

# ZWIĄZEK MOSTOWCÓW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

POLISH SOCIETY OF BRIDGE ENGINEERS

Collective Member of  
International Association for Bridge and Structural Engineering

## BIULETYN INFORMACYJNY

nr 1 (67) 2012 r.

### Słowo przewodniczącego ZMRP

#### *Szanowni i Drodzy Koleżanki i Koledzy!*

Związek Mostowców RP ma już dwadzieścia lat. W porównaniu z bratnimi organizacjami – SITK RP oraz PZITB to niewiele, ale wystarczająco dużo, aby można było ocenić zasadność utworzenia i funkcjonowania naszego Związku. Główne uroczystości Jubileuszowe odbyły się podczas XXI Seminarium „Współczesne metody wzmocnienia i przebudowy mostów”, organizowanego przez Politechnikę Poznańską i Wielkopolski Oddział ZMRP (serdeczne podziękowania dla profesorów *Witolda Wołowickiego* i *Arkadiusza Madaja*). Te seminaria towarzyszą Związkowi nieprzerwanie od powstania do dnia dzisiejszego.

Z okazji Jubileuszu zostały przygotowane specjalne medale okolicznościowe ZMRP. Za inicjatywę i zaangażowanie w tym zakresie serdecznie dziękuję kol. *Stanisławowi Łukasikowi* z Oddziału Górnośląskiego.

Każdy Jubileusz skłania do refleksji, a przede wszystkim odpowiedzi na pytanie, czy podstawowe cele i myśl przewodnia Założycieli Związku są realizowane. Te cele to przede wszystkim:

- integracja środowiska zawodowego inżynierów budowy mostów, którzy z racji swoich zadań są rozproszeni po obszarze całej Polski, a nawet poza jej granicami,
- tworzenie warunków do wymiany doświadczeń, dokształcania się i popularyzowania nowych osiągnięć techniki mostowej,
- reprezentowanie środowiska wobec urzędów i instytucji,
- pomoc koleżeńska.

Postawione cele są w różnym stopniu i z różnym powodzeniem realizowane. Najgorzej – i to przez cały czas, chociaż z różnym powodzeniem – można ocenić skuteczność reprezentowania środowiska mostowego wobec urzędów i instytucji. Porządek prawny jest taki, że gospodarka rządzi się swoimi skodyfikowanymi zasadami. Obowiązują określone ustawy i procedury. Trudno w nich znaleźć miejsce na skuteczne oddziaływanie Związku, tym bardziej, że prawo i procedury dotyczą nie tylko mostownictwa, czy infrastruktury transportowej, lecz całej gospodarki. Budzi to uzasadnione frustracje środowiska, które chciałoby i mogłoby być lepiej wykorzystane do rozwiązywania ważnych problemów związanych z mostownictwem.

Pomoc koleżeńska jest realizowana w sposób indywidualny i naturalny. Sprzyja temu otwartość środowiska i duże jego zintegrowanie. Bardzo duże pozytywne znaczenie ma w tym przypadku to, że dzięki licznym Konferencjom, Seminarium, imprezom integracyjnym prawie wszyscy znamy się przynajmniej „z widzenia”.

Integracja środowiska zawodowego inżynierów budowy mostów oraz tworzenie warunków do wymiany doświadczeń, dokształcania się i popularyzowania nowych osiągnięć techniki mostowej to największe atuty Związku. Znaczącymi obszarami działalności Związku w tym zakresie są:

- organizowanie konferencji i seminariów,
- organizowanie wypraw i wycieczek technicznych,
- organizowanie Konkursu „Dzieło Mostowe Roku”,
- organizowanie Konkursu Fotograficznego,
- przyznawanie Medalu „Zasłużony dla Polskiego Mostownictwa”,

- wydawanie „zeszytów mostowych”,
- organizowanie spotkań okolicznościowych i integracyjnych.

Działania te owocują dziesiątkami okazji do spotkań, dyskusji i dzielenia się wiedzą. To również wzajemne poznawanie się i okazja do konsultacji. To wreszcie poczucie więzi zawodowej.

To bardzo skrótowe z konieczności zestawienie wskazuje, że jest kontynuowane to wszystko, co jest wizytówką Związku, stanowi jego dorobek, jest wyróżnikiem.

Podstawowa działalność Związku odbywa się w Oddziałach; tak było na początku i tak jest obecnie. W dniu dzisiejszym Związek ma 12 Oddziałów. W ostatniej kadencji przekroczył – i to znacznie – liczbę 1000, a nawet 1200 członków. Aktywność Oddziałów jest różna, niemniej jednak wszystkie wypełniają należycie swoje podstawowe obowiązki i realizują zadania w obszarze głównych celów Związku. Za to zaangażowanie w tym miejscu składam podziękowanie wszystkim Przewodniczącym Oddziałów oraz tym wszystkim, którzy Ich wspomagają.

Ostatnie lata dowiodły, że poziom polskiego mostownictwa w zakresie jakości wykonawstwa, estetyki rozwiązań konstrukcyjnych nie odbiega od poziomu obserwowanego w innych krajach i to o większym potencjale gospodarczym i poziomie techniki.

Polskie mostownictwo wprowadza niemal na równi z innymi krajami niekonwencjonalne materiały i współczesne rozwiązania konstrukcyjne.

Dzieła mostowe nie są bezimienne, ale wielokrotnie odnosi się takie wrażenie. Dlatego coraz większy nacisk kładziemy na promowanie ludzi; zwłaszcza tych, którzy w zaciszu swoich pracowni projektowych, czy na budowach robią wiele dobrego dla polskiego mostownictwa,

a ciągle pozostają w cieniu, gdyż nie mają zwyczaju się sami chwalić lub nie mają czasu na autoreklamę.

Na zakończenie – z okazji Jubileuszu – życzę wszystkim Członkom ZMRP osiągnięć na miarę marzeń i oczekiwań, satysfakcji z realizacji zamierzeń oraz sukcesów na wszystkich polach działalności, a także zdrowia i szczęścia w życiu osobistym.

*Kazimierz Furtak*

## Wieczór Mostowy 2011 w Krynicy

Kolejne spotkanie w ramach zapoczątkowanego przez prof. *Kazimierza Flagę* cyklu „Wieczorów Mostowych” odbyło się 21 września 2011 r. Był to tradycyjnie jeden z elementów programu 57. Konferencji Naukowej Komitetu Inżynierii Lądowej i Wodnej PAN oraz Komitetu Nauki Polskiego Związku Inżynierów i Techników Budownictwa. Konferencja ta jest największym w kraju forum wymiany myśli naukowców, projektantów i wykonawców zajmujących się budownictwem. Tematyka konferencji była podzielona na część problemową i ogólną. Dla mostowców tegoroczna część problemowa: „Normy konstrukcyjne w budownictwie: nauka, praktyka, edukacja” była swego rodzaju podsumowaniem procesu wdrażania norm europejskich, gdyż z dniem 31 marca 2010 r. normy polskie (PN) zostały wycofane i zastąpione odpowiednikami europejskimi (PN-EN).

Organizatorem konferencji był Wydział Budownictwa i Inżynierii Środowiska Politechniki Rzeszowskiej. Obrady konferencji odbyły się w Hotelu Krynica, wzniesionym w bezpośrednim sąsiedztwie hali lodowiska, torów zjazdowych i kortów tenisowych.

