



Fundacja Polskiego Związku Inżynierów i Techników Budownictwa
Czasopismo „Inżynieria i Budownictwo”

DYPLOM

w konkursie dotyczącym wyróżniającej się współpracy
z redakcją w 2023 roku

**Kolegium Redakcyjne „Inżynierii i Budownictwa”
przyznało**

NAGRODĘ
za współpracę w przygotowaniu tradycyjnych artykułów
„mostowych” do nr. 7-8/2023 „Inżynierii i Budownictwa”

Laureatem został

prof. dr hab. inż. JAN BILISZCZUK

SERDECZNIE GRATULUJEMY

W imieniu Kolegium Redakcyjnego

Prof. dr hab. inż. Barbara Goszczyńska
Redaktor naczelna



Słowo wstępne Profesora dr. hab. inż. Jana Biliszczuka

Wydawane przez Redakcję pisma Inżynieria i Budownictwo, specjalne „zeszyty mostowe”, zawierają dokumentację osiągnięć tej dziedziny inżynierii. Warto podkreślić, że jest to bardzo ważna działalność, za co należą się redakcji gorące podziękowania.

Ostatnie 25 lat to okres intensywnej rozbudowy i modernizacji polskiej infrastruktury komunikacyjnej. W tym okresie zbudowaliśmy podstawową sieć autostrad i dróg ekspresowych oraz zmodernizowaliśmy część linii kolejowych. Należy zakładać, że inwestycje w tym obszarze będą kontynuowane. Skutkuje to dynamicznym rozwojem budownictwa mostowego, które przeżywa najlepszy okres w swojej historii, porównywalny tylko z czasami budowy linii kolejowych w drugiej połowie XIX wieku.

Zauważmy, że polskie mostownictwo z przeciętnego gracza lokalnej ligi osiągnęło znaczący progres i jest zauważalne dziś w Europie i na świecie. I tak w Polsce zbudowano:

- najdłuższe w swoim czasie, w Europie, mosty typu extradosed: most przez Wisłę w Kwidzynie (2013) i most w ciągu obwodnicy Ostródy (2017),
- jedno z pierwszych w świecie hybrydowe mosty o nowatorskim sposobie zespolenia części betonowej ze stalową,
- siatkowe mosty łukowe z zimnogiętych, ciężkich profili walcowanych,
- pierwsze mosty kompozytowe.

Warto podkreślić, że polskie konstrukcje wypadają dobrze w konkurencji międzynarodowej:

- most Rędziński był na krótkiej liście konstrukcji nominowanych do nagrody *fib* 2014,
- historyczny most przez Małą Panew w Ozimku uzyskał nagrodę konferencji Footbridge 2014 za najlepszą modernizację mostu zabytkowego,
- trójprzęsłowy, kolejowy, łukowy most siatkowy przez Wisłę w Krakowie znalazł się na krótkiej liście sześciu najciekawszych konstrukcji w konkursie IABSE 2021,
- taśmowa kładka nad jeziorem Bystrzyckim w Zagórzu Śląskim była na krótkiej liście (4 obiekty) w konkursie Footbridge 2021 w Madrycie.

Tak więc w ostatnim okresie dorobiliśmy się w Polsce szerokiej kadry wspaniałych inżynierów, którzy opanowali zasady projektowania i budowy nowatorskich, często innowacyjnych konstrukcji.

Niestety, za postępem technologicznym nie nadążają twórcy przepisów regulujących procesy projektowania i budowy mostów. Problem ten wymaga szerszego omówienia. Tu zwrócę uwagę tylko na jeden zapis z rozporządzenia Ministra Infrastruktury¹⁾, w którym w §106 zapisano, że:

- przewidywany minimalny okres użytkowania dźwigarów głównych mostów o rozpiętości przęsła większej niż 40 m wynosi 100 lat, a przęsła krótszych 50 lat; oznacza to, że np. estakada długości 1000 m o przęsłach 39,90 m może być zaprojektowana na 50 lat, a przy przęsłach 40,10 m musi być zaprojektowana na 100 lat,
- przewidywany minimalny okres trwałości kabli zewnętrznych określono na 25 lat.

Postawmy pytanie: czy te zapisy przyczynią się do poprawy jakości budownictwa mostowego w Polsce?

I na koniec jeszcze jeden problem chciałbym poruszyć. W ostatnim ćwierćwieczu w Polsce wydano na inwestycje infrastrukturalne i inne kilkaset miliardów złotych. Niestety, szeroko rozumiana klasa polityczna nie zadbała, by na tej bazie powstały w Polsce biura projektowe i firmy wykonawcze mocne kapitałowo i zdolne do rywalizacji międzynarodowej. Obawiam się, że teraz jest ostatni moment na stworzenie warunków do rozwoju polskich, silnych firm. Czy rządzący to dostrzegą?

¹⁾ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022.0.1518).



Politechnika
Wrocławska

