

8 Oddajemy nowe drogi

S17, S3 i A4 gotowe
dla kierowców

9 Gwarancje bankowe

Ważna rola w procesie
wyboru wykonawcy

10 Ranking jakości

Pierwsze zestawienie
za 2013 r.

12 Targi w Kielcach

Udostępniamy
nasze laboratoria

14 Olimpiada tuż, tuż

8 czerwca spotykamy się
w Drzonkowie



HISTORIA PEWNEGO MOSTU...



5,5 tys.

OBIKTÓW MOSTOWYCH O ŁĄCZNEJ DŁUGOŚCI PONAD 270 TYS. M
I POWIERZCHNI PONAD 3,6 MLN M KW.
JEST W SIECI DRÓG KRAJOWYCH ZARZĄDZANYCH PRZEZ GDDKiA



122 m
TAKĄ WYSOKOŚĆ
MA PYLON MOSTU
RĘDZIŃSKIEGO WE
WROCŁAWIU, NAJDŁUŻSZE
ŻELBETOWE PRZĘŚŁO
MA 256 M, DŁUGOŚĆ
SAMEGO MOSTU
TO 1742 M



808,5 m
BĘDZIE MIAŁ JEDEN
Z NAJWIĘKSZYCH MOSTÓW
TYPU EXTRADOSED
W EUROPIE. MOST KOŁO
KWIDZYNA POŁĄCZY DROGI
KRAJOWE NR 55 I 91



402,5 m
WYNOSI DŁUGOŚĆ MOSTU
TYPU EXTRADOSED
BUDOWANEGO W MSZANIE;
JEGO SZEROKOŚĆ WYNOSI
44,7 M, PYLON WZOSI SIĘ
NA 16 M



Szanowni Czytelnicy

5,5 tysiąca obiektów mostowych ma w swym zarządzie GDDKiA, a tylko jeden z nich wzbudza tak wielkie emocje, że niemal cała Polska wie, gdzie położony jest obiekt MA532.

Postanowiliśmy więc przypomnieć sobie i wszystkim Czytelnikom, jak wielkie mamy doświadczenie w budowaniu mostów, jak różnymi obiektami zarządzamy. Dlatego zachęcamy do mostowej lektury i do robienia zdjęć naszym mostom – w kolejnym numerze ogłosimy bowiem konkurs na najciekawsze zdjęcia takich obiektów.

Może uda się je Państwu zrobić w drodze na Olimpiadę Drogowców –zeszłoroczni zwycięzcy przygotowali masę atrakcji. Zapraszamy – i do lektury i na Olimpiadę.

Zachęcam do lektury!

Urszula Nelken
Rzecznik Prasowy GDDKiA

W numerze: RADAR MOSTY DWUDZIESTOLECIA 4

RADAR BUDUJEMY MOSTY **6** NA SYGNALE WIADOMOŚCI Z REGIONÓW **7** NA SYGNALE 50 KM NOWYCH DRÓG **8** NA SYGNALE GWARANCJE...
NIE TYLKO BANKOWE **9** PO DRODZE ZAPOBIEGAĆ, A NIE LECZYĆ **10** PO DRODZE AUTOSTRADA POLSKA W KIELCACH **12** PO DRODZE NOWE ZARZĄDZENIA
W GDDKiA **13** KADRY Z ŻYCIA CZAS ZAPALIĆ OLIMPIJSKI ZNICZ **14** KADRY Z ŻYCIA OGŁOSZENIA **15** NA SKRZYŻOWANIU KRZYŻÓWKA **16**

Zdjęcie na okładce: Most MA532 w Mszanie, fot. Marek Prusak

WYDAWCA
Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad

REDAKCJA
00-874 Warszawa
ul. Wronia 53
e-mail: kurier@gddkia.gov.pl

REDAKTOR NACZELNY
Urszula Nelken
unelken@gddkia.gov.pl
tel. 48 22 375 86 35
fax 48 22 375 87 63

REDAKTORZY PROWADZĄCY
Liliana Zajac
Krzysztof Nalewajko

KIEROWNIK REDAKCJI
Anna Bołtryk

ZESPÓŁ REDAKCYJNY
Justyna Aniszewska, Alina Cieślak,
Karol Głębocki, Mateusz Grzeszczuk,
Anna Jakubowska, Łukasz Jóźwiak,
Rafał Malinowski, Piotr Michalski,
Iwona Mikrut-Purchla, Tomasz Okoński,
Małgorzata Pawelec, Marek Prusak,

Michał Radoszko, Joanna Rarus,
Małgorzata Tarnowska, Michał Wandrasz,
Bartosz Wysocki, Maciej Zalewski

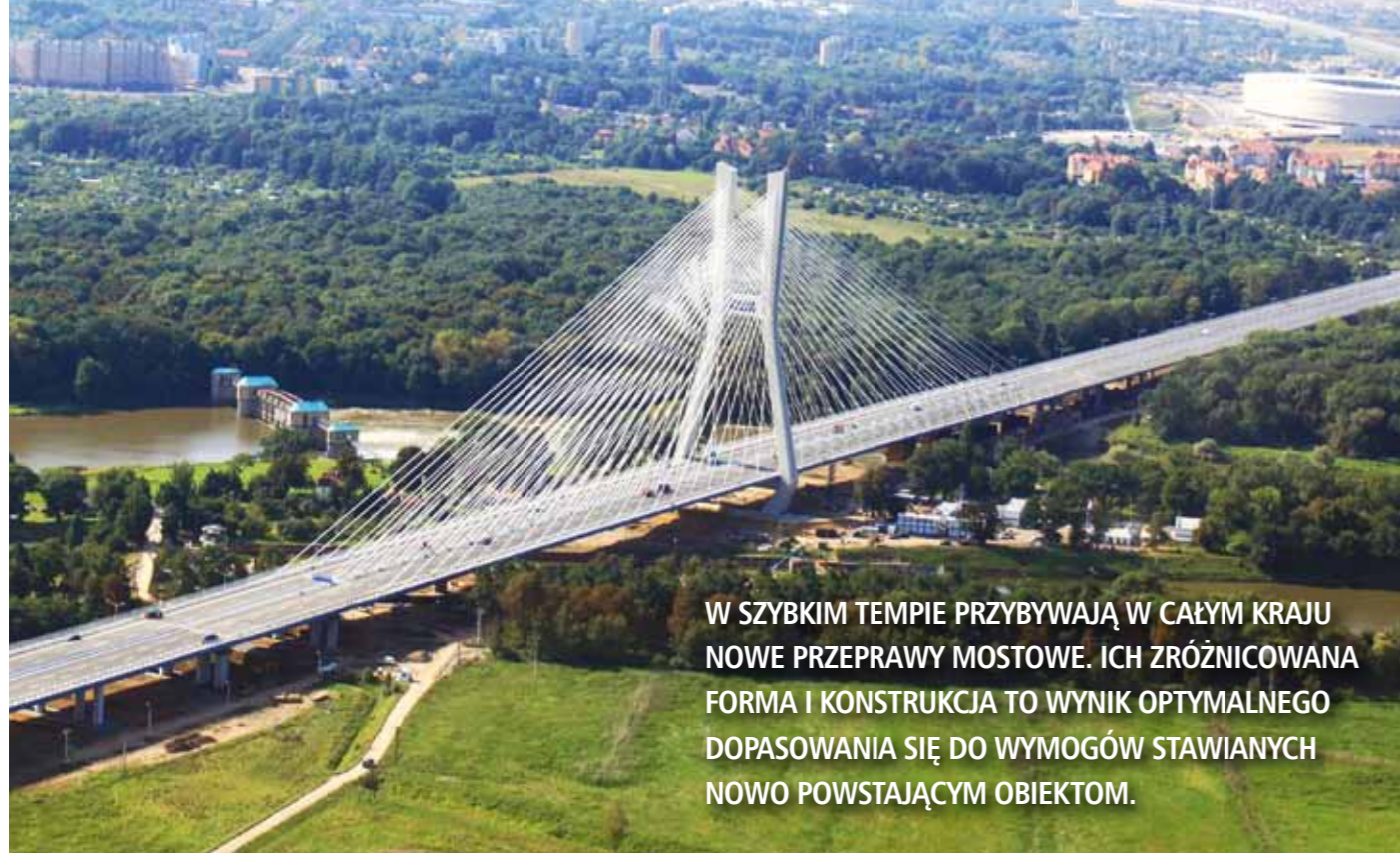
SKŁAD I ŁAMANIE
NEKK Sp. z o.o.