Tradycja spotkań Wieczoru Mostowego, renowa Konferencji i atmosfera zwyczajowej części nieformalnej sprawiła, że i tym razem sala zapełniła się gronem znajomych mostowców i kolegów z innych branż budowlanych. Spotkanie miało dwie części: oficjalną, która odbyła się w dużej, trójdzielnej sali seminaryjnej i koleżeńską – w pomieszczeniach restauracyjnych. Część oficjalną tradycyjnie prowadził przewodniczący Związku Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej, rektor Politechniki Krakowskiej, prof. *Kazimierz Furtak* (rys. 1).

Początek spotkania był poświęcony **uczczeniu siedemdziesięciolecia urodzin prof. Wojciech Radomskiego** – przewodniczącego Komitetu Inżynierii Lądowej i Wodnej PAN, przewodniczącego ZMRP w dwóch kadencjach. Po wysłuchaniu życzeń i przyjęciu kwiatów Jubilat w swym wystąpieniu podziękował zebrany i podzielił się z nimi kilkoma refleksjami (rys. 2).

W dalszej części oficjalny program spotkania obejmował przedstawienie laureatów, wręczenie nagród, w tym wyjątkowo, z uwagi na XX-lecie Związku, również złotych medali XX-lecia ZMRP wytypowanym przez Oddziały i zatwierdzonym przez Kapitułę Medalu osobom szczególnie zasłużonym dla powstania i działalności Związku.

• **Laureatów statuetek za Dzieło Mostowe Roku** dla firm projektowych i wykonawczych przedstawił przewodniczący Kapituły Konkursowej prof. *Marek Lagoda* (rys. 3).

Przedstawienie laureatów uzupełniły liczne fotografie nagrodzonych realizacji. W tym roku za Dzieło Mostowe roku 2010 statuetki otrzymali:

• **Firma Gotowski Budownictwo Komunikacyjne i Przemysłowe Sp. z o.o. z Bydgoszczy** za konstrukcję mostową roku w kategorii wdrożenie nowych technologii realizacji, nowych rozwiązań konstrukcyjnych oraz nowych rozwiązań w zakresie elementów wyposażenia mostów – mających istotny wpływ na postęp w polskim mostownictwie, a więc za **kładkę dla pieszych nad torami PKP/SKM i drogę gdyńską w Gdyni**. Dyplom dla projektanta obiektu



Rys. 1. Przywitanie gości i rozpoczęcie części oficjalnej spotkania przez przewodniczącego ZMRP prof. *Kazimierza Furtaka*; fotografie z uroczystości wykonał autor informacji

otrzymał mgr inż. **Mirostawa Wałęga**, a dla inwestora – **Urząd Miasta Gdyni**;

• **Firma: Przedsiębiorstwo Budowy Dróg i Mostów DROMO sp. z o.o.** za rehabilitację konstrukcji mostowej – obiekt, na którym wdrożono nowe technologie i innowacyjne rozwiązania konstrukcyjne oraz organizacyjne – za **remont generalny mostu drogowego przez rzekę Łynę w ciągu ulicy Mikołaja Reja w Lidzbarku Warmińskim**. Dyplom dla projektanta obiektu otrzymał mgr inż. **Wiktor Łożyński**, a dla inwestora **Zarząd Dróg Powiatowych w Lidzbarku Warmińskim**;



Rys. 2. Profesor *Wojciech Radomski* w trakcie wystąpienia



Rys. 3. Przewodniczący Kapituły Konkursu Dzieło Mostowe Roku prof. *Marek Lagoda* w trakcie prezentacji nagrodzonych realizacji



- Firma **Gotowski Budownictwo Komunikacyjne i Przemysłowe Sp. z o.o. z Bydgoszczy**, za konstrukcję mostową roku w kategorii obiekt o nowatorskich rozwiązaniach konstrukcyjnych i technologicznych, dobrze wpisujący się w otoczenie – **wiadukt drogowy nad torami kolejowymi w ciągu ul. Gdańskiej w Bydgoszczy**. Dyplom dla projektanta obiektu otrzymał mgr inż. **Jan Siuda**, a dla inwestora **Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy**.

- **Medale Związku Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej „Za wybitne osiągnięcia w polskim mostownictwie”**, przyznane przez Kapitułę, na której czele stoi aktualny przewodniczący ZMRP, otrzymali:

- kol. **Jana Siuda** (z Oddziału Pomorsko-Kujawskiego ZMRP) za projektowanie ciekawych nietypowych obiektów mostowych, zbudowanie podstaw uznanej firmy wykonawczo-projektowej, efektywne kierowanie dużym wielobranżowym biurem projektów i Zarządem Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy oraz zaangażowanie na rzecz ZMRP;

- kol. **Tomasz Siwowski** (z Oddziału Rzeszowsko-Lubelskiego ZMRP) za działalność projektową, naukowo-dydaktyczną, ekspercką i szkoleniową oraz rozwijanie nowych technologii materiałowych i wykonawczych;

- kol. **Andrzej Urbaniak** (z Oddziału Wielkopolskiego ZMRP) za realizację kilkudziesięciu obiektów mostowych, kierowanie i nadzór nad skomplikowanymi inwestycjami, w których były wykorzystywane najnowocześniejsze technologie materiałowe, wykonawcze i organizacyjne.

Jak w poprzednich latach, ręcznie wykonane medale i statuetki-rzeźby zostały opracowane i ręcznie wykonane przez prof. **Stefano Douşę** z Politechniki Krakowskiej.

- Następnym, już tradycyjnym elementem Wieczoru Mostowego, było uhonorowanie osób związanych z mostownictwem za wybitne osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju polskiej techniki mostowej. Służyć temu ma **nagroda im. Mieczysława Rybaka**, która ma promować osoby w wieku do 45 lat. Za właściwy wybór nagrodzonych odpowiada Kapituła, na której czele stoi jej przewodniczący, dr inż. **Andrzej Niemierko**.

Laureatami nagrody im. **Mieczysława Rybaka** zostali:

- mgr inż. **Miroslaw Biskup** z Instytutu Badawczego Dróg i Mostów (rys. 5),

- mgr inż. **Robert Toczkiwicz** z Politechniki Wrocławskiej i Zespołu Badawczo-Projektowego MOSTY WROCLAW.



Rys. 5. Nagrodę z rąk przewodniczącego Kapituły Nagrody im. **Mieczysława Rybaka**, dr inż. **Andrzeja Niemierko**, otrzymuje mgr inż. **Miroslaw Biskup**

Niżej przedstawiono krótkie biogramy laureatów nagrody im. **Mieczysława Rybaka**. Podziękowania należą się niezawodnemu sponsorowi tej nagrody Pionowi Budownictwa Inżynieryjnego z MOSTO-STALU Warszawa, który corocznie wpiera jej finansowanie.



Mgr inż. **Miroslaw Biskup** urodził się 26 stycznia 1972 r. w Kielcach. W 1997 r. ukończył studia w specjalności drogi i mosty na Politechnice Świętokrzyskiej. W tym samym roku rozpoczął pracę w filii Instytutu Badawczego Dróg i Mostów w Kielcach. Od 2001 r. kieruje laboratorium badawczym Instytutu, przemianowanym w 2002 r. na Ośrodek Badań Mostów. Zajmuje się badaniami konstrukcji mostowych w skali laboratoryjnej oraz *in situ*. Projektuje

wzmocnienia obiektów mostowych, szczególnie z zastosowaniem taśm z włókna węglowego. Dziedzina ta jest tematem przewodu doktorskiego, który otworzył na Politechnice Lubelskiej. Prowadzi także na szeroką skalę próbnne obciążenia obiektów. Specjalizuje się w badaniach konstrukcji z betonu sprężonego, także wzmocnianych kablami zewnętrznymi. Sumienny i dokładny badacz, wprowadzający wiele innowacji do techniki pomiarowej, dobry organizator. Współautor kilkunastu publikacji w czasopismach branżowych i materiałach ogólnopolskich konferencji. Aktywnie uczestniczy w życiu środowiska mostowego, będąc od 3 kadencji skarbnikiem Oddziału Świętokrzyskiego ZMRP.



