



# ZWIĄZEK MOSTOWCÓW

## RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

POLISH SOCIETY OF BRIDGE ENGINEERS

Collective Member of  
International Association for Bridge and Structural Engineering

### BIULETYN INFORMACYJNY

lipiec - wrzesień 1998

## Medale ZMRP

### „Za wybitne osiągnięcia w polskim mostownictwie”

Kapituła Medalu Związku Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej, na posiedzeniu 24 lutego br. przyznała medale „Za wybitne osiągnięcia w polskim mostownictwie” na rok 1998.

Laureatami Medalu w tej edycji zostali:

• **inż. Stefan Jendrzejek** - za wybitne osiągnięcia w zakresie betonowych mostów sprężonych, w szczególności za projekty mostu autostradowego UAPP przez Wisłę koło Torunia,

• **mgr inż. Andrzej Jaworski** - za wybitne osiągnięcia w zakresie realizacji dużych mostów kolejowych i drogowych w Polsce, w szczególności za realizację mostu autostradowego UAPP przez Wisłę koło Torunia.

Laureatom składamy serdeczne gratulacje, a ich sylwetki przedstawiamy niżej.

\*\*\*

**DR INŻ. STEFAN JENDRZEJEK** urodził się 3 sierpnia 1938 r. w Rybniku. Ukończył Liceum Ogólnokształcące w Rybniku w 1956 roku, a Wydział Budownictwa Politechniki Śląskiej w Gliwicach w 1961 roku. Od ukończenia studiów do 1989 r. był pracownikiem naukowym Katedry Budowy Mostów na Wydziale Budownictwa, gdzie w roku 1972 obronił rozprawę doktorską. W latach 1977-1987 był kierownikiem Zakładu Mostów Betonowych. Prowadził jako promotor 28 prac magisterskich.

Dotychczas opublikował 60 prac, w tym jedną monografię oraz pięć publikacji w czasopiśmie PAN.

Jest projektantem wdrożenia w polskim mostownictwie czterech współczesnych metod budowy mostów betonowych:

- systemu inwentaryzowanych układów rusztowaniowych - zastosowanego przy budowie sześciu dużych wiaduktów,

- metody nasuwania podłużnego ciągłych mostów sprężonych wykonywanych:

- segmentami długimi ze sprężeniem wewnętrznym,

- segmentami krótkimi ze sprężeniem zewnątrz-wewnętrznym,

- nowej generacji ciągłych mostów zespolonych z zastosowaniem sprężonych, prefabrykowanych belek korytkowych,

- metody betonowania nawisowego przęsł dużych rozpiętości.

Ponadto, jako pierwszy w Polsce, zastosował kable zewnętrzne do wzmacniania konstrukcji betonowych.

Jest projektantem wielu ciągłych, sprężonych mostów drogowych o znacznej długości, między innymi:

- estakady w centrum Chorzowa -  $2 \times 420$  m,

- mostu nad Sołą w Oświęcimiu - 214 m,

- wiaduktu w ciągu autostrady A-4 w Dzieńkowicach -  $2 \times 100$  m,

- estakady nad torami PKP w Jeleniej Górze -  $2 \times 325$  m,

- mostu autostradowego w ciągu A-1 przez Wisłę koło Torunia - 1000 m,

- mostu przez Dunajec koło Nowego Targu - 120 m.

Jest autorem kilkunastu patentów i wzorów użytkowych wdrożonych przy budowie dużych obiektów.



Uzyskał szereg nagród, odznaczeń i wyróżnień, m. in. Złoty Krzyż Zasługi.

Obecnie prowadzi Zakład Nowych Technologii i Wdrożeń INMOST-PROJEKT w Gliwicach. Od roku 1996 pracuje również w Katedrze Budowy Mostów i Tuneli Politechniki Krakowskiej.

\*\*\*

**MGR INŻ. ANDRZEJ JAWORSKI** urodził się 23 czerwca 1941 r. w Warszawie. W 1964 r. ukończył studia w sekcji „mosty i budowle podziemne” Wydziału Inżynierii Budowlanej Politechniki Warszawskiej uzyskując tytuł magistra inżyniera budownictwa lądowego.

Po ukończeniu studiów związał swoje życie zawodowe z Przedsiębiorstwem Robót Kolejowych nr 15 w Warszawie (obecnie, od 1975 r., Zakłady Budownictwa Mostowego), gdzie pracuje do dziś.

Legitymuje się 15-letnią praktyką w kierowaniu pracami mostowymi na stanowisku kierownika obiektu i kierownika budowy, m.in. na obiektach: północnej obwodnicy kolejowej Poznania, Dłasy Łazienkowskiej, Dworca Centralnego w Warszawie. W latach 1975-1978 pracował jako projektant, będąc kierownikiem Zespołu w Pracowni Projektowej PRK-15. Ma również 15-letnią praktykę w zarządzaniu i nadzorze robót mostowych na stanowisku naczelnego inżyniera PRK-15, a później ZBM.

W roku 1990 ukończył kurs „Wprowadzenie do biznesu” w Instytut Français de Gestion.

Od roku 1996 do chwili obecnej jest dyrektorem technicznym Zakładów Budownictwa Mostowego PP w Warszawie.

Ma uprawnienia do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie w zakresie:

- projektowania mostów, wiaduktów, tuneli, itp.

- kierowania, nadzorowania i kontrolowania budowy i robót oraz oceniania stanu technicznego mostów, wiaduktów, tuneli, itp.

Bogate doświadczenie zawodowe przekazywał słuchaczom studiów podyplomowych Politechniki Warszawskiej w latach 1985, 1986 i 1987, prowadząc wykłady z wykładnictwa mostów.