NAKŁAD
1700 egzemplarzy

Listy, uwagi do tekstów oraz odpowiedzi na
pytania konkursowe prosimy wysłać na adres:
kurier@gddkia.gov.pl



MOSTY DWUDZIESTOLECIA



W SZYBKIM TEMPIE PRZYBYWAJĄ W CAŁYM KRAJU
NOWE PRZEPRAWY MOSTOWE. ICH ZRÓŻNICOWANA
FORMA I KONSTRUKCJA TO WYNIK OPTIMALNEGO
DOPASOWANIA SIĘ DO WYMOGÓW STAWIANYCH
NOWO POWSTAJĄCYM OBIEKTOM.

→ Most Rędziński na AOW, fot. W. Kluczewski

W czasach powojennych budowano w Polsce głównie mosty o prostej modernistycznej formie – najczęściej w postaci konstrukcji belkowych, których płaska forma nie ingerowała w znaczny sposób w krajobraz i przestrzeń. Do lamusa trafiły kratownice i łuki, nie tworono mostów wiszących ani wantungowych. Starało się jednak, ze względów inżynierskich, ale i oszczędnościowych, projektować formy o smukłych i cienkich przekrojach filarów oraz przęseł. Przepraw mostowych oraz wiaduktów budowano jednak zbyt mało, a ich formy, oszczędne nierzadko złym wykonawstwem zaczęto postrzegać jako monotonne.

TECHNOLOGIA I ESTETYKA

Ostatnie dwudziestolecie to z kolei czas dynamicznego uzupełniania niedoborów przepraw mostowych przy jednoczesnym zdyspersyfikowaniu ich form z uwzględnieniem funkcjonalności oraz optymalizacji kosztów i czasu wykonania. Nie bez znaczenia jest także dopasowanie rodzaju konstrukcji do kontekstu danego miejsca, zarówno pod względem technologicznym, jak i estetycznym. Istotne są też względy związane z ochroną wód i środowiska, zgodnie z którymi unika się stawia-

nia przęseł będących przeszkodami w czasie spływu wód powodziowych lub lodu. Dlatego też konstruowane obecnie główne przęsła mostów przekraczają przeważnie rozpiętość 100 m. Ponadto, pamiętając, że mosty są konstrukcjami, które na dziesięciolecia przetrwają się z okolicą, projektanci starają się nadać im jak najbardziej odpowiednie formy. Dzięki nim część widocznych z daleka przepraw pełni także funkcję orientacyjną, co ułatwia podróżowanie kierowcom. Po ponad dwóch dekadach nowej ery w budowaniu polskich mostów i wiaduktów warto więc przyjrzeć się kilku wybranym realizacjom: ukończonym zarówno za pieniądze z budżetu centralnego, jak i ze środków lokalnych.

PODWIESZANE

Choć nie należą do najliczniejszej grupy nowych mostów, to z pewnością najbardziej zauważalnymi konstrukcjami są w ostatnich latach mosty wantungowe, czyli podwieszane – na stalowych linach umocowanych na wysokim pylonie w systemach harfowym, wachlarzowym, promienistym lub gwiazdowym. Stosuje się je przede wszystkim tam, gdzie warunki terenowe lub geologiczne wymagają stosunkowo dużej rozpiętości przęsła.

Poza tym sylwetka takiej konstrukcji staje się łatwo rozpoznawalnym elementem przestrzeni.

Jest tak w stolicy, gdzie podwieszaną formę ukształtowały dwa mosty na Wiśle: Świętokrzyski (430 m dł., 2000 r.) i – dwupylonowy – Siekierski (827 m dł., 2002 r.). Wrocław szczyty się z kolei autostradowym mostem Rędzińskim (1742 m dł.,



→ Estakada w Miłówce na S69, fot. arch. GDDKiA

2011 r.) z najwyższym pyloniem (122 m) i najdłuższym żelbetonowym przęsłem w kraju (256 m). We Wrocławiu znajduje się też mniejszy i nieco starszy Most Milenijny (972 m dł., 2004 r.). Swoją most wantungowy nad Martwą Wisłą ma także Gdańsk



→ Most koło Kwidzyna, fot. P. Michalski



→ Most w Sandomierzu, fot. arch. GDDKiA

(Most Jana Pawła II, 380 m dł., 2001 r.), oraz Płock (Most Solidarności 1200 m dł., 2007 r.).

ŁUKOWE

Renesans przeżywają też mosty łukowe – zarówno o formach bardziej tradycyjnych, jak i przetwarzających w nowoczesny sposób konstrukcję należącą raczej do repertuaru czasów minionych. Wyróżnić tu należy dość masywną sylwetkę mostu Jana Pawła II w Puławach (1038 m dł., 2008 r.) i subtelniejszy od niego most w Wolinie (1097 m dł., 2003 r.). Wyjątkowo interesującą, oryginalną konstrukcją cechuje się za to most Kotlarski w Krakowie (166 m dł., 2001 r.). Trwa także spektakularna inwestycja w Toruniu. Powstaje tam Most Wschodni, o dwóch łukowatych przęsłach o długości po 270 m (dł. całkowita 4100 m). Oddanie do użytku jest planowane na koniec tego roku.

BELKOWE

Mniej spektakularne, ale wciąż bardzo liczne są nowe mosty belkowe. Zalicza się do nich jednoprzęsłowy – o lekkiej, eleganckiej sylwestce – most Zwierzyniecki w Krakowie (158 m dł., 2001 r.), autostradowy most im.

Armii Krajowej w toruńskich Czerniewicach (pierwsza nitka: 955 m dł., 1998 r., druga: 2011 r.) i Wyszogrodzie (1201 m dł., 1999 r.). Wspomnieć należy też most na Bugu w Wyszkowie (600 m dł.) oraz przez Odrę w Kędzierzynie (397 m dł., 2010 r.). Mosty o belkowej konstrukcji powstały też w Sandomierzu (455 m, dł. 2011 r.) oraz Grudziądzu, w ciągu autostrady A1 (1953 m, dł. 2011 r.). Ten ostatni jest najdłuższym mostem w kraju. Niedawno oddanym do użytku mostem tego typu jest warszawski most Marii Skłodowskiej-Curie (795 m, dł., 2012 r.).

