja przyczółka



Fotografia „rodzinna” uczestników na tle wiaduktu

kolegi, naczelnika wydziału mostów Zarządu Dróg Miejskich dr inż. *Andrzeja Mareckiego*, o historii wiaduktu, o jego zniszczeniach powojennych spowodowanych błędnymi decyzjami w sprawie usunięcia obelisków i z zawieszonymi na wspornikach lampami, które według ówczesnych decydentów były przejawem „burżuazyjnego” gustu. A potem oprowadzani przez niego po budowie obejrzelśmy dokładnie szczegóły zniszczeń, efekty rekonstrukcji i prace konserwatorskie przy rzeźbach.

Należy podkreślić wyjątkowo gościnne przyjęcie, z jakim spotkaliśmy się ze strony firmy Intop Tarnobrzeg, która na koniec uraczyła nas obfitym poczęstunkiem. Mieliśmy wówczas okazję obejrzeć fragmenty dokumentacji budowy, zachowane dokumenty historyczne oraz przedyskutować niektóre aspekty rekonstrukcji obiektu.

Budowa estakad węzła Marsa Trasy Siekierkowskiej

16 listopada ub. r. na zaproszenie generalnego wykonawcy firmy Budimex-Dromex SA wizytowaliśmy budowę estakad węzła Marsa Trasy Siekierkowskiej (zadanie IIB: estakady Ostrobramska-Płowiecka). Wycieczka cieszyła się dużym zainteresowaniem; uczestniczyło w niej 21 osób. Najpierw dyr. kontraktu mgr inż. *Andrzej Lewandowski* i – nasz kolega – kierownik



Najdłuższa w Polsce ściana oporowa z gruntu zbrojonego



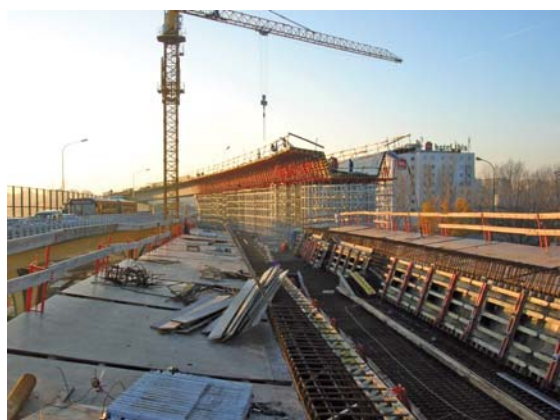
Estakady OE-4, OE-2 i OE-1 węzła Marsa



Na estakadzie OE-2



Kol. Bielski udziela wyjaśnień kol. Tadeuszowi Karczmarczykowi



Widok na estakadę OE-1 w kierunku miasta



Szczegół deskowania traconego gzymsu

robót mostowych mgr inż. *Włodzimierz Bielski* przedstawili w biurze przebieg poszczególnych estakad i ich konstrukcję. Zwrócili także uwagę na kłopoty realizacyjne związane z uwzględnieniem ochrony środowiska, ciągłymi zmianami organizacji ruchu, wykupem gruntów, przekładaniem infrastruktury podziemnej, posadowieniem na nienośnym podłożu, brakiem wykwalifikowanej siły roboczej. Następnie obejrzelismy dokładnie budowę ścian oporowych z gruntu zbrojonego oraz jedną z estakad (OE-2). Gęszcz konstrukcji tych estakad jest imponujący. Aby ułatwić orientację poszczególne nitki będą różnić się kolorem gzymsów. Na budowie zastosowano wiele

nowatorskich rozwiązań: kolorowe tracone deskowania gzymsów z polimerobetonu, rury spustowe w kolorze powłoki ochronnej betonu i powłoki antygraffiti. Najdłuższymi są estakady 15- i 10-przęsłowe o przekroju skrzynkowym z betonu sprężonego. Projektowane pierwotnie posadowienie na palach wierconych wielkośrednicowych, ze względów czasowych, zamieniono na posadowienie na wbijanych palach prefabrykowanych. Bardzo korzystnie prezentują się podpory estakad w kształcie słupów z rozchylonymi korpusami przy głowicach i o wysmakowanej kolorystyce. Budowa trwa od września 2005 r. i ma być zakończona w tym roku. Wówczas powin-

no nastąpić usprawnienie ruchu w kierunku wschód-zachód oraz odciążenie centrum stolicy od ruchu tranzytowego.