Jest laureatem nagrody państwowej II stopnia w roku 1974 za realizację Trasy Łazienkowskiej. Posiada odznaczenia państwowe: Krzyż Kawalerski OOR, Złoty Krzyż Zasługi, Brązowy Krzyż Zasługi.

Mgr inż. Andrzej Jaworski jest członkiem Zarządu Związku Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej; w poprzednich kadencjach był jego wiceprzewodniczącym.



## Konkurs „Dzieło mostowe roku”

Dyskutowany na ostatnim posiedzeniu Zarządu projekt regulaminu Konkursu na „Dzieło Mostowe Roku” przybrał swój ostateczny kształt. Treść regulaminu prezentujemy niżej. W związku z tym zwracamy się do wszystkich uprawnionych podmiotów (por. §3 regulaminu) o zgłaszanie do sekretariatu Zarządu ZMRP kandydatów do tegorocznej edycji Konkursu.

### REGULAMIN KONKURSU ZMRP

#### „DZIEŁO MOSTOWE ROKU”

##### § 1

1. Celem Konkursu jest promowanie nowoczesnych rozwiązań w zakresie techniki mostowej, a w efekcie systematyczne podnoszenie poziomu polskiego mostownictwa.

2. Do Konkursu można zgłaszać wybitne dzieła mostowe wykonane w ciągu ostatnich 2. lat.

3. Najlepszym dziełom są przyznawane nagrody w formie:

- a) dyplomu honorowego,
- b) statuetki z brązu.

4. Organizacją Konkursu i przyznawaniem nagród zajmuje się Kapituła Konkursu powołana przez Zarząd Związku na każdą kolejną kadencję Władz Związku.

5. Kapituła liczy 7 osób reprezentujących podstawowe kierunki działalności Związku (nauka, projektowanie, wykonawstwo, służby inwestorskie).

Kapituła wybiera ze swojego grona przewodniczącego.

##### § 2

1. Nagrody ZMRP są przyznawane za następujące dzieła:

a) „za konstrukcję mostową roku” – obiekt o nowatorskich rozwiązaniach konstrukcyjnych i technologicznych, dobrze wpisujący się w otoczenie,

b) „za rehabilitację konstrukcji mostowej” – obiekt na którym wdrożono nowe technologie i innowacyjne rozwiązania konstrukcyjne oraz organizacyjne,

c) „za wdrożenie nowych technologii realizacji nowych rozwiązań konstrukcyjnych oraz nowych rozwiązań w zakresie elementów wyposażenia mostów” – mających istotny wpływ na postęp w polskim mostownictwie.

2. Corocznie Kapituła może przyznać łącznie do 3. nagród za wyżej wymienione dzieła.

##### § 3

1. Wnioski do przewodniczącego Kapituły Konkursu o wyróżnienie nagrodą, za prace wykonane nie później niż do 31 grudnia poprzedniego roku, mogą składać najpóźniej do końca I. kwartału roku bieżącego:

- a) jednostki zajmujące się zarządzaniem obiektami mostowymi,
- b) przedsiębiorstwa wykonawcze,
- c) biura projektów,
- d) placówki naukowo-badawcze,
- e) Prezydium Zarządu i prezydium oddziałów regionalnych Związku,
- f) grupa 10. członków Związku.

2. Wniosek o nagrodę powinien zawierać:

- a) umotywowanie wniosku (1-2 strony maszynopisu),
- b) opis dzieła mostowego z dokumentacją rysunkową i fotograficzną.

3. W przypadkach spornych, gdy dzieło mostowe roku jest zrealizowane przez więcej niż jednego wykonawcę, Kapituła Konkursu rozstrzyga o sposobie realizacji nagrody.

#### § 4

1. Kapituła ogłasza wyniki Konkursu w pierwszym półroczu danego roku za prace zrealizowane w ciągu ostatnich dwóch lat.

2. Ogłoszenie wyników Konkursu i wręczenie nagród odbywa się uroczystie podczas ważnych wydarzeń w życiu Związku (Krajowy Zjazd Delegatów, konferencje naukowo-techniczne, uroczyste zebrania Zarządu).

#### § 5

Wyjątkowo w roku 1998 wnioski za dzieła mostowe zrealizowane w latach 1996 i 1997 należy składać do dnia 31. października br.

Kraków, 25 czerwca 1998

## „Warunki techniczne jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty mostowe i ich usytuowanie” oraz opracowania uzupełniające

### I. Wprowadzenie

W 1994 roku Biuro Projektowo-Badawcze Dróg i Mostów „Transprojekt-Warszawa” Sp. z o.o., na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych, rozpoczęło opracowanie „Wytocznych Projektowania Mostów Drogowych”. Uzasadnieniem podjęcia prac nad opracowaniem WPMO, podobnie jak opracowanych już WPD-1, 2 i 3, było:

– prawne ujednoczenie zasad projektowania drogowych obiektów inżynierskich dla wszystkich klas dróg od I do VII;

– wyposażenie centralnych, regionalnych i lokalnych ośrodków planowania, zarządzania i projektowania w materiały pomocnicze niezbędne w planowaniu i projektowaniu budowy lub modernizacji mostów;

– zapewnienie zgodności i spójności z obowiązującymi normami, normatywami oraz Wytocznymi Projektowania Dróg;

– wprowadzenie jednolitego nazewnictwa.