Warto podkreślić, że opracowywane właśnie w GDDKiA wzorcowe programy funkcjonalno-użytkowe rekomendują, jako rozwiązanie optymalne, wykonywanie mostów o konstrukcji belkowej, wszędzie tam, gdzie umożliwiają to warunki terenowe. Od przepraw stawianych w czasach PRL różnić się jednak powinny bardziej masywną i – co się z tym wiąże – wytrzymałą konstrukcją.

Opracowano we współpracy z:
Departament Zarządzania
Drogami i Mostami GDDKiA,
Adam Kaszyński
Główny Inspektor Mostowy, Centrala

Budujemy mosty

Cały czas budowane są nowe przeprawy. Obok spektakularnych, długich mostów, powstają i mniejsze, nie mniej ważne dla ruchu drogowego. W zeszłym miesiącu GDDKiA podpisała umowę na budowę mostu o dł. 91 m w Białym Dunajcu. Szykują się też nowe inwestycje, m.in. duże połączenie nad Wisłą między województwem świętokrzyskim i małopolskim – w Nowym Korczyniu, które ma być gotowe do 2017 r. W budowie są też mosty w Kwidzynie (most wantungowy o dł. 808 m i szer. 16 m ma być ukończony latem tego roku), Kamieniu (dł. 1004 m i szer. 20,2 m przez Wisłę na trasie drogi wojewódzkiej nr 747 łączącej województwa lubelskie i mazowieckie), czy most w Połańcu (dł. 955 m, szer. 15 m).



Budujemy mosty

**NOWOCZESNE TECHNOLOGIE I OGROMNE INŻYNIERYJNE WYZWANIA
– BUDOWA I REMONTY MOSTÓW INTERESUJĄ DROGOWCÓW
I WZBUDZAJĄ CIEKAWOŚĆ MIESZKAŃCÓW.**

PRZĘŚŁO PO PRZĘŚLE

Wyjątkowy most powstaje w okolicy Dobronia, w powiecie pabianickim. Jego zadaniem jest przeniesienie ruchu drogi ekspresowej S8 nad rzeką Grabią, której dolina zalicza się do obszaru chronionego Natura 2000. To postawiło przed projektantami i budowniczymi szczególnie skomplikowane zadanie. Nowa trasa przejdzie nad rzeką na wysokości około 13 m, a pokaźny dwujezdniowy most będzie miał 322 m długości, 7 prześleł i wspierał się na 8 podporach. Głównym wyzwaniem stała się więc metoda pokonania obszaru chronionego w jak najmniej inwazyjny sposób. Pierwotnie zamierzano zastosować metodę nasuwania podłużnego, jednak ostatecznie zdecydowano się na nowatorskie rozwiązanie, tzw. „prześło po prześle”, czyli technologię rusztowania krocącego – MSS (z ang. Movable Scaffolding System) z jazdą dołem. Charakterystyczną cechą tej metody jest wykonywanie konstrukcji segmentami, kolejno uciągającymi, które idealnie sprawdzają się w trudnym terenie, a z takim właśnie mamy do czynienia w dolinie Grabi. Zastosowana metoda nie tylko przyspiesza budowę, ale zdecydowanie zmniejsza negatywne oddziaływanie na środowisko.

Zmiana technologii wykonania masywnego mostu wymagała niezwykle trudnych i skomplikowanych działań logistycznych związanych z koniecznością sprowadzania na miejsce budowy specjalistycznych urządzeń i sprzętu. Kilkadziesiąt samochodów wiozło je aż z Hiszpanii, gdyż uprzednio wykorzystywane były na budowach na Półwyspie Iberyjskim. Cały zestaw prezentuje się niezwykle okazale. Waży ok. 740 ton, ma ok. 113 m długości i blisko 15 m szerokości.

Cały budowany przez łódzki oddział odcinek S8 będzie liczył 114 km, miał betonową nawierzchnię, a pierwsze samochody pojadą nim wiosną przyszłego roku.



→ Most nad rzeką Grabią na trasie S8, fot. M. Zalewski

NOWY-STARY MOST

W Brzegu na DK39 rozpoczęła się rozbiórka tzw. Mostu Krakusa nad kanałem Odry. Do października w tym miejscu powstanie zupełnie nowa przeprawa.



→ Demontaż starego mostu w Brzegu, fot. M. Wandrasz

Do demontażu starego mostu użyto 300-tonowego dźwigu, który specjalnie w tym celu na dwa dni przyjechał z Katowic. Zanim kilkunastotonowe elementy dźwigarów głównych mostu zostały przeniesione na brzeg odrzańskiego kanału, musiały być one pocięte palnikami przez robotników używających do tego celu między innymi specjalnego kosza zawieszzonego na haku drugiego dźwigu. Po rozbiórce stalowej konstrukcji nośnej mostu, do rozbiórki pozostały jeszcze jego przyczółki. Ich demontaż potrwa kilkanaście dni.

Nowy Most Krakusa będzie miał ponad 62 m długości i szerokość ok. 16 m. Pojazdy będą się poruszały po 7-metrowej jezdni, a piesi i rowerzyści będą mieli do dyspozycji 2,5 m ścieżkę pieszo-rowerową. Koszt całej inwestycji to blisko 20 mln zł. Termin zakończenia – październik 2013 r.

Na czas rozbiórki starego mostu i budowy w jego miejsce nowej przeprawy, ruch pojazdów i pieszych odbywa się po moście tymczasowym wybudowanym w bezpośrednim sąsiedztwie starego mostu.

MA532 ZNACZY TAK WIELE

Most w Mszanie na A1 ma 402,5 m długości i miejscami nawet 44,7 m szerokości. Przez ten most biegnie autostrada z Polski do Czech. Obiekt umiejscowiony jest nad potokiem Kolejówka i połączony z mostem drogowym MD532, stanowiącym zjazd z autostrady. Jest to most o konstrukcji typu extradosed, której charakterystycznym elementem jest niski i smukły pylon, którego wysokość wynosi ok. 15-16 metrów.

Ze względu na błędy wykonawcze w postaci nienormatywnego ułożenia osłonek kabli w płycie dolnej obiektu przez Alpine Bau, doszło do

awarii w jednym z jego segmentów, co uniemożliwiło realizację ustroju nośnego obiektu mostowego zgodnie z podstawową dokumentacją techniczną – projektem budowlanym i wykonawczym. Po dokonaniu szczegółowych analiz, zgodnie z decyzją ŚWINB-u, zamawiający wdrożył do realizacji Program Naprawczy, w którym wewnętrzne kable zastąpiono kablami zewnętrznymi. Umożliwiło to osiągnięcie stopnia sprężenia obiektu zgodnie z projektem podstawowym. Program Naprawczy obejmuje wykonanie sprężenia zewnętrznego dwóch najdłuższych (130 m), z czterech prześleł mostu oraz dodatkowo, ze względu na konieczność odpowiedniego przeniesienia sił z zakotwień dewiatorów, wykonanie wewnętrznych poprzecznych żeber usztywniających płytę dolną obiektu.