Kolega *Bielski* udzielał wyczerpujących odpowiedzi, a pytania były bardzo wnikliwe, bo zadawane przez grono uznanych specjalistów, którzy „z niejednego pieca chleb jedli”. W tym roku zamierzamy ponownie wizytę na budowie, gdy będzie ona bliska końca realizacji. Firmie Budimex-Dromex SA należy się serdeczne podziękowanie za wszechstronne przedstawienie budowy i jej problemów, co niniejszym czynię w imieniu koleżanek i kolegów z Oddziału Warszawskiego.

Andrzej Niemierko

Konkurs Fotograficzny 2006 ZMRP rozstrzygnięty

Wyniki znają jednak na razie tylko członkowie Sądu Konkursowego. Zgodnie z decyzją Zarządu ZMRP uroczyste ogłoszenie wyników Konkursu wraz z wręczeniem nagród laureatom odbędzie się, podobnie jak w roku ubiegłym, podczas XVII Seminarium „Współczesne metody budowy, wzmacniania i przebudowy mostów”, organizowanego przez Politechnikę Poznańską i Oddział Wielkopolski ZMRP w Rosnówku w dniach 5–6.06.2007 r. Sąd w składzie: Katarzyna Janikowska (Bydgoszcz), Ewa Michalak (Rzeszów), Andrzej Niemierko (Warszawa) i Paweł Pierściński (Kielce) na posiedzeniu w dniu 1.02.2007 r. po przeprowadzeniu w sposób jawny 3-stopniowych eliminacji, spośród 70 fotografii nadesłanych przez 12 uczestników, do ostatecznej rozgrywki zakwalifikował 10 fotografii. W głosowaniu tajnym przyznano 3 nagrody i 3 wyróżnienia. Laureaci będą zaproszeni na uroczystość ogłosze-

nia wyników Konkursu w odpowiednim terminie. Cechą charakterystyczną Konkursu 2006 był liczny udział uczestników z innych oddziałów Związku: Górnośląskiego – 2 uczestników oraz Dolnośląskiego, Małopolskiego i Wielkopolskiego po 1. 7 uczestników było członkami Oddziału Warszawskiego. Sąd Konkursowy zwrócił uwagę na coraz wyższy poziom nadsyłanych prac i dając temu wyraz przyznał dodatkowe nagrody: album autorski art. fotografika Pawła Pierścińskiego oraz albumy fotograficzne wszystkim uczestnikom, którzy zakwalifikowali się do ostatniego etapu Konkursu. Tak jak w ubiegłych latach, tak i w tym roku będzie wydrukowany plakat ze wszystkimi pracami zgłoszonymi na Konkurs.

Zapraszamy do udziału w Konkursie Fotograficznym 2007 ZMRP na najlepsze zdjęcie mostu w Polsce!

Andrzej Niemierko

Sto procent

Coraz częściej daje się zauważyć, że podczas budowy mostów pojawiają się problemy z ich jakością. To nie powinno dziwić – istnieje bowiem bezpośredni związek pomiędzy jakością a wysokością honorariów dla inżynierów – projektantów z uprawnieniami, które to honoraria otrzymują inżynierowie za swoje prace projektowe. Tymczasem toczy się wojna cenowa o otrzymanie kontraktu na poziomie, który nie ma nic wspólnego z prawidłowymi cenami kosztorysowymi. Oferty na poziomie 50% ceny kosztorysowej nie są niczym wyjątkowym. Gdy się założy, że ceny kosztorysowe za prace projektowe są konieczne do zapewnienia wysokiej wiedzy i odpowiedzialności w procesie projektowania, to należy powiedzieć otwarcie: aby móc sfinansować koszty utrzymania biura, inżynier – projektant z uprawnieniami musi jednocześnie opracowywać dwa projekty, i może każdemu z tych projektów poświęcić tylko połowę sił. Takie działanie jest skutkiem rywalizacji, za którą ponoszą odpowiedzialność wszyscy biorący udział w budownictwie – także inżynierowie.