Rok 1994 okazał się jednak przełomowym w regulacjach prawnych dotyczących projektowania i inwestowania budowlanego. W połowie roku Sejm RP uchwalił trzy bardzo ważne z naszego punktu widzenia ustawy: „Prawo budowlane”, „O zagospodarowaniu przestrzennym” oraz „O zamówieniach publicznych”. Ustawy te obowiązują od 1 stycznia 1995 roku i miały istotny wpływ na rozpoczęte już opracowanie Wytocznych Projektowania Mostów Drogowych, albowiem powinny być one zgodne z aktami normatywnymi wyższego szczebla, jakimi są akty wykonawcze przygotowane przez odpowiednie resorty, wśród których najistotniejsze to:

– Rozporządzenie Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 14 grudnia 1994 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. RP Nr 10/95 poz. 46);

– Zarządzenie MGPIB z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego;

– Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty mostowe i ich usytuowanie.

Uwzględniając powyższe Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych podjęła następujące decyzje:

1) wstrzymać opracowanie „Wytocznych Projektowania Mostów Drogowych” do czasu opracowania „Warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty mostowe”;

2) opracować „Warunki techniczne jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty mostowe i ich usytuowanie”.

### II. Warunki techniczne jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty mostowe

Na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych „Transprojekt-Warszawa” Sp. z o.o. opracował wymienione w tytule „Warunki techniczne”, które po uzyskaniu niezbędnych opinii i uzgodnień Minister Transportu i Gospodarki Morskiej, na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz.U. Nr 89 poz. 414), wyda jako ROZPORZĄDZENIE.

„Warunki techniczne”, o których mowa wyżej, są zaliczane przez Prawo budowlane do przepisów techniczno-budowlanych, które obok obowiązujących Polskich Norm stanowią przepisy będące podstawą projektowania i budowy drogowych obiektów mostowych.

Opracowane na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych „Warunki techniczne ...” były poddane uzgodnieniom resortowym i obecnie wchodzi w ostatnią fazę uzgodnień międzyresortowych.

Zakres i tematyka „Warunków technicznych” są podane niżej.

Dział I	Przepisy ogólne
Dział II	Zabudowa i zagospodarowanie terenu
Rozdział 1	Usytuowanie obiektów
Rozdział 2	Dostosowanie obiektów do warunków terenowych
Rozdział 3	Dojścia i dojazdy
Rozdział 4	Odprowadzenie wód opadowych z obiektu
Rozdział 5	Zbiorniki na wody opadowe z obiektu
Rozdział 6	Ukształtowanie połączenia obiektu mostowego z nasypem drogowym

Rozdział 7	Znaki i urządzenia bezpieczeństwa umieszczone przed i na drogowych obiektach mostowych
<b>Dział III</b>	<b>Obiekty mostowe</b>
Rozdział 1	Wymagania ogólne
Rozdział 2	Klasy obciążeń
Rozdział 3	Ukształtowanie niwelety elementów drogi na obiekcie mostowym
Rozdział 4	Połączenie obiektu mostowego z nasypem drogowym
Rozdział 5	Schody i pochylnie
Rozdział 6	Oświetlenie obiektów
Rozdział 7	Pomieszczenia techniczne i gospodarcze
Rozdział 8	Urządzenia umożliwiające dostęp do elementów obiektu
<b>Dział IV</b>	<b>Trwałość obiektów mostowych</b>
Rozdział 1	Wymagania ogólne
Rozdział 2	Dostosowanie obiektów do warunków agresywności środowiska
Rozdział 3	Sposoby zabezpieczenia trwałości
Rozdział 4	Zabezpieczenia antykorozyjne
Rozdział 5	Izolacje wodoszczelne pomostów
<b>Dział V</b>	<b>Wyposażenie obiektów mostowych</b>
Rozdział 1	Balustrady
Rozdział 2	Bariery ochronne
Rozdział 3	Jezdnia i krawężniki
Rozdział 4	Urządzenia zabezpieczające przed porażeniem prądem sieci trakcyjnych
Rozdział 5	Ekrany przeciwhałasowe
Rozdział 6	Ostony przeciwosłnienicowe
Rozdział 7	Nawierzchnia
Rozdział 8	Torowisko tramwajowe
Rozdział 9	Kanalizacja deszczowa
Rozdział 10	Wentylacja
Rozdział 11	Instalacja elektryczna i telekomunikacja
Rozdział 12	Zabezpieczenie przew. dylatacyjnych
Rozdział 13	Łożyska
Rozdział 14	Znaki pomiarowe
<b>Dział VI</b>	<b>Urządzenia obce na obiektach mostowych</b>
Rozdział 1	Wymagania ogólne
Rozdział 2	Przewody gazowe
Rozdział 3	Przewody kanalizacyjne
Rozdział 4	Przewody wodociągowe
Rozdział 5	Przewody sieci ciepłej
Rozdział 6	Kable elektroenergetyczne i telekomunikacyjne
<b>Dział VII</b>	<b>Bezpieczeństwo konstrukcji</b>
<b>Dział VIII</b>	<b>Bezpieczeństwo pożarowe</b>
Rozdział 1	Obiekty trwałe
Rozdział 2	Obiekty tymczasowe (wykonane w całości lub częściowo z materiałów palnych)
<b>Dział IX</b>	<b>Bezpieczeństwo użytkowania</b>
<b>Dział X</b>	<b>Ochrona środowiska</b>
Rozdział 1	Wymagania ogólne

Rozdział 2	Ochrona wód powierzchniowych, głębinowych oraz gleb
Rozdział 3	Ochrona czystości powietrza
Rozdział 4	Ochrona przed hałasem
<b>Dział XI</b>	<b>Przepisy przejściowe i końcowe</b>

## ZAŁĄCZNIKI

Załącznik nr 1	Klasy obciążenia drogowych obiektów mostowych
Załącznik nr 2	Obliczanie świateł mostów i przepustów

## III. Wzorcowe projekty architektoniczno-budowlane drogowych obiektów mostowych

### 1. Wstęp

Prawo budowlane z 7 lipca 1994 r. określa zakres i treść projektu budowlanego, stanowiącego podstawę do uzyskania pozwolenia na budowę.