Dr inż. **Robert Toczkiwicz** urodził się 30 marca 1979 r. we Wrocławiu. W 1998 r. rozpoczął studia na Wydziale Budownictwa Lądowego i Wodnego Politechniki Wrocławskiej. Specjalizował się w inżynierii mostowej. Otrzymał nagrodę za pracę dyplomową magisterską. Po ukończeniu studiów magisterskich w 2003 r. rozpoczął studia doktoranckie, zakończone (już po wyróżnieniu nagrodą) uzyskaniem stopnia naukowego doktora nauk technicznych za pracę

na temat analizy podatności zespolenia w stalowo-betonowych dźwigarach mostowych poddanych działaniu obciążeń doraźnych. Promotorem pracy jest prof. **Czesław Machelski**.

Ma w dorobku kilkadziesiąt publikacji w czasopismach naukowych oraz materiałach konferencyjnych krajowych i zagranicznych. Zajmuje się nowoczesnymi rozwiązaniami konstrukcyjnymi, np. obiektami typu extradosed oraz prefabrykacją pomostów w mostach zespolonych. Jest współautorem 30 ekspertyz i projektów próbnnych obciążeń wykonywanych w ramach prac prowadzonych przez Zakład Mostów Politechniki Wrocławskiej. Prowadzi zajęcia dydaktyczne z mostów metalowych i betonowych. Uczestniczył w zespole prowadzącym nadzór naukowy nad budową rekordowych w kraju mostów: łukowego przez Wisłę w Puławach oraz z betonu sprężonego przez Odrę w Kędzierzynie Koźlu. W latach 2007-2008 odbył staż na stanowisku asystenta projektanta w biurze BIPROSKIM. Od 2009 r. pracuje w Zespole Badawczo-Projektowym MOSTY WROCLAW, gdzie uczestniczył w projektowaniu obiektów na Autostradowej Obwodnicy Wrocławia, wraz z największym w Polsce mostem podwieszonym o konstrukcji betonowej – mostem Rędzińskim.

- Zwieńczeniem części oficjalnej było wręczenie, z okazji rocznicy XX-lecia powstania ZMRP, pamiątkowych, najwyższej rangi, Złotych Medali, których głównym pomysłodawcą wybicia i animatorem realizacji projektu (medali złotych, srebrnych i brązowych) był kol. **Stanisław Łukasik**. Złote Medale XX-lecia ZMRP otrzymali koledzy: **Julian Kotosowski** (Oddział Świętokrzyski) i **Janusz Szelka** (Oddział Dolnośląski).

Wręczenie Medali XX-lecia ZMRP zakończyło część oficjalną. Kończąc spotkanie przewodniczący ZMRP prof. **K. Furtak** podziękował wszystkim za obecność i zaprosił na spotkanie koleżeńskie, którego fundatorami byli, tradycyjnie, laureaci nagrody Dzieło Mostowe Roku.

Wojciech Średniawa

# Wyniki siódmej edycji Konkursu Fotograficznego 2010 Związku Mostowców RP na najlepsze zdjęcie mostu w Polsce

W 2004 r. Związek Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej ogłosił stały Konkurs Fotograficzny na najlepsze zdjęcie mostu w Polsce. W regulaminie konkursu, opublikowanym wówczas w Biuletynie Związku Mostowców, napisano: *W trosce o kształtowanie wyczucia estetyki u projektantów i budowniczych mostów Związek Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej ogłasza stały, coroczny Konkurs na fotografie propagujące walory estetyczne obiektów mostowych w Polsce. Obiekty mostowe powinny być dumą regionów i miast oraz przydawać im piękna. Powinny stawać się ich wyróżnikami nie tylko jako dzieła techniki, ale również jako przyciągające uwagę akcenty estetyczne.*

Konkurs 2010 r., podobnie jak i poprzednich 6 konkursów, cieszył się dużym zainteresowaniem – nadesłano 70 prac od 12 uczestników. Warunkiem uczestniczenia w konkursie była przynależność do Związku Mostowców RP.

Sąd Konkursowy obradował w składzie: *Katarzyna Janikowska* (Bydgoszcz), *Ewa Michalak* (Rzeszów), *Marek Mistewicz* (Warszawa), *Andrzej Niemierko* (Warszawa) – przewodniczący i *Paweł Pierściński* (Kielce). Po przeprowadzeniu w sposób jawny 3-stopniowych eliminacji, spośród 70 fotografii do finałowej rozgrywki zakwalifikowano 10. W głosowaniu tajnym przyznano 3 nagrody i 4 wyróżnienia. Zwyczajowo są przyznawane 3 wyróżnienia, ale w tym konkursie 3 ostatnie z wymienionych niżej prac zdobyły tę samą liczbę punktów.

Laureatami Konkursu Fotograficznego 2010 zostali:

- I nagroda: **Piotr Kowalczyk** (Katowice) za pracę: „**Kładka Bernatka nocą we mgle**”;
- II nagroda: **Andrzej Marecki** (Warszawa) za pracę: „**Zamieć**”
- wiadukt ks. **Józefa Poniatowskiego w Warszawie**,
- III nagroda: **Andrzej Gebert** (Warszawa) za pracę: „**Poniatowski w koronie**”.

Ctery wyróżnienia przyznano pracom:

- „**Modlin – most kolejowy km 43,265 (tor 2) linia nr 9 Warszawa – Gdańsk**”; autor: **Mariusz Prędoła** (Warszawa),
- „**Nowe szaty – most Śląsko-Dąbrowski w Warszawie**”; autor: **Andrzej Marecki** (Warszawa),
- „**Most Świętokrzyski w Warszawie**”; autor: **Stawomir Stańczyk** (Warszawa),
- „**Góra Kalwaria – most kolejowy km 75,915 linii nr 12 Skierniewice – Łuków**”; autor: **Mariusz Prędoła** (Warszawa).

Jak zwykle, najwięcej uczestników i prac było z Oddziału Warszawskiego (6 uczestników, 29 prac). Artysta fotografik *Paweł Pierściński* – członek Sądu bardzo wysoko ocenił poziom ubiegłorocznego konkursu. Uroczyste ogłoszenie wyników, wraz z wręczeniem nagród laureatom, odbyło się 7 czerwca 2011 r. podczas XXI seminarium „Współczesne metody budowy, wzmocnienia i przebudowy mostów”, organizowanego przez Politechnikę Poznańską i Oddział Wielkopolski ZMRP w Rosnówku koło Poznania. *Katarzyna Janikowska* – przedstawicielka Sądu Konkursowego, wraz z przewodniczącym Związku Mostowców RP prof. *Kazimierzem Furtakiem*, wręczyli nagrodzonym i wyróżnionym dyplomy oraz albumy z dzieł architektury, fotografii i krajoznawstwa. W holu obok sali konferencyjnej zawisł plakat ze wszystkimi pracami nadesłanymi na konkurs. Pogrupowano je zgodnie z przeprowadzonymi przez Sąd selekcjami. Plakat cieszył się dużym zainteresowaniem uczestników seminarium. Jak co roku wywołał liczne komentarze oceniające werdykt Sądu Konkursowego.

Wybrane prace z Konkursu Fotograficznego 2010 znalazły się tradycyjnie w wydawanym przez ZMRP kalendarzu na rok 2012. Konkurs został zorganizowany również w roku 2011.