Ale wszyscy tracą także na skutek opisanych wyżej działań – co najmniej, gdy myśli się długoterminowo. Dlatego inwestorzy, firmy budowlane oraz inżynierowie – projektanci z uprawnieniami powinni przemyśleć, w jaki sposób wprowadzić do kosztów inwestycyjnych pełną wysokość honorariów według cen kosztorysowych. Zalet takiego rozwiązania nie da się przeliczyć na pieniądze:

Inwestorzy i razem z nimi całe społeczeństwo, otrzymają budowlę, które ze względu na jakość, bezpieczeństwo konstrukcji, przydatność użytkową i trwałość, będą spełniały wymagania, które stawiają im wszyscy ludzie i wszyscy użytkownicy.

Dla **firm budowlanych** honoraria projektantów są tak istotnymi kosztami (albo przynajmniej powinny takimi być) w ramach ich kalkulacji, że koszty te nie będą miały istotnego wpływu na wyniki przetargów oraz na uzyskanie zamówień. Przeciwnie: firmy budowlane uzyskają pewność, że w ramach realizowanego zlecenia na budowę mostu otrzymają najlepszy z możliwych nad-

zór autorski, który będzie miał pozytywny wpływ na cały proces inwestycyjny, w tym także na koszty.

Inżynierowie – projektanci z uprawnieniami otrzymają honoraria wystarczające na ich utrzymanie, co umożliwi im pełne wywiązywanie się z odpowiedzialności za obiekt, co oczywiście inżynierowie chcieliby robić. Rywalizacja pomiędzy inżynierami – projektantami z uprawnieniami na płaszczyźnie cenowej w celu zdobycia kontraktu wyklucza z przetargu dbałość o jakość projektu. A każdy inżynier – projektant z uprawnieniami powinien być dumny z tego, że w zamian za wystarczające na utrzymanie honorarium jest w stanie dostarczyć projekt i nadzór na najwyższym poziomie.

Apeluję do wszystkich zatrudnionych w mostownictwie, aby postępowali zgodnie z przedstawioną propozycją. Tylko wtedy, gdy wszyscy zaangażują w pracę całą swoją odpowiedzialność i gdy rozważą wszystkie aspekty, uzyskają szansę, aby z ufnością spojrzeć w przyszłość. Powinniśmy postawić sobie pytanie, dlaczego już dzisiaj, w postępowaniu między nami, gdy tylko to jest możliwe, nie pokazujemy żadnych wad systemu zlecenia projektów i nadzorów. Przez wspólne działanie moglibyśmy coś zrobić w sprawie oceny stanu naszego zawodu i naszej pracy, od której w końcu zależy bezpieczeństwo naszych budowli.

Gdybyż przedstawione tu spostrzeżenia dotyczyły tylko mostów, mogą pomyśleć nie tylko mostowcy. Gdy jakaś niewielka grupa zrobi początek i zjednoczy się we wspólnym celu, będzie to stanowiło wzór dla innych osób zatrudnionych w budownictwie i wokół budownictwa, aby uświadomić sobie zalety takiego postępowania i dołączyć do tej grupy. Przecież nikt, kto nie otrzyma stuprocentowej zapłaty, nie będzie pracował ze stuprocentową wydajnością.

Źródło: „Beton- und Stahlbetonbau”, nr 3/2006

Opracował: *Krzysztof Germaniuk*

Redakcja „Biuletynu Informacyjnego Związku Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej”
03-301 Warszawa, ul. Jagiellońska 80, tel. (0-22) 675-43-75, fax (0-22) 811-17-92
e-mail: biuletyn@zmrp.pl, www.zmrp.pl

Redaktor: mgr inż. Piotr Rychlewski Współpraca: mgr inż. Beata Gajewska
Wydawca: Fundacja PZITB Inżynieria i Budownictwo, 00-050 Warszawa, ul. Świętokrzyska 14