Minister Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa określił zarządzeniem z 30 grudnia 1994 r. szczegółowy zakres i formę projektu budowlanego, jakie wymagane są do uzyskania pozwolenia na budowę.

Zarządzenie Ministra, o którym mowa, nie ogranicza zakresu dokumentacji wykonywanej zarówno w stadium poprzedzającym opracowanie projektu budowlanego, jak również wykonywanej jako uzupełnienie projektu budowlanego (projekty branżowe) oraz dla potrzeb budowy.

Prawo budowlane zaleca, aby zakres i treść projektu budowlanego były dostosowane do specyfiki i charakteru obiektu.

Wykorzystano to zalecenie w opracowanym w „Transprojekcie-Warszawa” na zlecenie GDDP albumie „Wzorcowe projekty architektoniczno-budowlane drogowych obiektów mostowych”, w którym oprócz wskazówek dotyczących opracowania PB podano cztery przykładowe projekty różnych obiektów.

### 2. Zakres projektu budowlanego

Projekt budowlany, stanowiący podstawę do uzyskania pozwolenia na budowę powinien zawierać:

- projekt zagospodarowania terenu, sporządzony na aktualnej mapie,
- projekt architektoniczno-budowlany określający funkcje, formę i konstrukcję obiektu mostowego oraz rozwiązania techniczne i materiałowe,
- wyniki badań geologiczno-inżynierskich (geotechnicznych badań podłoża) wraz z opinią geotechniczną,
- warunki przyłączenia obiektu do sieci zewnętrznych (kanalizacyjnej, energetycznej itp.) w zależności od potrzeb, wraz z uzgodnieniami odpowiednich jednostek organizacyjnych.

### IV. Katalog Detali Mostowych

Katalog Detali Mostowych w wersji opracowanej w 1997 r. zawiera 110 kart różnych detali mostowych, takich jak: balustrady, bariery, krawężniki, chodniki, płyty przejściowe, urządzenia dylatacyjne, izolacje, elementy odwodnienia, osadzenie latarni, wlaty i zejścia itp.

Zamieszczone rysunki detali mostowych spełniają wymagania ww. „Warunków technicznych”.

Każdy rysunek jest oznaczony symbolem i datą wprowadzenia do stosowania. W przypadku dezaktualizacji rysunek zostanie wycofany z Katalogu, a w przypadku zmian zachowa symbol i otrzyma nową datę wprowadzenia.

Przewidywana jest aktualizacja detali mostowych w miarę wprowadzania nowych rozwiązań.

Mgr inż. Andrzej Rajkowski  
„Transport-Warszawa”

## Sprawozdanie z konferencji „Mosty zespolone”

Konferencja odbyła się w Krakowie 7-9 maja 1998 r. Jej organizatorami byli: Katedra Budowy Mostów i Tuneli Wydziału Inżynierii Lądowej Politechniki Krakowskiej, Związek Mostowców RP – Oddział Małopolski oraz Zespół Problemów Mostowych Komisji Budownictwa Oddziału Krakowskiego PAN.

W czasie trwania konferencji uczczona została działalność naukowa i zawodowa prof. dr hab. inż. *Juliusza Koreleskiego* – honorowego członka Związku Mostowców RP, z okazji jubileuszu 90-lecia urodzin.

W skład **Komitetu Naukowego** Konferencji weszli: prof. dr hab. inż. Jan Biliszczuk, prof. dr hab. inż. Henryk Czudek, prof. dr hab. inż. Kazimierz Flaga – przewodniczący, dr hab. inż. Kazimierz Turtak – sekretarz, prof. dr hab. inż. Józef Glomb, prof. mgr inż. Andrzej Jaromintak, prof. dr hab. inż. Jan Kmity, dr hab. inż. Zbigniew Mańko prof. PWr, prof. dr hab. inż. Wojciech Radomski, prof. dr hab. inż. Mieczysław Rybak, prof. dr hab. inż. Andrzej Rzyżyński, dr hab. inż. Jerzy Weseli prof. PSI, prof. dr hab. inż. Witold Wołowicki, prof. dr hab. inż. Kazimierz Wysiatycki, dr hab. inż. Henryk Zobel prof. PWr. **Komitet Organizacyjny** tworzyli: dr hab. inż. Kazimierz Turtak – przewodniczący, mgr inż. Bogusław Jarek, mgr inż. Piotr Kutuński, mgr inż. Kazimierz Piwowarczyk – sekretarz, inż. Tadeusz Rudka, mgr inż. Rajmund Ryś oraz prowadząca sekretariat, mgr inż. Teresa Porzycka.

W konferencji wzięło udział ponad 240 uczestników reprezentujących uczelnie wyższe, instytuty resortowe, biura projektów, przedsiębiorstwa wykonawcze oraz administrację drogową i kolejową. Obecni byli również przedstawiciele uczelni ze Słowacji i Ukrainy. Obrady Konferencji odbywały się w Hali Sportowo-Widowiskowej Politechniki Krakowskiej.

Konferencja rozpoczęła się uroczystą sesją poświęconą jubileuszowi prof. dr hab. inż. *Juliusza Koreleskiego* (sylwetkę Jubilata przedstawiliśmy w poprzednim numerze Biuletynu Informacyjnego). W sesji tej uczestniczyli między innymi prof. dr hab. inż. Roman Ciesielski, członek Prezydium PAN, prof. dr hab. inż. Józef Glomb, przewodniczący KILiW PAN, a także przedstawiciel Wojewody Krakowskiego mgr inż. arch. Wiesława Radomska-Mosteck, dyrektor Wydziału Polityki Regionalnej i Przestrzennej oraz przedstawiciel Prezydenta Miasta Krakowa – mgr inż. Mieczysław Piwonek, sekretarz Gminy Kraków. Laudacje wygłosił prof. dr hab. inż. Henryk Czudek z Politechniki Warszawskiej. Tę część konferencji uświetnił występ chóru akademickiego PK.