*Andrzej Niemierko*  
Instytut Badawczy Dróg i Mostów

## Nagrodzone i wyróżnione prace w Konkursie Fotograficznym 2010 Związku Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej



I nagroda – **Piotr Kowalczyk**  
Kładka Bernatka nocą we mgle



II nagroda – **Andrzej Marecki**  
„Zamieć” – wiadukt ks. Józefa Poniatowskiego  
w Warszawie



III nagroda – **Andrzej Gebert**  
Poniatowski w koronie





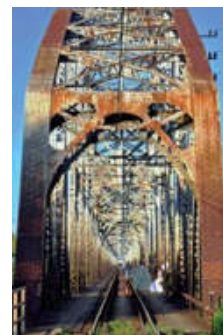
**Wyróżnienie – Mariusz Prędoła**  
Modlin – most kolejowy km 43,265  
(tor 2) linia nr 9 Warszawa – Gdańsk



**Wyróżnienie – Andrzej Marecki**  
„Nowe szaty” – most Śląsko-  
Dąbrowski w Warszawie



**Wyróżnienie – Sławomir Stańczyk**  
Most Świętokrzyski w Warszawie

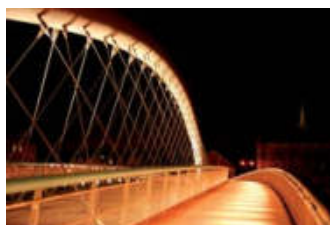


**Wyróżnienie – Mariusz Prędoła**  
Góra Kalwaria – most kolejowy  
km 75,915 linii nr 12 Skierniewice –  
Łuków

## Pozostałe prace zakwalifikowane do III etapu (finałowego)



**Andrzej Gebert** (Warszawa) –  
Wilanowski przepust nocą



**Wojciech Średniawa** (Kraków) –  
Kładka im. Laetusa Bernatka na  
Wiśle w Krakowie



**Andrzej Gebert** (Warszawa) –  
Wytęskniona S-8 (3/4)

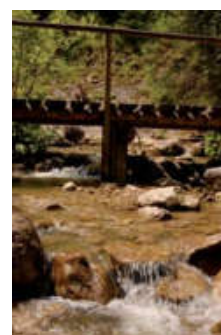
## Pozostałe prace zakwalifikowane do II etapu



**Stanisław Strug** (Lublin) –  
Wiadukt nad wąwozem w ciągu  
obwodnicy Kraśnika



**Andrzej Gebert** (Warszawa) –  
Wytęskniona S-8 (4/4)



**Piotr Rychlewski** (Warszawa) –  
Kładka przez potok w wąwozie  
Homole k. Szczawnicy



**Czesław Prędoła** (Warszawa) –  
Malkinia Górna – most w ciągu drogi  
wojewódzkiej nr 627 nad Bugiem



**Wojciech Średniawa** (Kraków) –  
Kładka im. Laetusa Bernatka na  
Wiśle w Krakowie

## Pozostałe prace zakwalifikowane do I etapu



**Piotr Rychlewski** – Kładka przez Dunajec w Sromowcach



**Agnieszka Fenrych-Brunarska** – Tykocin – most przez Narew



**Czesław Prędoła** – Małkinia Górna – most w ciągu drogi wojewódzkiej nr 627 nad Bugiem



**Mariusz Prędoła** – Puławy – most drogowy im. Ignacego Mościckiego przez Wisłę



**Wojciech Średniawa** – Kładka im. Laetusa Bernatka na Wiśle w Krakowie



**Wojciech Średniawa** – Kładka im. Laetusa Bernatka na Wiśle w Krakowie



**Władysław Kluczewski** – Wiadukt wkracza na poldery



**Stanisław Strug** (Lublin) – Wiadukt nad obwodnicą Kraśnika



**Agnieszka Fenrych-Brunarska** – Most Poniatowskiego i wysoka woda



**Agnieszka Fenrych-Brunarska** – Warszawa-wiadukt na Karowej



**Sławomir Stańczyk** – Most Świętokrzyski w Warszawie



**Andrzej Gebert** – Wytęskniona S-8 (1/4)



**Krzysztof Karpiński** – Most na Sanie w Nisku – Uwaga, jadę



**Krzysztof Karpiński** – Podróż donikąd (most na Sanie w Nisku)



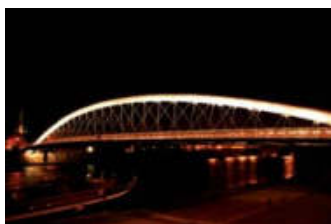
**Krzysztof Karpiński** – Otoczony błękitem (kładka nad A2)



**Krzysztof Karpiński** – W krzywym zwierciadle (kładka nad A2)



**Wojciech Średniawa** – Kładka im. Laetusa Bernatka na Wiśle w Krakowie



**Wojciech Średniawa** – Kładka im. Laetusa Bernatka na Wiśle w Krakowie



**Wojciech Średniawa** – Kładka im. Laetusa Bernatka na Wiśle w Krakowie



## XVII Wyprawa Mostowa „Sycylia 2011”

XVII Wyprawa Mostowa „Sycylia 2011” odbyła się 7-16 lipca 2011 r. Tradycyjnie została zorganizowana przez Katedrę Budowy Mostów i Tuneli Politechniki Krakowskiej, która miała pieczę merytoryczną – personalnie przez prof. *Kazimierza Flagę* oraz Biuro Turystyczne „Anitour” z Czechowic-Dziedzic, które było odpowiedzialne za logistykę Wyprawy – personalnie przez mgra *Franciszka Brodzkiego*. W Wyprawie wzięły udział 43 osoby, reprezentujące różne ośrodki (Kraków – 21, Katowice, Łódź, Wrocław – po 4, Bielsko-Biała, Gliwice, Częstochowa, Kościelisko – po 2, Zakopane, Oslo – po 1) oraz zróżnicowane zawody (pracownicy nauki – 10, inżynierowie projektanci mostów – 6, inżynierowie wykonawcy mostów – 7, inne zawody inżynierskie – 9, zawody humanistyczne – 5, lekarze – 2, studenci, uczniowie szkół średnich i podstawowych – 4).

Wyprawa w zasadzie była autokarowa, tylko powrót z Trapani na Sycylii do Krakowa odbył się samolotem linii Ryanair. Trasa Wyprawy liczyła około 4300 km i przebiegała przez następujące miejscowości: Kraków – Cieszyn – Brno – Znojmo – Wiedeń – Graz – Klagenfurt – Villach – **Tarvisio** – Kobarid – **Cividale del Friuli** – Udine – Wenecja – Bolonia – Florencja – Orvieto – Rzym – Fiuggi – **Rzym** – Fiuggi – **Monte Cassino** – Reggio di Calabria – Messina – **Santo Stefano di Camastra** – **Cefalù** – Enna – Catania – Acicastello – **Etna** – **Taormina** – Acicastello – **Syracuse** – Modica – **Caltagirone**

– Piazza Armerina – **Villa Romana di Casale** – **Agrigento** – **Selinunt** – Marsala – **Segesta** – **Monreale** – **Palermo** – **Marsala** – **Erice** – Trapani – Kraków (zwiedzane miejscowości zapisano czcionką pogrubioną).

Głównym celem wyprawy było zwiedzanie mostów Rzymu, południowych Włoch oraz Sycylii. W sumie zwiedzono 25 mostów, z których można wyróżnić słynne mosty starożytne (Ponte Fabricio – 62 r. przed Chr., Ponte Cestio – 46 r. przed Chr., Ponte Sant’ Angelo – 134 r.), mosty średniowieczne (Ponte del Diavolo w Cividale del Friuli – 1442 r., Ponte del Ammiraglio w Palermo – lata 1130-1140), a w szczególności bardzo wysokie wiadukty autostradowe, stalowe lub betonowe, należące do najwyższych w Europie, a nawet i w świecie.