Niestety, jak pokazał czas, wykonawca nie poradził sobie z projektem i nie zamierzał wykonać prac objętych Programem Naprawczym; budowa trwa już trzy lata. W związku z tą sytuacją GDDKiA odstąpiła od Umowy na kontynuację



→ Most w Mszanie, fot. M. Prusak

budowy A1 na odcinku od węzła Świerklany do granicy państwa z Republiką Czeską w Gorzyczkach. W tej chwili, by prace mogły znowu ruszyć, GDDKiA przygotowuje dokumentację celem udzielenia zamówienia i jak najszybszego wprowadzenia nowego wykonawcy na plac budowy. W pierwszej kolejności wykonana zostanie naprawa uszkodzonej płyty dolnej skrzynki obiektu. Równolegle będą wykonywane wszystkie pozostałe roboty, konieczne do zakończenia całej inwestycji. Przy dobrej współpracy i sprzyjających warunkach atmosferycznych, ich zakończenie będzie możliwe do końca bieżącego roku. Dopuszczenie do ruchu autostrady A1 na odcinku Świerklany – Gorzyczki mogłoby nastąpić w I połowie 2014 r.

Opracowano we współpracy z:
Michał Wandrasz (Oddział Opole)
Maciej Zalewski (Oddział Łódź)
Marek Prusak (Oddział Katowice)

OPOLE

Ratownicy z pilotami

OPOLSKI ODDZIAŁ GDDKiA ROZPOCZĄŁ REMONT WJAZDÓW AWARYJNYCH DLA SŁUŻB RATOWNICZYCH NA OPOLSKIM ODCINKU AUTOSTRADY A4.



→ Dotychczasowe kłódki zastąpi elektryczny mechanizm i zdalne otwieranie.

W miejsce bram zabezpieczonych kłódkami pojawi się 16 bram automatycznych. Piloty do ich zdalnego otwierania otrzymają wszystkie służby ratunkowe działające na autostradzie (pogotowie, straż pożarna i policja). Przebudowane zostaną wszystkie wjazdy awaryjne w ciągu opolskiego odcinka autostrady oraz wjazdy techniczne w Miejscach Obsługi Podróżnych. Bramy objęte będą monitoringiem elektronicznym, który pozwoli kontrolować sytuację na wjazdach awaryjnych i reagować w przypadku awarii bramy, jej dewastacji czy też wykorzystywania przez nieuprawnione osoby. Na czas prowadzenia prac budowlanych przejazd przez bramy dla służb ratowniczych nie będzie zakłócony.

Prace związane z montażem nowych bram oraz kamer rozpoczęły się 14 maja i potrwać do 28 czerwca 2013 r.

MM

ZIELONA GÓRA

Operacja bunkier

NIEMIECKI BUNKIER, KTÓRY PRZEZ 80 LAT TKWIŁ W ZIEMI, POJECHAŁ Z BUDOWY S3 PROSTO DO MUZEUM FORTYFIKACJI I NIETOPERZY W PNIEWIE.



→ Bunkier i proces jego przenoszenia.

Stanowisko strzelnicze z czasów II wojny światowej stało na budowanej właśnie trasie ekspresowej S3 z Gorzowa do Skwierzyny. Pierwotnie bunkier miał zostać przesunięty poza skarpę drogi, czyli o około 15 m w stosunku do obecnej lokalizacji i zostać zabezpieczony przed dostępem osób niepowołanych. Jednak na wniosek Dyrektora Muzeum Fortyfikacji i Nietoperzy w Pniewie, za zgodą Lubuskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, stanowisko ogniowe zostało przeniesione na teren muzeum.

Operacja przeniesienia bunkra była dość widowiskowa – wykopany i przygotowany wcześniej do transportu obiekt, został zała-

dowany za pomocą dźwigu na pojazd, który przetransportował go do muzeum w Pniewie. Choć nie jest to obiekt ogromnych rozmiarów, to jednak jego waga przekracza 30 ton. Operacja załadunku, transportu i wyładunku trwała około pięciu godzin. Bunkier bezpiecznie stanął na wystawie plenerowej przy muzeum w Pniewie, między czołgiem T-34, sowiecką rakietą i kuchnią polową.

Bunkier ma nowe miejsce, a budowa S3 z Gorzowa do Międzyrzecza jest już na półmetku. Cała trasa ma być gotowa w maju 2014 r. Koszt 37-kilometrowego odcinka wyniesie 761 mln zł.

AJ

BIAŁYSTOK

Tropem łosia

PRZECHODZĄ CZY NIE? PRZED TAKIM DYLEMATEM STANĘLI PRACOWNICY PODLASKIEGO ODDZIAŁU GDDKiA OBSERWUJĄCY MOST NA NARWI. O CO CHODZI? O ŁOSIE I... 8 MLN ZŁ.

Według ekologów łosie podchodzą pod most Narwi w Żółtkach (przy S8) i zniechęcone jego wysokością... zawracają. Z kolei okoliczni mieszkańcy zapewniają, że od lat w tym miejscu żadnego łosia nie widzieli. Jedynym rozwiązaniem, żeby sprawdzić, jak wygląda migracja tych zwierząt, a w konsekwencji ustalić, jakie działania powinna podjąć GDDKiA, było zamontowanie czterech kamer i rynien z piachem do badania tropów zwierzyny.

Monitoring działa w dzień i w nocy, nagrywa na dysk zdjęcie i kilkunastosekundowy filmik, gdy coś dzieje się w polu widzenia obiektywu. Po wypełnieniu karty pamięci materiały są zgrywane na dysk komputera, a czysta karta wraca do urządzenia. – *Za kilkanaście tysięcy złotych przez dwa lata obserwacji będziemy mieli pełen materiał dowodowy, pełną jasność sytuacji, czy szlak migracyjny jest wykorzystywany przez łosie czy nie* – mówi Rafał Malinowski, rzecznik podlaskiego oddziału GDDKiA.



→ Montowanie kamery pod mostem nad Narwią.

Koszt ewentualnego podniesienia mostu wyniosłby ok. 8 mln zł. Kilka lat temu stary most na Narwi przeszedł lifting za 10 mln zł, więc inwestycja związana z jego podnoszeniem – bez wystarczających dowodów, że jest taka konieczność, jest wykluczona.

RM



50 km nowych dróg

TYLKO W JEDNYM TYGODNIU MAJA ODDALIŚMY DO UŻYTKU KIEROWCOM
OK. 50 KM NOWYCH TRAS. MOŻNA JEŹDZIĆ JUŻ PO ODCINKACH DRÓG S17, S3 I A4.

AUTOSTRADA A4

Zakończyły się roboty na 25-kilometrowym odcinku autostrady A4 Jarosław Zachód – Przemyśl.

Oddany do ruchu 18-kilometrowy odcinek A4 znacznie ułatwi i przyspieszy ruch pojazdów. Pozwoli na komfortową jazdę, usprawni ruch, poprawi bezpieczeństwo oraz zapewni oszczędność czasu, zwłaszcza podróżującym z Przemyśla w stronę Rzeszowa oraz do południowych, handlowych części Jarosławia.