Obrady konferencji odbywały się w 5 sesjach problemowych dotyczących:

- teorii konstrukcji zespolonych,
- projektowania i normalizacji,
- badań elementów i konstrukcji,
- budowy i modernizacji,
- zagadnień prawnych i ekonomicznych.

Materiały konferencyjne są zawarte w dwóch księgach – pierwszej obejmującej 41 referatów (napisanych przez 61 autorów i współautorów) nadesłanych i zakwalifikowanych przez Komitet Naukowy oraz drugiej obejmującej 5 referatów generalnych. W czasie obrad poszczególne referaty były poddane ocenie referentów generalnych sesji problemowych a następnie poddane dyskusji ogólnej. Referaty generalne na kolejne sesje przygotowali: prof. dr hab. inż. Henryk Czudek, dr hab. inż. Henryk Zobel prof. PWr, dr hab. inż. Zbigniew Mańko prof. PWr, prof. dr hab. inż. Jan Biliszczuk, prof. dr hab. inż. Zbigniew Cywiński.

Przewodniczący Komitetu Naukowego, prof. dr hab. inż. Kazimierz Flaga zamykając obrady konferencji zaprosił wszystkich na następne spotkanie poświęcone tej tematyce, które odbędzie się w Krakowie za 3 lata.

Z okazji konferencji został wydany specjalny zeszyt „mostowy” „Inżynierii i Budownictwa” (nr 5/1998), wręczony wszystkim uczestnikom obrad.

---

---

## Informacja o konferencjach

### „Powódź '97” Konferencja Naukowo-Techniczna Koleje-Drogi-Mosty

**Termin i miejsce:** 21-23 października 1998. Wisła.

**Organizatorzy:** Śląska Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych, Politechnika Śląska, przy współudziale Związku Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej – Oddział Górnośląski oraz Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji – Oddział Katowice.

### Adres Komitetu Organizacyjnego:

Komitet Organizacyjny Konferencji Naukowo-Technicznej (Katedra Budowy Mostów), ul. Akademicka 5, 44-100 Gliwice, tel. (0-32) 37 14 19, 37 21 89, fax (0-32) 37 14 78, e-mail: wisla98@kbmost.polsl.gliwice.pl  
internet: <http://www.kbmost.polsl.gliwice.pl>

**Celem konferencji** jest określenie konsekwencji powodzi oraz wymiana doświadczeń w usuwaniu jej skutków. Oprócz tego ma ona umożliwić wypracowanie wniosków natury technicznej, prawnej i organizacyjnej niezbędnej przy odbudowie docelowej infrastruktury, jak również budowie nowych obiektów.

Tematyka konferencji obejmuje: prognozowanie zjawisk powodziowych, środki przeciwdziałania skutkom powodzi, wpływ powodzi na nawierzchnię i obiekty infrastruktury kolejowej i drogowej, sposoby obliczania światła mostów i rozmycia dna, przykłady fundamentowania na terenach zagrożonych powodzią, konfrontację analiz teoretycznych z efektami rzeczywistymi skutków silnie nawodnionego lub w pełni zatopionego nasypu, sposoby ratowania obiektów budowlanych w czasie powodzi, prezentację niekonwencjonalnych katastrof i awarii oraz nietypowych sposobów wzmocnienia obiektów budowlanych, odporność obiektów inżynierskich na działanie wielkiej wody.

Organizatorzy serdecznie zapraszają chętnych do wzięcia udziału.

### III Krajowa Konferencja „Estetyka Mostów”

Termin i miejsce: 21-23 kwietnia 1999, ośrodek nad Zalewem Zegrzyńskim

**Organizatorzy:** Instytut Dróg i Mostów Politechniki Warszawskiej Związek Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej – Oddział Warszawski.

#### Adres Komitetu Organizacyjnego:

Politechnika Warszawska, Instytut Dróg i Mostów,  
Al. Armii Ludowej 16, 00-637 Warszawa  
tel.: (0-22) 825 35 72, fax: (0-22) 825 89 46  
e-mail: wt@omk.il.pw.edu.pl lub rad@omk.il.pw.edu.pl

Tematyka konferencji, oprócz estetyki mostów, obejmuje również inne zagadnienia nietechniczne związane z mostownictwem.

Komunikaty o konferencji zostały rozesłane do wszystkich oddziałów terenowych ZMRP. Pomimo upływu terminów, zgłoszenia nadal są przyjmowane.

## Konkurs ZMRP na projekt mostu przez Wisłę w Płocku

### 1. Informacje wstępne

Opracowanie regulaminu konkursu na projekt mostu jest zadaniem trudnym i wymagającym dużego doświadczenia. Regulamin konkursu na projekt mostu przez Wisłę w Płocku (autor kol. Jacek Skarżewski) został przygotowany zgodnie z Regulaminem konkursów mostowych Związku Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej ogłoszonym w Biuletynie Informacyjnym ZMRP nr 13.

Do poprawnego działania Sądu Konkursowego istotną sprawą jest sposób oceniania projektów. Konieczne zatem było m. in. stworzenie jednakowych, porównywalnych zasad punktowania, przyjętych przez wszystkich uczestników Sądu Konkursowego.