Wymienić tu należy w kolejności:

– Viadotto Platano w Romagnano al Monte (Kampania), 220 m wysokości, 291 m rozpiętość głównego przęsła, stalowa konstrukcja ramowa, 1978 r.,

– Viadotto Italia w Laino Borgo (Kalabria), 259 m wysokości, 175 m rozpiętość głównego przęsła, stalowa belka ciągła, trójprzęsłowa, 1974 r.,

– Viadotto Rago w Morano Calabro (Kalabria), 147 m wysokości, 122 m rozpiętość głównego przęsła, stalowa belka gerberowska, trójprzęsłowa, 1974 r.,



Ponte del Diavolo przez Isonzo w Cividale del Friuli



Ponte Fabricio przez Tybr w Rzymie



Ponte Cestio przez Tybr w Rzymie



Ponte Sant' Angelo przez Tybr w Rzymie



Cmentarz Żołnierzy Polskich na Monte Casino



Jeden z wysokich wiaduktów na autostradzie Salerno – Potenza



Wiadukt podwieszony Carpineto ze sztywnymi ciężnami na autostradzie Salerno – Reggio di Calabria



Tunele w ciągu autostrady Salerno – Reggio di Calabria



Viadotto Platano na autostradzie Salerno – Reggio di Calabria





Autostrada poprowadzona w trudnych warunkach terenowych Kalabrii



Viadotto Rago na autostradzie Salerno – Reggio di Calabria



Typowy wiadukt na autostradzie Salerno – Reggio di Calabria



Viadotto Stalassa na autostradzie Salerno – Reggio di Calabria



Estakada zjazdowa z autostrady w okolicy Reggio di Calabria



Przebudowa węzła drogowego w okolicy Messiny



Estakada zjazdowa z autostrady Messina – Palermo w okolicy San Stefano di Camastra



Wiadukt na autostradzie Messina – Palermo



Viadotto Malpertugio na autostradzie Messina – Palermo

– Viadotto Favazzina w Favazzina (Kalabria), 147 m wysokości, 197 m rozpiętości głównych przęseł, 11-przęsłowa konstrukcja ramowa z betonu sprężonego, 2012 r. (w budowie),

– Viadotto Sfalassa w Bagnara Calabro (Kalabria), 254 m wysokości, 360 m rozpiętość głównego przęsła, stalowa konstrukcja ramowa, 1974 r. (przebudowa 2010 r.),

– Viadotto Malpertugio w Sant' Ambrogio (Sycylia), 122 m wysokości, 110 m rozpiętości głównych przęseł, betonowa sprężona konstrukcja 7-przęsłowa w formie skrzynkowej belki ciągłej, 1996 r.,

– Viadotto Irminio w Modica (Sycylia), 159 m wysokości, 174 m rozpiętość głównego przęsła, stalowa belka ciągła trójprzęsłowa na specjalnych, ażurowych filarach stanowiących prowadnice dla podnoszonego dźwigara głównego (znak firmowy Ricardo Morandiego), 1964 r.

– Viadotto Guerrieri w Modica (Sycylia), 120 m wysokości, 37 m rozpiętości przęseł, 11-przęsłowa betonowa rama ciągła z przegubami w przęsłach; między przegubami sprężone elementy prefabrykowane z betonu, 1968 r.

W tablicy 1 zestawiono najwyższe mosty w Europie, licząc od niwelety mostu do najniższego punktu terenu (lub poziomu wody) pod mostem, a w tabl. 2 największe wysokości konstrukcji mostów w Europie, licząc od najwyższego punktu konstrukcji (szczyt pylonu) do najniższego punktu konstrukcji (styk filarów z powierzchnią terenu lub wody).

**Tablica 1**  
Najwyższe mosty w Europie, licząc od niwelety mostu do najniższego punktu terenu pod mostem

Lp.	Nazwa	Wysokość m	Rodzaj konstrukcji	Lokalizacja	Kraj	Rok budowy
1	Wiadukt Millau	270	podwieszony	Millau, Midi-Pyrénées	Francja	2004
2	<b>Viadotto Italia</b>	259	belkowy	Laino Borgo, Kalabria	Włochy	1974
3	<b>Viadotto Sfalassa</b>	254	ramowy	Bagnara Calabro Kalabria	Włochy	1974
4	<b>Ponte Diga Vajont</b>	229	belkowy	Longarone, Veneto	Włochy	1963
5	<b>Viadotto Platano</b>	220	ramowy	Romagnano al Monte, Kampania	Włochy	1978
6	Europa-brücke	190	belkowy	Innsbruck, Tyrol	Austria	1964
7	Pont Niouc	190	łukowy	Niouc, Valais	Szwajcaria	1922
8	Pont Trient	190	łukowy	Gueroz, Valais	Szwajcaria	1933
9	Pont Neuf Trient	190	łukowy	Gueroz, Valais	Szwajcaria	1994
10	<b>Viadotto Sente</b>	185	ramowy	Belmonte del Sannio, Molise	Włochy	1977



W pierwszej „dwudziestce” w Europie znajduje się aż 12 obiektów mostowych we Włoszech.

**Tablica 2**  
**Największe wysokości konstrukcji mostów w Europie,**  
**licząc od najwyższego do najniższego punktu konstrukcji mostu**

Lp.	Nazwa	Wysokość m	Rodzaj konstrukcji	Lokalizacja	Kraj	Rok budowy
1	Wiadukt Millau	343,0	podwieszony	Millau	Francja	2004
2	Wielki Belt	254,0	wiszący	Slagelse	Dania	1988
3	Pont de Normandie	215,0	podwieszony	Le Havre	Francja	1995
4	Øresund	203,5	podwieszony	Malmö	Szwecja	2000
5	Ponte de 25 Abril	190,5	wiszący	Lizbona	Portugalia	1966
6	Europa-brücke	190,0	belkowy	Tirol	Austria	1964
7	Hoga Küstenbron	180,0	wiszący	Krampfors	Szwecja	1997
8	Kochertalbrücke	178,0	belkowy	Braunsbach	Niemcy	1979
9	Most Bosforski	169,0	wiszący	Stambuł	Turcja	1974
10	Grenland-brua	166,0	podwieszony	Porsgrunn	Norwegia	1996

W centralnej części Sycylii naszą szczególną uwagę zwróciły autostrady poprowadzone na wielokilometrowych estakadach, z ustrojem nośnym złożonym z jednoprzęsłowych betonowych, sprężonych belek prefabrykowanych. Podpory – najczęściej jednosłupowe (słupopale) z oczepami. Rozwiązania takie w zróżnicowanym wysokościowo, pagórkowatym terenie wydają się być optymalne, nie wymagają nasypów, przepustów, wykopów, przejść dla zwierząt czy też siatek ochronnych, zajmują relatywnie mało terenu. Nie ma też nieciągłości w przemieszczaniu się ludzi i zwierząt w poprzek autostrady, a uprawy rolne dochodzą wręcz do krawędzi jezdni.