Wartość umowy to 969,2 mln zł. Inwestycja współfinansowana jest przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

DROGA EKSPRESOWA S3

Niemal miesiąc przed terminem kontraktowym kierowcy mają do dyspozycji nowy 5,5-kilometrowy odcinek drogi ekspresowej S3 od węzła Jordanowo do węzła Świebodzin. Połączył on dwa główne wojewódzkie szlaki E65 (S3) i E30 (A2). Brak węzła był utrudnieniem komunikacyjnym, szczególnie dla ciężkiego ruchu tranzytowego. Oddane kilometry są częścią budowanej 43-kilometrowej drogi S3 od Sulechowa do Międzyrzecza.



→ Nowootwarty odcinek drogi ekspresowej S3

Węzeł Jordanowo ma szczególne znaczenie dla układu komunikacyjnego województwa lubuskiego, ponieważ łączy dwa główne szlaki drogowe: S3 (północ – południe) i A2 (wschód – zachód). Węzeł został wykonany w ramach budowy autostrady A2, jednak ze względu na trwającą budowę drogi S3 był nieczynny, co uniemożliwiało jazdę samochodów bezpośrednio z autostrady na szlak E65. Ze względu na trwające jeszcze prace na odcinku od węzła Jordanowo do węzła Międzyrzecz, zjazd z autostrady w okresie od 27 maja do połowy sierpnia 2013 r. będzie możliwy jedynie w kierunku węzła Świebodzin Północ, czyli Zielonej Góry.



→ A4 Jarosław-Radymno węzeł Przemyśl

Kolejne odcinki S3 będą oddawane sukcesywnie do połowy sierpnia 2013 r.: w połowie czerwca – odcinek od węzła Świebodzin Południe do węzła Sulechów (termin kontraktowy), w połowie lipca – odcinek od węzła Świebodzin Północ do węzła Świebodzin Południe. Połowa sierpnia – odcinek od węzła Międzyrzecz Południe do węzła Jordanowo.

DROGA EKSPRESOWA S17

Zakończono budowę 24-kilometrowego odcinka drogi ekspresowej S17 Kurów – Jastków. Wybudowano cztery węzły drogowe oraz 57 odcinków dróg dojazdowych o łącznej długości ponad 38 km. Jest to dobra wiadomość dla kierowców korzystających z DK nr 17 pomiędzy Warszawą i Lublinem, ponieważ omijając Kurów, Markuszów i Garbów skracając czas przejazdu co najmniej o połowę – o ok. 12-15 min.

Podczas budowy wzniesiono 7 mostów i 13 wiaduktów, powstało 31 przejść dla zwierząt. Zbudowano szczelny system odwodnienia drogi – o łącznej długości 16,5 km wraz z 12 zbiornikami retencyjnymi (ponieważ przebiega ona nad zbiornikiem wód podziemnych).

Kierowcy mogą korzystać z Miejsc Obsługi Podróżnych ulokowanych po obu stronach drogi ekspresowej na wysokości miejscowości Markuszów. Dostępne są parkingi i toalety, a dzierżawca MOP-u wkrótce rozpocznie budowę stacji paliw z restauracją.

Łączna wartość kontraktu, wraz z wykupem gruntów, pracami projektowymi i nadzorem, wyniosła ok. 785 mln zł. Inwestycja finansowana jest ze środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Opracowano we współpracy z:
Anna Jakubowska (Oddział Zielona Góra),
Joanna Rarus (Oddział Rzeszów),
Krzysztof Nalewajko (Oddział Lublin)



→ Nowy odcinek S17 pozwala ominąć Kurów, Markuszów i Garbów

GWARANCJE... NIE TYLKO BANKOWE

POŻYCZAJĄC KOMUŚ DUŻE
PIENIĄDZE, SZCZEGÓŁOWO
SPRAWDZAMY JEGO
WIARYGODNOŚĆ. NIE
INACZEJ JEST W PRZYPADKU
INSTYTUCJI FINANSOWYCH,
KTÓRE MINIMALIZUJĄ
RYZYO WERYFIKUJĄ
POTENCJALNYCH
WYKONAWCÓW DRÓG.



To prawidłowy mechanizm od lat obecny w gospodarkach krajów wysokorozwiniętych. Banki chronią swoje interesy – podwójna weryfikacja sytuacji wykonawcy (przez zamawiającego oraz instytucję finansową), ogranicza ryzyko finansowego niepowodzenia kontraktu.

GWARANCJE BANKOWE

W Polsce zasady udzielania gwarancji były dotychczas bardziej liberalne, do jej uzyskania wystarczyło oświadczenie danego wykonawcy, że startuje w przetargu organizowanym przez inwestora publicznego. Teraz to się zmieniło. „Instytucje finansowe stają się aktywnym graczem podczas realizacji inwestycji. Chcą angażować swoich inżynierów kontraktu, by ci nadzorowali sprawność realizacji procesu, sprawdzali, czy nie pojawia się ryzyko niewywiązywania się z zapisów umowy, co może skutkować wezwaniem do wypłacenia gwarancji” – mówi Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad Lech Witecki. Nie ma się co dziwić, banki uważniej analizują sytuację swoich klientów, gdyż każda gwarancja to ogromne pieniądze – a konkretnie 10 proc. wartości inwestycji. „To jest ryzyko instytucji finansowej; więc raczej – wspierając kontrakt – będzie dążyć do tego, by przebiegał sprawnie i pomagać wykonawcy w przewidywaniu ewentualnych problemów. Nasi wykonawcy potrafią budować dobre drogi, czasem tylko brakuje bezpośredniego przełożenia tych dobrych praktyk, które zebrała dana firma, na konkretny projekt. Dlatego wsparcie instytucji finansowej w tym procesie na pewno się przyda” – dodaje dyr. Lech Witecki.

GWARANCJE DLA KIEROWCÓW

Drogi buduje się na lata, mają być bezpieczne i służyć kierowcom jak najdłużej, a nie tylko przez okres gwarancyjny. Dlatego właśnie ich jakość jest jednym z priorytetów GDDKiA – wszelkie zapisy w kontraktach przygotowywane są pod kątem zabezpieczenia interesów kierowców. Te umowy gwarantują nam wszystkim bezpieczeństwo podróżowania i oszczędności finansowe.

GDDKiA zrobiła bardzo dużo, by poprawić płynność finansową wykonawców, ale nigdy nie będzie oszczędzać na jakości i bezpieczeństwie. Wydłużanie gwarancji na drogi do 5, 7 czy 10 lat nie budzi oczywiście zachwytu wykonawców, ale to bardzo ważny element kontroli jakości i nie ma od niego odwrotu. W ramach rozłożenia odpowiedzialności za kontrakt GDDKiA proponuje natomiast wykonawcom optymalizację projektów w umowach typu „Projektuj i buduj”. GDDKiA idzie „na rękę” wykonawcom już w momencie ogłaszania przetargów – kolejne postępowania w tym roku będą ogłaszane sukcesywnie, by uniknąć spiętrzenia przetargów w krótkim czasie. Wszędzie, gdzie będzie to możliwe i uzasadnione, zadania będą dzielone na krótsze, 10-, 15-kilometrowe odcinki. To powinno ułatwić wykonawcom logistykę, z którą dotychczas bywały problemy. Krótsze odcinki będą też wymagały zaangażowania przez wykonawców mniejszych pieniędzy, a co za tym idzie niższych zabezpieczeń.