W celu ewentualnego wykorzystania w innych konkursach ZMRP doświadczeń uzyskanych podczas prac Sądu Konkursowego dotyczącego projektu mostu w Płocku, uznano za celowe przekazanie informacji o zastosowanym systemie punktowej oceny projektów. (Informacje te ze względu na swoją obszerność przekazane będą bezpośrednio do Zarządów Oddziałów Regionalnych ZMRP – *przez redakcję*).

Z licznych obserwacji i doświadczeń wynika, że projekt koncepcyjny mostu, już z samego założenia, nie jest przygotowany na tyle szczegółowo, aby jednoznacznie można było zakwalifikować go do postępowania realizacyjnego. Szczególnie trudne jest to w przypadku konkursów, w których bierze udział kilka lub kilkanaście zespołów projektowych. Dotyczy to mostów większych i dużych. Postawienie wymagań dotyczących większego uszczegółowienia projektów koncepcyjnych w konkursach otwartych staje się niemożliwe ze względu na duże koszty własne uczestników konkursu. W większości przypadków rezygnuje się więc z konkursów otwartych zapraszając do konkursu dwa lub trzy renomowane zespoły – odpowiednio wynagradzane. Sposób ten jest tylko pozornie lepszy, szybszy i tańszy. W sumie, wpływają

ce projekty zazwyczaj też nie są na tyle dostatecznie szczegółowe, że wybór właściwego rozwiązania nadal pozostaje trudny. Iracą natomiast szanse zespoły młode, nie mające jeszcze ustabilizowanej pozycji. Stąd też w przypadku projektu na most przez Wisłę w Płocku zdecydowano się na przeprowadzenie konkursu dwuetapowego.

### 2. Pierwszy etap konkursu

Przedmiotem pierwszego etapu konkursu był projekt koncepcyjny mostu. Mogły do niego przystępować wszelkie zespoły mające do tego przygotowanie. Do etapu drugiego zaproszone zostały zespoły, które w pierwszym etapie konkursu wyróżnione zostały I, II lub III nagrodą. Przedmiotem drugiego etapu konkursu był projekt budowlany mostu, wykonany na bazie projektu nagrodzonego w etapie pierwszym. Zwycięski projekt etapu drugiego uzyskał akceptację Komisji Oceny Projektów Inwestycyjnych i został przekazany inwestorowi (Dyrekcji Okręgowej Dróg Publicznych w Warszawie) do dalszego postępowania.

Przedmiotem oceny projektu w etapie pierwszym były: konstrukcja ustroju nośnego – waga 3, konstrukcja podpór – waga 1, technologia budowy – waga 1, utrzymanie i ochrona środowiska – waga 1, koszt obiektu – waga 2.

W celu ujednoczenia kryteriów ocen, wszyscy sędziowie oceniali projekty stosując jednolitą punktację w przygotowanych tablicach. Każdy z sędziów, w odniesieniu do każdego z ocenianych projektów wypełniał taką tablicę.

Zestawienia wyników swojego punktowania każdy z sędziów dokonywał w oddzielnej tablicy.

Wyniki ocen podane przez wszystkich sędziów tabelarycznie zestawili sekretarz organizacyjny konkursu. Podczas pierwszego etapu konkursu wszystkie projekty były podwójnie szyfrowane – pierwszy raz przez autorów projektów, drugi raz przez sekretarza konkursu.

CZĘŚĆ II

Sędzia konkursowy

Tablica 4  
Ocena prac konkursowych

Lp kryterium	Element oceny	Waga w	Ocena projektu Nr					
			I		II		III	
1	2	3	pkt.	pkt.x w	pkt.	pkt.x w	pkt.	pkt.x w
1	Konstrukcja ustroju nośnego	3						
2	Technologia budowy	2						
3	Architektura i estetyka	1						
4	Utrzymanie i ochrona środowiska	1						
5	Koszt obiektu	2						
			Σ pkt.		Σ pkt.		Σ pkt.	

Każde z wyszczególnionych w powyższej tabelicy kryteriów jest punktowane w skali 1 do 10 pkt., w której poszczególne punkty odpowiadają następującej ocenie:

- 10 pkt. - bardzo dobry(a)
- 9 pkt. - bardzo dobry(a) minus
- 8 pkt. - dobry(a) plus
- 7 pkt. - dobry(a)
- 6 pkt. - dobry(a) minus
- 5 pkt. - dostateczny(a) plus
- 4 pkt. - dostateczny(a)
- 3 pkt. - dostateczny(a) minus
- 2 pkt. - niedostateczny(a) plus
- 1 pkt. - niedostateczny(a)

Kryteria oceny (materiał pomocniczy)

Elementy, jakie należałoby wziąć pod uwagę przy ocenie projektu w poszczególnych kryteriach:

1. Konstrukcja ustroju nośnego
  - poprawność ukształtowania, nowoczesność, wytrzymałość eksploatacyjna, trwałość i niezawodność, poprawność stosowania materiałów, inne elementy według uznania sędziego
2. Technologia budowy
  - realność budowy posadowienia, realność technologii budowy podpór, realność budowy ustroju nośnego, harmonogram robót, czas budowy, inne elementy według uznania sędziego
3. Architektura i estetyka
  - wpisanie w krajobraz, harmonia kształtu, proporcje elementów konstrukcyjnych, kształt podpór, elementy wyposażenia (poręcze, latarnie, kolorystyka), ogólne wrażenie sylwetki mostu, inne elementy według uznania sędziego
4. Utrzymanie i ochrona środowiska
  - łatwość utrzymania, trwałość nawierzchni, skuteczność odwodnienia, spełnienie warunków ochrony środowiska, koszty utrzymania, inne elementy według uznania sędziego
5. Koszt obiektu
  - koszt całego mostu, koszt ustroju nośnego, koszt podpór, inne elementy według uznania sędziego.