Szczególną uwagę poświęcono sprawie budowy mostu wiszącego przez Cieśninę Messyńską między Reggio di Calabria w Kalabrii i Messiną na Sycylii. Most ten, którego projekt *William Brown* jest gotowy od 2005 r., ma być mostem wiszącym o rozpiętości głównego przęsła 3300 m, długości 5070 m, szerokości 60,4 m, ze skrajnią żeglugową 70,0 m. Wysokość pylonów ma sięgać 382,60 m, średnica kabli nośnych  $4 \times 1,24$  m. Most ma mieścić 6 pasów ruchu samochodowego, 2 pasy serwisowe oraz 2 tory kolejowe. Przewidywany pierwotnie okres budowy, to lata 2006-2012, koszt budowy 3,8 mld euro. Na skutek perturbacji politycznych we Włoszech [wstrzymanie wszelkich prac za rządów *Romana Prodiego* (2006-2008)] dalsze prace rozpoczęto za rządów *Silvio Berlusconi* (III.2009), który powrócił do realizacji projektu mostu. Most ma już kosztować 6,1 mld euro i ma być ukończony w 2016 r. Niestety do dziś nie uruchomiono jeszcze placów budowy mostu, gdyż są podnoszone liczne kontrowersje dotyczące celowości jego budowy.



Autostrada Palermo – Catania na wielokilometrowej estakadzie



Nowy most na wyspę Ortigię w Syrakuzach



Ciągły wiadukt prefabrykowany na autostradzie Syrakuzy – Gela



Stary most na wyspę Ortigię w Syrakuzach



Viadotto Guerrieri w Modica



Viadotto Irminio w Modica



Uczestnicy Wyprawy na tle mozaiki ściennej w Caltagirone



Autostrada na estakadzie na odcinku Piazza Armerina – Agrigento



Węzeł autostradowy na odcinku Piazza Armerina – Agrigento





Autostrada na estakadzie w pobliżu Agrigento



Węzeł drogowy przed wjazdem do Agrigento



Żelbetowy most łukowy na trasie Agrigento – Selinunt



Estakada drogowa przed Selinuntem



Estakada autostradowa na trasie Marsala – Palermo



Ponte del Ammiraglio w Palermo

Poza programem technicznym podczas Wyprawy zrealizowano obszerny program turystyczny. Objął on między innymi:

– Cividale del Friuli – stolica Longobardów w VI÷VIII wieku (most Ponte del Diavolo),

– Rzym starożytny (Colosseum, Łuk Konstantyna, Via Fori Imperiali, Łuk Tytusa, Forum Juliusa Cezara, Forum Trajana, Forum Romanum, Łuk Septymianusa Sewera, Ołtarz Ojczyzny – Vittoriana, Plac Wenecki, Kapitol, Via Sacra, Teatr Marcellusa, Mosty: Fabricio, Cestio, Vittorio Emmanuelle, Sant’ Angelo, Zamek św. Anioła – Mauzoleum Hadriana), Watykan (Plac i Bazylika św. Piotra), Rzym barokowy (Piazza Navona, Panteon, Fontanna di Trevi, Schody Hiszpańskie),

– Monte Cassino – Klasztor i Cmentarz Żołnierzy Polskich,

– Santo Stefano di Camastra – jedno z sycylijskich centrów ceramiki,

– Cefalù – wspaniała katedra normańska z lat 1131-1240, krużganki,

– Etna – najwyższy (czynny) wulkan w Europie 3340 m n.p.m.,

– Taormina – teatr grecki z III w. przed Chr., kurort o średnio-wiecznej i barokowej zabudowie,

– Syrakuzy – wykopaliska archeologiczne (teatr grecki (VI w. przed Chr.), rzymski amfiteatr (III w. przed Chr.), kamieniołomy Latomia del Paradiso, grotta Orecchio di Dionisio, ołtarz ofiarny Ara di Ierone II (241-217 r. przed Chr.), wyspa Ortigia (2 mosty, Źródło Aretusy, Piazza Archimede, Piazza del Duomo, Katedra, kościół Santa Lucia, ruiny Świątyni Tempio di Apollo (565 r. przed Chr.)),

– Caltagirone – miejsce produkcji sycylijskiej ceramiki (słynne schody prowadzące do kościoła Santa Maria del Monte na szczycie wzgórza, których każdą pionową płaszczyznę pokrywa inny wzór ceramiczny, Piazza Umberto I),

– Piazza Armerina – słynne mozaiki rzymskie (3500 m<sup>2</sup>) w Villa Romana del Casale, w dobrze zachowanej rezydencji arystokraty rzymskiego, prawdopodobnie cesarza Maksymiana (lata 286-305),



Uczestnicy Wyprawy na tle Viadotto Platano



Uczestnicy Wyprawy na tle Ponte del Ammiraglio

– Agrigento – dolina starożytnych świątyni Valle dei Templi (V÷VI w. przed Chr.), wpisanych na światową listę zabytków UNESCO (Świątynia Junony, Zgody, Herkulesa, Zeusa Olimpijskiego, Kastora i Polluksa, Via Sacra, Villa Aurea, Ołtarz Ofiarny, Sanktuarium Bóstw Chtonicznych, Ogrody Kolymberta),

– Selinunt – ruiny ośmiu greckich świątyni (VI÷V w. przed Chr.) oznaczonych literami A÷G (Świątynie E, F, G, C, Akropol),

– Segesta – najlepiej zachowana w pełni świątynia dorycka z V w. przed Chr.,

– Monreale – wspaniała katedra normańska (lata 1153-1189) (zabytkowe drzwi wejściowe z brązu, złote mozaiki – 2200 kg złota, 5950 m<sup>2</sup>, krużganki z rzeźbionymi inkrustowanymi kolumnkami),

– Palermo – Porta Nuova, Palazzo dei Normanii, Torre Pisana, kościół San Giovanni degli Eremiti, kościół San Cataldo, dzwonnica kościoła La Martorana, Piazza Pretoria z XVI-wieczną fontanną, Palazzo della Aquile, Piazza Quattro Canti, Corso Vittorio Emanuele, Katedra (srebrny sarkofag św. Rozalii, porfirowe sarkofagi władców normańskich), nabrzeże, most normański,

– Erice – średniowieczna osada z przepięknym widokiem na wybrzeże (781 m n.p.m.).

Wyprawa była męcząca z uwagi na długie przejazdy, wysoką temperaturę (do 38°C) oraz bogaty program techniczny i turystyczny. Wszyscy uczestnicy znieśli dzielnie trudy Wyprawy, za co należą im się serdeczne gratulacje i podziękowania.

*Prof. Kazimierz Flaga*



## Laureaci Medali ZMRP „Za wybitne osiągnięcia w polskim mostownictwie”

Niżej zamieszczono biogramy laureatów Medalu ZMRP, wyróżnionych podczas Wieczoru Mostowego w trakcie 57. Konferencji Naukowej w Krynicy.



● **Jan Siuda** urodził się 9.05.1952 r. w Bydgoszczy. Dużo starsi bracia: Jerzy inżynier geodeta i Andrzej inżynier budownictwa byli zawsze wzorami do naśladowania. W szkole podstawowej i średniej pasjonował się modelarstwem lotniczym oraz fotografią. Udawało się odnosić sukcesy w zawodach modelarskich. Przez 3 lata był instruktorem modelarstwa w Aeroklubie Bydgoskim i Gliwickim. Próbował dostać się do Technikum Mechanicznego o specjalności mechanik lotniczy. Z uwagi na brak miejsc w szkole, trafił do technikum budowlanego o specjalności drogi i mosty kolowe. To zdarzenie przesądziło o drodze zawodowej i przyszłości. Zainteresowanie fotografią zaowocowało publikacją dwu fotografii w miejscowej prasie. Po ukończeniu w 1971 r. szkoły średniej trzeba było podjąć decyzję o wyborze wyższej uczelni. Starszy z braci doradzał, żeby wybierać uczelnię, która jest wymagająca i daje gwarancję dużej wiedzy. Wybór padł na Politechnikę Śląską, Wydział Budownictwa i Architektury i na specjalność „budowa mostów”. Katedra Budowy Mostów w tym czasie wykonywała dużo ciekawych projektów. Profesor *Józef Głomb* inspirował do pracy i rozbudzał zainteresowania mostami. W trakcie studiów zapisał się do PZITB, aby móc brać udział w zajęciach pozaprogramowych. Z grupą kolegów gościł we Wrocławiu u prof. *Jana Kmity*, zapoznając się z mostami Wrocławia. Za namową prof. *Józefa Głomba* wykonał wspólnie z kolegą *Maciejem Biegunem* inwentaryzację najdłuższego w Polsce drewnianego mostu w Cieżkowicach w celu ocalenia od zapomnienia. Po czwartym roku studiów był w grupie studentów, która przygotowała koncepcję mostu w Tyrawie Wołoskiej. Praca zyskała uznanie sądu konkursowego praktyk studenckich, a jej autorzy wygrali główną nagrodę w formie wycieczki technicznej do Budapesztu. W 1976 r. przygotował pracę dyplomową na temat nowych technologii w mostownictwie.