Poprawie jakości dróg służą też liczne badania laboratoryjne, chodzi o zminimalizowanie ryzyka budowy drogi, która niedługo po oddaniu będzie remontowana. To jest ograniczenie ryzyka inwesto-

ra. Na poprawki, wskazane m.in. dzięki pracy laboratoriów GDDKiA, firmy wydały ponad 670 mln zł.

Przyspieszone płatności, obligatoryjna zaliczka, płatność za materiały, waloryzacja na poziomie wskaźników GUS to działania GDDKiA służące poprawie płynności finansowej branży. To oraz stała kontrola jakości dają gwarancje kierowcom, że będą jeździć po dobrych i bezpiecznych drogach.

KIJ I MARCHEWKA

Oprócz działań wspierających wykonawców dróg, GDDKiA w trosce o dobro kierowców musi pełnić rolę nadzorca konsekwentnie egzekwującego warunki umowy. Dlatego m.in. ukrócone zostały sytuacje, w których wykonawca po podpisaniu umowy nie rozpoczyna budowy, bo ma w tym czasie potencjał zaangażowany w realizację innej inwestycji. W ten sposób już na starcie generowane były potencjalne straty – wykonawca zaczynał prace z kilkumiesięcznym poślizgiem i nie był potem w stanie odrobić opóźnienia.

Podpisując umowę, każda ze stron ma świadomość odpowiedzialności i konsekwencji, jakie ponosi w razie jej niedotrzymywania. A więc to, czy kary są naliczane, zależy tylko od wykonawcy. Jeśli są należne, GDDKiA ma obowiązek je naliczyć, jeśli natomiast przyczyny opóźnień są obiektywne, niezależne od wykonawcy, kary nie są naliczane. Dlatego też każdy z wykonawców sam ponosi odpowiedzialność biznesową – za dobór odpowiednich partnerów, właściwą organizację pracy i dobre zarządzanie kontraktem.



ZAPOBIEGAĆ, A NIE LECZYĆ

OPUBLIKOWALIŚMY KOLEJNE ZESTAWIENIE WYKONAWCÓW
KONTRAKTÓW W ZAKRESIE JAKOŚCI ROBÓT OBEJMUJĄCE ZADANIA
INWESTYCYJNE GDDKiA ZA I KWARTAŁ 2013 R. 7 Z 14 WYKONAWCÓW
OBJĘTYCH RANKINGIEM POPRAWIŁO SVOJE WYNIKI W STOSUNKU
DO TEGO SAMEGO OKRESU Z ZESZŁEGO ROKU.

Zestawienie pokazuje generalnych wykonawców pod względem jakości prowadzonych robót. Kluczem przeprowadzanego porównania są laboratoria GDDKiA, które od 2010 r. są konsekwentnie doposażone. Dzięki temu nasze laboratoria są w stanie zbadać każdy rodzaj i jakość zastosowanego na budowie materiału – zaczynając od najdrobniejszych pyłów, piasków, kruszyw, cementów, asfaltów, przez betony, mieszanki mineralno-asfaltowe, kończąc na gotowym produkcie – drodze i jej właściwościach. Tylko w 2012 r. laboratoria drogowe Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad pobrały i zbadały prawie 69 tysięcy próbek (68892). Na podstawie wyników badań wykonywanych zarówno przez laboratoria GDDKiA, jak i przez samych wykonawców, na bieżąco dokonywane są niezbędne naprawy czy poprawki. Co ważne, jeśli badania próbek wykażą, że coś zostało zbudowane niezgodnie z wymaganiami, to wykonawca musi wszystko na własny koszt naprawić. Takie konsekwentne pilnowanie jakości na każdym etapie budowy powoduje, że drogi budowane są zgodnie z warunkami kontraktowymi, tak, by przez wiele lat służyły użytkownikom w dobrym stanie.

ASFALT W ASFALCIE

Na kwietniowych Międzynarodowych Targach Analityki i Techniki Pomiarowej EuroLab oraz na targach w Kielcach każdy zwiedzający mógł na własne oczy przekonać się, na jakim nowoczesnym sprzęcie pracujemy. Były pokazy badania właściwości przeciwpoślizgowych (szorstkości), równości i zagęszczenia warstw asfaltowych, jakości połączeń międzywarstwowych, jakości asfaltów modyfikowanych oraz laserowy analizator gruntów. Na stanowisku laboratoryjnym pokazywaaliśmy, jak w praktyce wygląda badanie drogi

– zaprezentowany został sprzęt, który pobiera do badania próbki aż do 30 m w głąb gruntu. Dzięki temu wiemy, z czego złożony jest grunt, na którym powstała droga, jakie ma warstwy, jaki jest poziom wód i możemy odpowiedzieć na najważniejsze dla nas pytanie: czy droga, która powstaje, będzie wytrzymała i dobra jakościowo. Prezentowany był również mikroskop petrograficzny, który pomaga określać skład mineralogiczny skał wykorzystywanych do budowy drogi. Dzięki niemu od razu wiemy, czy dana skała nadaje się do budowy drogi, czy też nie i trzeba ją wymienić. Drogowcy pokazywali również, na próbkach pobranych z różnych budów, w jaki sposób sprawdzić procent zawartości asfaltu w nawierzchni. Ważne jest to, iż za pomocą takiego nowoczesnego sprzętu laboratoria Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad są w stanie uprzedzać błędy wykonawcy, reagować jeszcze przed położeniem danej nawierzchni. Dzięki nim częściej zapobiegamy, niż leczymy.

MONITORING JAKOŚCI

Praca laboratoriów drogowych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad nie ogranicza się oczywiście tylko do badania dróg nowo budowanych. Stale badana jest również nawierzchnia dróg eksploatowanych. Na targach EuroLab i targach w Kielcach pokazany został profilograf laserowy do mierzenia równości podłużnej i poprzecznej powierzchni. Sprawdza on, kiedy droga zaczyna się koleinować, odkształcać, a także mierzy „chropowatość” nawierzchni, kontrolując przyczepność kół samochodu do drogi, a więc drogę hamowania. Dzięki temu urzędzeniu wiemy z wyprzedzeniem, kiedy należy rozpocząć remont danej trasy. „Stosujemy najnowocześniejszy sprzęt, bardzo technologicznie zaawansowany, jak np. geoda-

lar, który identyfikuje i mierzy grubość warstw w drodze, a nawet sprawdza, co mamy pod konstrukcją, czy czasem nie znajdują się tam jakieś niespodzianki z gruntów słabonośnych. Mamy też urządzenie do mierzenia współczynnika tarcia. Natomiast inne urządzenia są już dostosowane do nowych norm europejskich; nie stać nas na to, żeby kupować stare urządzenia – w tej chwili elektronika i obróbka komputerowa danych jest to codzienność w pracy laboranta” – twierdzi Wacław Michalski, dyrektor Departamentu Technologii Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

ZMIANA MENTALNOŚCI

Badania przeprowadzane przez laboratoria drogowe GDDKiA doprowadziły do sytuacji niezwykle komfortowej dla kierowców. Jakość naszych dróg jest „mierzalna” – na każdym etapie powstawania czy eksploatacji nawierzchni wiemy, co się z nią dzieje, a to sprawia, że reagujemy natychmiast. Systematyczne badanie jakości plus długi okres gwarancyjny obowiązujący wykonawcę dają nam pewność, że budowane drogi są na lata.