Przed przystąpieniem do indywidualnego oceniania projektów przez sędziów konkursu, sędzia referent omówił i scharakteryzował nadesłane projekty.

Rozszyfrowanie projektów nastąpiło po toższechygnięciu konkursu, na publicznym spotkaniu z projektantami.

3. Drugi etap konkursu

Do drugiego etapu konkursu przystąpiły trzy znane już zespoły. Ostatecznej punktacji projektów w etapie drugim dokonano zgodnie z tablicą 1 (tablice 1+3 dotyczyły I etapu konkursu). Na wniosek jednego z sędziów przegłosowano rezygnację z różnych wag do oceny poszczególnych elementów projektu. Wszystkie elementy uznano jako równoważne, przyjmując dla wszystkich wagę 1. Stąd też w załączonej tablicy 4 kolumna „waga” jest wykreślona. Pozostawiono ją jednak jak w pierwotnej wersji, gdyż ewentualnie chcąc z niej skorzystać inne sądy konkursowe mogą w tym względzie mieć inne poglądy.

Dla prac sądu konkursowego, tak w pierwszym jak i w drugim etapie rozstrzygnięć, wielce pomocna była praca sędziego referenta. Do zadań sędziego referenta należało dokładne zapoznanie się z przedłożonymi projektami i ich scharakteryzowanie, przy uwzględnieniu przyjętych wcześniej pięciu obszarów punktowania. Było to zadanie bardzo pracochłonne i trudne, m.in. w tym znaczeniu, że z jego treści nie mogły i nie wynikały żadne sugestie ocen.

4. Konkluzja

Zaprezentowany sposób organizowania konkursów na projekty mostów czy też innych obiektów inżynierskich, jak i postępowanie przy ocenianiu przedłożonych projektów, mogą ewentualnie być pomocne podczas organizowania kolejnych konkursów. Autorzy z satysfakcją przyjęli informację, że sposób ten co najmniej raz został już wykorzystany – w danym przypadku przy zastosowaniu konkursu na duży miejski obiekt mostowy.

Wojciech Radomski – sędzia referent

Andrzej Ryżyński – przewodniczący Sądu Konkursowego

Jacek Skarżewski – sekretarz Sądu Konkursowego

## Rozstrzygnięcie konkursu na projekt mostu przez Wisłę w Płocku

W „Biuletynie Informacyjnym ZMRP” nr 3/97 podano informacje o konkursie ZMRP na projekt mostu przez Wisłę w Płocku. Rozstrzygnięcia I Etapu Konkursu dokonał Sąd konkursowy w dniach od 10 do 13 grudnia 1996 r.

Przedmiotem I Etapu Konkursu był projekt koncepcyjny mostu. Do tego etapu przystąpiło 14 zespołów projektowych.

Składy osobowe Zespołów (odtajnione po rozstrzygnięciu konkursu) były następujące:

0001 mgr inż. Stefan Hilipiuk, mgr inż. Edward Kowalczyk, mgr inż. Mładeusz Stefanowski, mgr inż. Józef Stranz z TRANSPROJEKTU GDAŃSKIEGO Sp. z o.o.

0002 dr inż. Krzysztof Żółtowski, mgr inż. Henryk Żółtowski, mgr inż. Mirosław Wałęga, dr inż. Kazimierz Gwizdała, Jolanta Nadolna z Konsultacyjnego Biura Projektowego ŻÓŁTOWSKI w Gdańsku

0003 mgr inż. Bogdan Burek, mgr inż. Jerzy Szklorz, dr inż. Jerzy Śliwka, mgr inż. Mariusz Żywiol z Biura Projektów Budownictwa Lądowego PROMOST w Wisłę

0004 Bernard Gausset, Andre Le Bourdonnec, Huy Lam, prof. dr hab. inż. Jan Biliszczyk, Jose Leroy, Yves Trochard z EUROPE ETUDES GECII z Clichy, Francja



- 0005 mgr inż. Przemysław Prabucki, mgr inż. Małgorzata Strojcka, dr inż. Czesław Machelski dr inż. Jerzy Onysyk, z Zespołu Badawczo-Projektowego MOSTY WROCLAW s.c.
- 0006 dr hab. inż. Henryk Zobel, mgr inż. Aleksander Haber, Anna Gurniak, Sławomir Molak, Małgorzata Orlińska z INSTYTUTU DRÓG I MOSTÓW Politechniki Warszawskiej, mgr inż. Jan Piekarski, mgr inż. Dariusz Masłowski z BBR – Polska, oraz mgr inż. Hanspeter Holtschi, Mario Ballessari z Bureau BBR Ltd., Zurich, Szwajcaria
- 0007 mgr inż. Marian Bietkowski, dr inż. Stefan Jendrzek, mgr inż. Grzegorz Siegel, mgr inż. Edward Zapala z Zakładu Nowych Technologii i Wdrożeń INMOST-PROJEKT Sp. z o.o. w Gliwicach
- 0008 mgr inż. Witold Doboszyński, mgr inż. Małgorzata Dubik, mgr inż. Krzysztof Nagórko z TRANSPROJEKTU Warszawa
- 0009 mgr inż. Robert Czachowski, mgr inż. Andrzej Giergiewicz, dr inż. Grażyna Łagoda, dr inż. Matek Łagoda, mgr inż. Paweł Nurek, mgr inż. Piotr Olaszek, mgr Stanisław Wierzbicki, mgr inż. Tomasz Wierzbicki, mgr inż. Andrzej Wrzesiński z INSTYTUTU BADAWCZEGO DRÓG I MOSTÓW w Warszawie
- 0010 mgr inż. Krzysztof Wąchalski, mgr inż. Mariusz Sobczyk, Andrzej Turkowski, mgr inż. Marek Sudak, Krystyna Turkowska z BIURA PROJEKTÓW BUDOWNICTWA KOMUNALNEGO S.A. w Gdańsku
- 0011 mgr inż. arch. Stanisław Sipiński, mgr inż. arch. Tomasz Jeżewski, mgr inż. arch. Marek Lipowicz, mgr inż. arch. Tomasz Bartkowiak, prof. dr hab. inż. Witold Wołowicki, dr inż. Janusz Karlikowski, dr inż. Krzysztof Sturzebecher, dr inż. Grzegorz Ratajczak, dr inż. Arkadiusz Madałaj, mgr inż. Lech Apapas z INSTYTUT INŻYNIERU LĄDOWEJ Politechniki Poznańskiej
- 0012 doc. dr inż. Marceł Dziurła, prof. dr hab. inż. Stefan Goszczyński z Kielec
- 0013 mgr inż. Witold Kaliński, mgr inż. Lucjan Malinowski z Zakładu Usług Mostowych WITOLD KALIŃSKI w Gdańsku
- 0014 prof. Nikola Hajdin, prof. Bratislav Stipanić z Belgradu, Jugosławia  
współpraca: BUDOPLAN Plock i INTEREXPORT Warszawa