Po ukończonych studiach wrócił do rodzinnej Bydgoszczy i rozpoczął pracę w zespole mostowym Biura Projektów Budownictwa Komunalnego. W 1978 r. odbył roczną praktykę na budowie w Płockim Przedsiębiorstwie Robót Mostowych. Był inżynierem budowy na mostach przez rzekę Brdę w ul. Focha i wiaduktu kolejowego dwutorowego na linii Piła – Bydgoszcz nad ul. Grunwaldzką w Bydgoszczy. W 1980 r. uzyskał uprawnienia projektowe w zakresie mostów. W biurze projektów pracuje do 1991 r., wykonując niemal 150 projektów mostów i konstrukcji inżynierskich. W wielu konstrukcjach zastosował niepowtarzalne rozwiązania, wpisujące się korzystnie w otoczenie. W trakcie pracy w biurze projektów, przez 4 lata, prowadził zajęcia w szkole pomaturalnej i technikum budowlanym w zakresie konstrukcji stalowych i mechaniki budowli. W latach 1991-2002 pracował w prywatnej firmie projektowo-wykonawczej RAWEX jako naczelny inżynier, nadzorując projektowanie i wykonawstwo. W tym czasie zaprojektowano 30 obiektów mostowych oraz zrealizowano 25 obiektów. W latach 2002-2007 pracował jako dyrektor naczelny 100-osobowego Biura Projektów Budownictwa Komunalnego w Bydgoszczy. W tym czasie powstało 300 projektów wielobranżowych związanych z drogami, wodociągami, kanalizacją oraz obiektami kubaturowymi.

W latach 2007-2011 pracował jako dyrektor naczelny Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy. Zarządzał 180-osobowym zespołem przygotowującym inwestycje drogowo-mostowe, zarządzającym drogami, organizującym transport zbiorowy. W czasie 4 lat powstało 8 obiektów mostowych, 108 ulic, a Zarząd pozyskał na inwestycje z Unii Europejskiej 408 mln zł. Przygotowa-

no założenia projektowe budowy 10 km linii tramwajowej do Fordonu. Przygotowano też i rozpoczęto realizację nowej trasy mostowej z obiektem długości 800 m oraz linii tramwajowej z mostem podwieszonym długości 70 m. Od roku prowadzi własną działalność projektową i doradczą. W trakcie pracy uzyskał uprawnienia budowlane do projektowania konstrukcji budowlanych i do kierowania robotami budowlanymi oraz uprawnienia rzeczoznawcy budowlanego w zakresie konstrukcyjno-budowlanym. Uczestniczył w wielu szkoleniach i kursach.

W trakcie pracy w biurze projektów organizował wycieczki techniczne po ciekawych obiektach realizowanych w Polsce. Od 1995 r. jest aktywnym członkiem Związku Mostowców RP. Był współorganizatorem dla członków Oddziału ZMRP wycieczek technicznych i szkoleń w zakresie nowych technologii w mostownictwie. Przez dwie kadencje był zastępcą przewodniczącego Oddziału Pomorsko-Kujawskiego ZMRP, a w dwóch ostatnich kadencjach jest przewodniczącym Oddziału.

Od kilkunastu lat jest członkiem komisji egzaminacyjnej na uprawnienia budowlane.



● **Tomasz Siwowski** urodził się 11 kwietnia 1961 r. w Sanoku. Studiował na Wydziale Budownictwa i Inżynierii Środowiska Politechniki Rzeszowskiej, który ukończył w roku 1985, broniąc pracę magisterską pt. „Projekt techniczny modernizacji mostu na rzece Wisłoka w m. Bratkówka koło Jasła”. Praca została nagrodzona w konkursie Ministerstwa Komunikacji, a w 1987 r. projekt zrealizowano. Bezpośrednio po ukończeniu studiów podjął pracę zawodową w Rejonie Dróg Publicznych w Rzeszowie, na stanowiskach kolejno majstra mostowego, inżyniera budowy i kierownika budowy. Po trzech latach pracy na budowie uzyskał uprawnienia budowlane wykonawcze w zakresie budownictwa mostowego. Przyjmując propozycję prof. *Andrzeja Jarominiaka*, we wrześniu 1987 r. podjął pracę w charakterze asystenta w Zakładzie Budowy i Utrzymania Mostów Politechniki Rzeszowskiej. Pracę w uczelni kontynuuje do dzisiaj jako pracownik naukowo-dydaktyczny, obecnie na stanowisku profesora nadzwyczajnego. Jednocześnie od 1 kwietnia 2010 r. kieruje pracą Zakładu Dróg i Mostów PRz.

W czerwcu 1994 roku obronił na Wydziale Budownictwa i Inżynierii Środowiska Politechniki Rzeszowskiej pracę doktorską pt. „Wytrzymałość zmęczeniowa połączeń ciernych w mostach stalowych”. W lipcu 2009 r. Rada Wydziału Inżynierii Lądowej Politechniki Warszawskiej nadała *T. Siwowskiemu* stopień naukowy doktora habilitowanego w dyscyplinie budownictwo mostowe. Podstawą uzyskania tego stopnia naukowego była monografia „Pomosty aluminiowe w obiektach mostowych”, wydana w 2008 r. przez Oficynę Wydawniczą Politechniki Rzeszowskiej.

W pracy naukowej zajmuje się głównie wdrażaniem nowych materiałów i technologii do budownictwa mostowego (materiały kompozytowe, betony niekonwencjonalne, stopy aluminium), problemami rehabilitacji istniejących obiektów mostowych, oceną ich nośności i trwałości eksploatacyjnej oraz badaniami mostów.

Wyniki prowadzonych badań naukowych oraz zdobyte doświadczenie w zakresie budownictwa mostowego przekazuje w formie publikacji w prasie naukowej, branżowej prasie technicznej oraz na konferencjach krajowych i zagranicznych. Obecnie ma w dorobku ponad 100 takich publikacji. Jest też współautorem dwóch książek: „Prowizoryczne metody wzmacniania i odbudowy mostów” oraz „Podstawy utrzymania mostów”, przygotowanych pod redakcją prof. *A. Jarominiaka* i wydanych przez Oficynę Wydawniczą Politechniki Rzeszowskiej.

Czterokrotnie otrzymał nagrodę rektora Politechniki Rzeszowskiej za działalność naukową i publikacyjną, a we wrześniu 2010 r. otrzymał prestiżową nagrodę PZITB im. prof. W. Żenczykowskiego.