Opracowano we współpracy z:
Departament Technologii,
Agnieszka Pietrzak-Buczyńska,
Zbigniew Krajczewski

Ranking został opublikowany
na stronie
www.gddkia.gov.pl
w zakładce AKTUALNOŚCI

GDDKiA NADZORUJE JAKOŚĆ. PODSUMOWUJEMY I KWARTAŁ 2013 R.

L.p.	Wykonawca	Liczba „złych” próbek	Liczba wszystkich próbek	Procent „złych” próbek	Tendencja w porównaniu do rankingu styczeń-maj 2012 r.
1	HEILIT + WOERNER BUDOWLANA SP. Z O.O.; UL. LIPOWA 5A, WYSOKA, 52-200 WROCŁAW; NIP 5260038485; REGON 01066380400000; KRS 0000116077	3	72	4,2%	≠
2	PRZEDSIĘBIORSTWO ROBÓT DROGOWYCH PUŁAWY S.A.; UL. SKŁADOWA 1, 24-100 PUŁAWY; NIP 7162268009; REGON 43102028500000; KRS 0000037013	3	61	4,9%	≠
3	DRAGADOS S.A.; AVDA. DEL CAMINO DE SANTIAGO 50, 28050 MADRYT, HISZPANIA; CIF A-15139314	5	59	8,5%	↗
4	BÖGL A KRÝSL; UL. DOJAZDOWA 17, 43-400 CIESZYN; NIP 5482400745; REGON 72895601000000, KRS 0000195323	6	50	12,0%	↘
5	STRABAG SP. Z O.O.; UL. PARZNIEWSKA 10, 05-800 PRUSZKÓW; NIP 5210421928; REGON 01067668100000; KRS 0000054588	40	325	12,3%	↗
6	MOTA-ENGIL CENTRAL EUROPE S.A.; UL. WADOWICKA 8W, 30-415 KRAKÓW; NIP 6750001573; REGON 35098050400000; KRS 0000012902	43	325	13,2%	↗
7	BUDIMEX S.A.; UL. STAWKI 40, 01-040 WARSZAWA; NIP 5261003187; REGON 010732630; KRS 0000001764	91	589	15,4%	↘
8	SANDO BUDOWNICTWO POLSKA SP. Z O.O.; UL. EMILII PLATER 53, 00-113 WARSZAWA; NIP 5252392114; REGON 14091381200000; KRS 0000278048	55	349	15,8%	↗
9	ALPINE BAU GMBH; WALS K. SALZBURGA, ALTE BUNDESTRASSE 10, A-5071 AUSTRIA, ODDZIAŁ W POLSCE: UL. KATOWICKA 51, 41-400 MYSŁOWICE; NIP 7542519340; KRS SĄD W SALZBURGU FN 58237	19	104	18,3%	↗
10	PRZEDSIĘBIORSTWO ROBÓT INŻYNIERYJNYCH POL - AQUA; UL. ADAMA BRANICKIEGO 15, 02-972 WARSZAWA; NIP 7750001125; REGON 01279367100000; KRS 0000044166	19	95	20,0%	≠
11	J&P AVAX GENERAL CONTRACTORS; 16 AMAROUSIOU-HALANDRIOU STREET, 151 25 MAROUSI ATHENS GREECE; nr 14303/06/B/86/26	15	68	22,1%	↗
12	PORR POLSKA S.A. (DAWNIEJ TEERAG ASDAG); UL. POLECZKI 35, 02-822 WARSZAWA; NIP 5260012623; REGON 01028621800000; KRS: 0000011689	15	59	25,4%	↗
13	EUROVIA POLSKA S.A.; UL. SZWEDZKA 5, KOBIERZYCE, 55-040 BIELANY WROCŁAWSKIE; NIP 6350000127; REGON 27288540100000; KRS 0000069487	28	56	50,0%	↘
14	BILFINGER INFRASTRUCTURE S.A. (DAWNIEJ BILFINGER BERGER BUDOWNICTWO S.A.); UL. DOMANIEWSKA 50A, 02-672 WARSZAWA; NIP 5221054994; REGON 01113408300000; KRS 0000026184	50	99	50,5%	↘

Poprawa 7 ↗ Pogorszenie 4 ↘ Bez zmian 0 ↔ Brak możliwości porównania 3 ≠

- ↗ wzrost procentu liczby zbadanych próbek spełniających wymagania w porównaniu do zestawienia za styczeń-maj 2012 r.
- ↘ spadek procentu liczby zbadanych próbek spełniających wymagania w porównaniu do zestawienia za styczeń-maj 2012 r.
- ↔ procent liczby zbadanych próbek spełniających wymagania nie uległ zmianie o więcej niż 1,0% w porównaniu do zestawienia za styczeń-maj 2012 r.
- ≠ brak możliwości porównania
- grupa Wykonawców, dla których procent zbadanych próbek niespełniających wymagań („złych”) był mniejszy niż 15%
- grupa Wykonawców, dla których procent zbadanych próbek niespełniających wymagań („złych”) zawierał się w przedziale 15-25%
- grupa Wykonawców, dla których procent zbadanych próbek niespełniających wymagań („złych”) wyniósł więcej niż 25%

* - nie obejmuje zadań utrzymaniowych (remonty, budowy chodników itp.)
- nie obejmuje Wykonawców, którzy znajdują się w stanie upadłości likwidacyjnej
- uwzględniono Wykonawców, dla których liczba badanych próbek za okres I kwartału 2013 r. była > 50

I kwartał 2013 r.: liczba zbadanych próbek/odcinków: 4105
liczba próbek/odcinków niespełniających wymagań: 772



AUTOSTRADA POLSKA W KIELCACH

**CZTERYSTU WYSTAWCÓW
Z 21 KRAJÓW ŚWIATA
UCZESTNICZYŁO
W XIX MIĘDZYNARODOWYCH
TARGACH BUDOWNICTWA
DROGOWEGO AUTOSTRADA
POLSKA W KIELCACH,
A WŚRÓD NICH GDDKiA,
KTÓRA W PROFESJONALNY
I BARDZO ATRAKCYJNY SPOSÓB
PREZENTOWAŁA SWOJE
LABORATORIA.**



→ Nasze stoisko na targach w Kielcach

Czterystu wystawców z 21 krajów świata uczestniczyło w XIX Międzynarodowych Targach Budownictwa Drogowego Autostrada Polska w Kielcach, a wśród nich GDDKiA, która w profesjonalny i bardzo atrakcyjny sposób prezentowała swoje laboratoria.

Tegoroczna impreza była dużo mniejsza niż poprzednie, a spadek liczby wystawców odzwierciedlał sytuację w branży. Jednak jak zaznaczył podczas otwarcia targów Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad Lech Witecki: „Dużo lepsze nastroje powinny panować już w 2014 roku, w którym otworzy się nowa perspektywa finansowa Unii Europejskiej.”