W I Etapie Konkursu nagrodzone zostały prace:

- 0008 (z TRANSPROJEKTU Warszawa) – I nagroda,  
0014 (z Belgradu) – II nagroda,  
0005 (z Wrocławia) – III nagroda,  
0001 (z TRANSPROJEKTU Gdańskiego) – wyróżnienie,  
0011 (z Poznania) – wyróżnienie pozaregulaminowe.

Do II Etapu Konkursu zaproszone zostały trzy zespoły projektowe, które w I etapie uzyskały I, II i III nagrodę. Przedmiotem II Etapu Konkursu był projekt budowlany

mostu, wykonany na bazie nagrodzonego projektu koncepcyjnego.

Podczas posiedzenia w dniach 8 i 9 grudnia 1997 Sąd Konkursowy, w składzie przedstawionym w „Biuletynie Informacyjnym ZMRP” nr 3/97, w głosowaniu tajnym, ustalił następującą kolejność ocenianych projektów:

Konkurs wygrał, otrzymując I nagrodę, zespół projektowy z Jugosławii w składzie: prof. Nikola Hajdin i prof. Bratislav Stipanić. Obaj są znanymi projektantami mostów przez Sawę i Dunaj. Most ma stalowy ustrój nośny, podwieszony do stalowych pylonów, ma nowoczesną sylwetkę i według oceny Sądu Konkursowego będzie ozdobą nowych dzielnic miasta Plocka.

II nagrodę uzyskał projekt stalowego mostu belkowego z żelbetową płytą pomostu, opracowany przez zespół w składzie: mgr inż. Witold Doboszyński, mgr inż. Małgorzata Dubik i mgr inż. Krzysztof Nagórko – wszyscy z TRANSPROJEKTU Warszawa.

III nagrodę zdobył projekt belkowego mostu betonowego, skrzynkowego, opracowany przez zespół w składzie: mgr inż. Przemysław Prabucki, mgr inż. Małgorzata Strojcka, dr inż. Czesław Machelski oraz dr inż. Jerzy Onysyk z ZB-P MOSTY-WROCLAW sc.

Zgodnie z regulaminem konkursu, do realizacji wskazany został projekt nagrodzony I nagrodą. Projekt ten dla dalszego postępowania inwestycyjnego został przekazany inwestorowi, którym jest Dyrekcja Okręgowa Dróg Publicznych w Warszawie. Uroczystość wręczenia nagród odbyła się w Plocku 27 marca 1998 r.

Tym samym konkurs został zakończony i Sąd Konkursowy został rozwiązany. Zwycięzcom konkursu, panom Nikoli Hajdinowi i Bratislavowi Stipaniczowi, przekazujemy gratulacje. Słowa wysokiego uznania przekazujemy również obu kolejnym zespołom projektowym oraz wszystkim uczestnikom konkursu. Inwestorowi i władzom Plocka życzymy pomyślnie przebiegającego procesu inwestycyjnego.

Rola Sądu Konkursowego była bardzo trudna. W I etapie do oceny wpłynęło czternaście dojrzałych, technicznie poprawnych i architektonicznie efektownych projektów, z spośród których do drugiego etapu wybrane mogły być tylko trzy, a ostatecznie w drugim etapie do realizacji wskazany tylko jeden.

Każdy z mostów zaprezentowanych w projektach ma interesującą sylwetkę architektoniczną i ciekawe rozwiązania konstrukcyjne. Uznano więc, że tą wielką pracą wielu wybitnych ludzi należy przekazać społeczeństwu w postaci albumu, zawierającego zasadnicze elementy projektów i ich charakterystyki. Album ukaże się nakładem i w wyniku starań Społecznego Komitetu Budowy Mostu „Ratunek dla Plocka”. Sądzimy, że album ten z przychylnością zostanie przyjęty przez społeczeństwo miasta Plocka i przez środowisko inżynierskie.

Wojciech Radomski - sędzia referent

Andrzej Ryżyński - przewodniczący Sądu Konkursowego

Jacek Skarżewski - sekretarz Sądu Konkursowego

„Biuletynu Informacyjnego Związku Inżynierów Rzeczypospolitej Polskiej”  
Kraków, ul. Warszawska 24, tel./fax (0-12) 633-36-09 lub tel. 633-02-00, w. 2113  
Redaktor: mgr inż. Kazimierz Piwowarczyk  
Wydawca: Fundacja PZ Inżynieria i Budownictwo, 00-043 Warszawa, ul. Czackiego 3/5