

Wyniki konkursu Związku Mostowców RP „Dzieło Mostowe Roku” 2018

Związek Mostowców RP od wielu lat organizuje konkurs, którego celem jest promowanie nowoczesnych rozwiązań w zakresie techniki mostowej, a w efekcie systematyczne podnoszenie poziomu polskiego mostownictwa. Do konkursu są zgłaszane wybitne dzieła mostowe wykonane w ciągu ostatnich 2 lat. Najlepszym dziełom są przyznawane nagrody w formie statuetki (rys. 1) wraz z dyplomem lub dyplomami. Nagrody ZMRP są – zgodnie z regulaminem – przyznawane za dzieła w kategoriach: a) za konstrukcję obiektu mostowego, b) za rewitalizację obiektu mostowego, c) za wdrożenie nowych technologii. Organizacją konkursu i przyznawaniem nagród zajmuje się Kapituła Konkursu powołana przez Zarząd Związku na każdą kolejną kadencję jego władz.



Rys. 1. Przykładowa statuetka

Wręczenie statuetek i dyplomów ostatnio rozstrzygniętego konkursu na „Dzieło Mostowe Roku” nastąpiło uroczystie podczas XXIX seminarium „Współczesne metody wzmacniania i przebudowy mostów” (Poznań – Rosnówko, 11 czerwca 2019 r.).

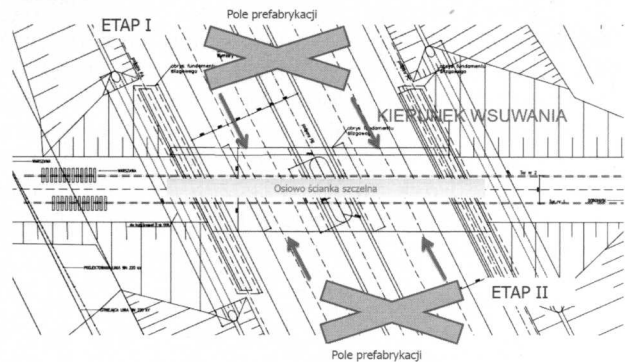
Kapituła Konkursu w składzie (od 16 lutego 2018 r.): *Edmund Budka*, *Włodzimierz Bielski* (wiceprzewodniczący), *Joanna Gieroba*, *Ewa Kordek*, *Wojciech Trochymiak* (przewodniczący), *Janusz Wasilkowski* i *Janusz Szelka* nagrodziła dzieła w trzech kategoriach.

Nagroda w kategorii „za wdrożenie nowych technologii”

• **Wiadukt kolejowy w ciągu Lk-7 nad S19 pod Lublinem** (nazwa zgłoszona: „Wiadukt kolejowy WK-6 pod Lublinem w ciągu linii kolejowej nr 7 Warszawa – Dorohusk nad drogą S-19 Lubartów – Kraśnik w km 165+433 (8+628,25)”).

Nagrodę przyznano za innowacyjne zastosowanie technologii budowy obiektów inżynierskich – budowę wiaduktu kolejowego (rys. 2÷5) z dwóch prefabrykowanych części, wykonanych po obu stronach torów i ich przesunięcie w miejsce docelowe po specjalnie zaprojektowanych „torach” ślizgowych.

Istotnymi elementami technologii były: zastosowanie prefabrykowanych (sprężonych) fundamentów docelowych, dwukrotne użycie tych samych prefabrykatów na toru nasuwczym, użycie przeciwległych „połówek” jako konstrukcji oporowych. Dzięki zastosowanej technologii znacząco ograniczono użycie konstrukcji tymczasowych niezbędnych do przesunięcia „połówek” wiaduktu oraz zmniejszono koszty i skrócono czas wstrzymania ruchu taboru PKP.



Rys. 2. Schemat usytuowania prefabrykacji „połówek” i kierunki ich przemieszczania (WK-6)



Rys. 3. Widok przemieszczania żelbetowych „połówek” wiaduktu WK-6



Rys. 4. Widok ogólny wiaduktu WK-6 przed oddaniem do użytkowania



Rys. 5. Fotografia upamiętniająca wręczenie statuetek i dyplomów (Rosnówko, 11.06.2019 r. – fot. Pilch-Mosty)