W Politechnice Rzeszowskiej prowadzi zajęcia dydaktyczne ze studentami, głównie w zakresie projektowania mostów metalowych, technologii budowy oraz utrzymania mostów. Jest też wykładowcą na szkoleniach prowadzonych od kilkunastu lat przez Zakład Dróg i Mostów dla pracowników administracji drogowej i przedsiębiorstw wykonawczych. Jest promotorem ponad 100 prac magisterskich absolwentów specjalności „budowa i utrzymanie mostów”, z których kilka zostało nagrodzone przez ministra gospodarki przestrzennej i budownictwa lub ministra infrastruktury.

Po zdobyciu uprawnień projektowych w 1989 r. czynnie pracuje w charakterze projektanta obiektów mostowych. Jest autorem lub współautorem ponad 50 zrealizowanych projektów, w tym tak znaczących mostów, jak Zamkowy w Rzeszowie, przez Bug w Małkini, przez Wisłę w Nagnajowie (remont ze wzmocnieniem), podwieszony przez San w Przemyślu, extradosed przez Rabę w Dobczycach, kładka dla pieszych przez Wisłę w Krakowie i wielu innych. Od grudnia 2000 r. jest rzeczoznawcą budowlanym w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej, obejmującej projektowanie i wykonawstwo w zakresie mostów. Jest autorem kilkudziesięciu ekspertyz obiektów mostowych oraz członkiem różnych paneli eksperckich i audytorskich.

Od 2000 r., w ramach działalności zawodowej pod firmą „Promost Consulting”, zajmuje się zarządzaniem i nadzorem nad inwestycjami infrastrukturalnymi, finansowanymi głównie ze źródeł Unii Europejskiej. Pracował wielokrotnie jako inspektor nadzoru, inżynier rezydent, weryfikator dokumentacji itp. Był także wielokrotnie Inżynierem Kontraktu na dużych inwestycjach drogowo-mostowych w regionie południowo-wschodniej Polski. Ostatnio tę funkcję pełnił na budowie nowego mostu przez Wisłę w Sandomierzu (2011 r.).

Profesor *T. Siwowski* jest członkiem Związku Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej (ZMRP); Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji (SITK); Polskiego Związku Inżynierów i Techników Budownictwa (PZITB); International Association for Bridge and Structural Engineering (IABSE) oraz International Association for Bridge Maintenance and Safety (IABMAS). Od 2000 do 2008 r. był wiceprezesem Rady Wojewódzkiej Naczelnej Organizacji Technicznej w Rzeszowie oraz członkiem Rady Okręgowej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa.



● **Andrzej Urbaniak** urodził się 25.11.1953 r. w Lesznie. Studia ukończył na Wydziale Budownictwa Politechniki Poznańskiej, uzyskując tytuł magistra inżyniera w specjalności „konstrukcje inżynierskie – mosty i budowle podziemne”. Po studiach podjął pracę zawodową związaną z mostownictwem w Przedsiębiorstwie Robót Komunikacyjnych SA (dawniej PRK 10), w którym pracował do stycznia 2009 r., kończąc pracę jako zastępca dyrektora kontraktu ds. robót mostowych. Obecnie pełni funkcje inspektora nadzoru budowlanego, m.in. na tak skomplikowanej budowie, jaką jest przebudowa węzła Antoninek w Poznaniu.

*Andrzej Urbaniak* legitymuje się ma bardzo wysokimi kwalifikacjami zawodowymi. Uzyskał m.in. certyfikat IBDiM stwierdzający posiadanie kwalifikacji (określonych w załączniku do Zarządzenia nr 15 GDDKiA) w zakresie kierowania, nadzorowania robotami antykorozyjnymi na stalowych obiektach mostowych, certyfikat kwalifikacyjny do prowadzenia nadzoru w kontraktach FIDIC, tytuł rzeczoznawcy budowlanego w zakresie konstrukcji mostowych, uprawnień budowlane do pełnienia samodzielnej funkcji kierownika budowy i robót w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie linii, węzłów i stacji kolejowych, uprawnienia budowlane do pełnienia samodzielnej funkcji kierownika budowy i robót w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie dróg i nawierzchni lotniskowych. Za swoją działalność zawodową uzyskał wiele nagród. Również prowadzone przez niego budowy były nagradzane prestiżowymi nagrodami, m.in.:

- most Dworcowy w Poznaniu – nagroda w Konkursie PZITB „Budowa Roku 1998” oraz nagroda ZMRP „Dzieło Mostowe Roku 1999”,
- dyplom uznania ZDM Poznań w 1999 r. za kunszt inżynierski i zmysł organizacyjny wykonania przebudowy wiaduktu na ul. 28 czerwca 1956 r. w Poznaniu,
- most św. Rocha w Poznaniu – nagroda w Konkursie PZITB „Budowa Roku 2004” i nagroda ZMRP „Dzieło Mostowe Roku 2004”,
- nagroda im. Ignacego Prądyńskiego (STTK, 2007 r.) za wkład w rozwój aglomeracji poznańskiej w kategorii „Inżynieria – realizacje techniczne i aplikacje nowoczesnych projektów i rozwiązań technicznych”.

*Andrzej Urbaniak* w czasie swojej pracy zawodowej zrealizował kilkadziesiąt obiektów mostowych jako kierownik budowy. Brał też udział w takich realizacjach, jak przebudowa mostu Dworcowego w Poznaniu, dokonywana pod nadzorem konserwatora zabytków. W tej przebudowie połączono istniejącą zabytkową część obiektu z nowymi przęsłami, zachowując jednocześnie jego zabytkowy charakter. Podobnie interesująca i trudna technologicznie było budowa mostu św. Rocha w Poznaniu. I tu trzeba było uwzględnić wymagania konserwatora zabytków, realizując jednocześnie nowoczesną konstrukcję mostową. W czasie budowy zastosowano interesującą metodę demontażu starego mostu.

W latach 2006-2007 pełnił obowiązki zastępcy dyrektora kontraktu ds. robót mostowych przy modernizacji Poznańskiego Węzła Kolejowego (w ramach modernizacji linii kolejowej E20). Zadanie to obejmowało modernizację, remont i przebudowę ponad 30 obiektów inżynierskich

Obecnie *Andrzej Urbaniak* zajmuje się przede wszystkim nadzorem nadzorem robót mostowych jako inspektor nadzoru. Koordynował m.in. prace związane z bardzo ciekawą i spektakularną realizacją przesuwania zabytkowej konstrukcji przęsła mostu św. Rocha w nowe miejsce wbudowania i jego przystosowania do funkcji kładki dla pieszych, a także skomplikowaną przebudowę estakad nad torami PKP w Poznaniu-Franowie (dwie estakady, każda długości ponad 500 m).

Laureat jest mostowcem posiadającym dużą wiedzę i doświadczenie, cenionym w środowisku mostowców. Jego wiedza, doświadczenie, zaangażowanie i odpowiedzialność w pracy przyczyniły się do wybudowania i zmodernizowania wielu obiektów infrastruktury drogowej i kolejowej na terenie całej Polski, a przede wszystkim na terenie Poznania i Wielkopolski.

**Redakcja „Biuletynu Informacyjnego Związku Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej”**

03-301 Warszawa, ul. Jagiellońska 80, tel. 22 675 43 75, fax 22 811 17 92

e-mail: [biuletyn@zmrp.pl](mailto:biuletyn@zmrp.pl), [www.zmrp.pl](http://www.zmrp.pl)

**Redaktor:** dr inż. Wojciech Średniawa **Współpraca:** mgr inż. Piotr Rychlewski

**Wydawca:** Fundacja PZITB Inżynieria i Budownictwo, 00-050 Warszawa, ul. Świętokrzyska 14