GDDKiA na targach prezentowała swoje laboratoria. Dyrektor Lech Witecki poinformował, że GDDKiA wystosowała do marszałków województw zaproszenia do korzystania z laborato-

riów drogowych GDDKiA. „W ich nowoczesne wyposażenie zainwestowaliśmy około 100 mln zł. Nie każdego zarządcę stać na taki wydatek, dlatego chcemy je udostępnić w trosce o jakość realizowanych inwestycji” – powiedział szef GDDKiA.

Specjaliści z laboratoriów zaprezentowali podczas targów nowoczesne urządzenia do badania nie tylko gruntów, kruszyw, asfaltów, m.in. wstrząsarkę do analizy sitowej kruszywa, dzielnik obrotowy do wydzielania prób analitycznych, granulador do rozdrabniania próbek mineralno-asfaltowych, reflektor do badania odbłaskowości oznakowania pionowego. Metody badań prezentował zespół pod kierownictwem Leszka Bukowskiego, w którego skład weszli: Justyna Mazurek i Mariusz Płachta z Lublina, Aneta Włodarczyk, Władysława Łangowska i Piotr Soska

z Katowic, Bogusława Haba, Ewa Ptak i Robert Domagała z Kielc, Robert Mielech z Krakowa i Artur Wilmański z Poznania.

Wśród nowości prezentowanych w Kielcach znalazły się m.in.: zdalnie sterowana kosiarka do trawy, mająca zastosowanie w trakcie prac wykończeniowych, na przykład na nasypach wia-
duktów, oraz ciężki sprzęt używany w trakcie utwardzania podłoża, układania asfaltu oraz wykorzystywany do skomplikowanych inwestycji, takich jak estakady czy tunele.

W trzecim dniu targów kielecki oddział GDDKiA wspólnie ze Świętokrzyskim Klubem Drogowca SITK zorganizował Konferencję Naukowo-Tek-
niczną „Infrastruktura lądowa wczoraj i dziś” poświęconą komunikacji w regionie świętokrzy-
skim, a więc drogom, kolejom i lotniskom. **MP**

Samarbete betyder samarbete

Wizyta Szwedzkiej delegacji z TRAFIKVERKET (Szwedzka Administracja Transportowa) przyniosła nie tylko podpisanie planu prac na rok 2013, ale także wycieczkę techniczną na południową obwodnicę Gdańska. To tutaj nasi koledzy z północy mieli okazję przekonać się jak w rzeczywistości wygląda realizacja dróg w Polsce. Najnowocześniejsze rozwiązania na węzle karczemki wywarły ogromne wrażenie. W Szwecji gdzie średnie natężenia ruchu jest znacznie mniejsze niż w Polsce inwestycje o takiej skali nie są spotykane nigdzie poza regio-
nem Sztokholmu. Nasze rozwiązania w zakresie

ochrony środowiska stanowiły dla Szwedów doskonały przykład dbałości o faunę naszego kraju. W Szwecji gdzie infrastruktura drogowa budowana była głównie w latach 70 i 80 tych nie spotyka się przejść dla dużych zwierząt. To właśnie zderzenia ze zwierzętami stanowi jedną z głównych przyczyn wypadków śmiertelnych na drogach Szwecji. Te spostrzeżenia z wyjazdu technicznego doprowadziły nas do stanowiska, że wspólna wymiana doświadczeń i wiedzy podniesie zarówno szwedzkie jak i polskie standardy w zakresie infrastruktury. Już nie tylko my uczymy się od Szwedów mamy też do zaproponowania

coś w czy my jesteśmy naprawdę ekspertami.

Sorin Sima, International coordinator Southern Region Trafikverket:

– Realizacja autostrady A1, która łączy rozwią-
zania środowiskowe z najnowszymi technologiami jest naprawdę imponująca. Wizyta pokazała raz jeszcze, że koordynacja w tym zakresie jest tak samo ważna jak współpraca i wymiana wiedzy pomiędzy regionami i państwami w basenie Morza Bałtyckiego.

**Aleksandra Cybulska, Centrala,
Zespół ds. Współpracy Międzynarodowej**

NOWE ZARZĄDZENIA W GDDKiA

PRZYDROŻNA ZIELEŃ

Zarządzenie nr 10 z dnia 15 lutego 2013 roku w sprawie wprowadzenia „Wytyczne zakładania i utrzymania zieleni przydrożnej”.

Głównym jego celem jest optymalizacja wydatkowania środków pono-
szonych przez GDDKiA na działania związane z wprowadzaniem zieleni przydrożnej. Zarządzenie ma na celu usystematyzowanie zagadnień zwią-
zanych z projektowaniem zieleni, wykonywaniem nasadzeń i późniejszym utrzymywaniem roślin. Porządkuje kwestie odpowiedniego przygotowanie gleby i doboru gatunkowego roślin przeznaczanych do nasadzeń, odpow-
wiedniego sposobu wykonywania nasadzeń w ramach realizacji inwestycji, a także sposobu pielęgnacji roślin i zabiegów utrzymaniowych.

SYSTEM REFERENCYJNY

Zarządzenie nr 18 z dnia 3 kwietnia 2013 roku unifikuje zasady lokali-
zowania punktów referencyjnych. Dotychczasowy system oparty był na współrzędnych geograficznych, natomiast zdarzenia lokalizowane były na podstawie kilometrażu. Ustalenie systemu referencyjnego dla dróg krajo-
wych zgodnie z projektem zarządzenia umożliwi lokalizowanie zdarzeń wyłącznie w oparciu o współrzędne geograficzne, z większą dokładnością niż dotychczas, zgodnie z obowiązującymi w Polsce standardami.

Zarządzenie ustala zasady związane z zakładaniem, utrzymaniem i aktualizowaniem systemu referencyjnego dla dróg krajowych, w szcze-
gółności zasady lokalizacji punktów referencyjnych na drogach, numerację punktów i odcinków referencyjnych oraz zasady oznaczania punktów referencyjnych w terenie.

NOWE DROGI

Zarządzenie nr 13 z dnia 13 marca 2013 roku związane jest ze zmia-
nami, jakie nastąpiły w sieci dróg województwa opolskiego w związku z pozbawieniem drogi kategorii dróg wojewódzkich oraz zaliczenia dróg gminnych do kategorii dróg wojewódzkich. Natomiast zarządzenie nr



21 z dnia 24 kwietnia 2013 roku zawiera zmiany wynikające z oddania do użytkowania nowowyprowadzonych odcinków dróg krajowych nr 1, 4, 11, zmiany wynikające z odwrócenia kierunku przebiegu drogi krajowej nr 98 oraz dostosowania nazw węzłów „Wrocław Psie Pole” i „Bielany Wrocławskie” do wykazu nazw węzłów drogowych na sieci dróg krajo-
wych. Zarządzeni to ma w szczególności znaczenie dla Departamentu Zarządzania Drogami i Mostami, Departamentu Zarządzania Ruchem, Departamentu Przygotowania Inwestycji, Departamentu zarządzania Kryzysowego i Przygotowań Obronnych.

Materiał przygotowany we współpracy z Departamentem Środowiska oraz Departamentem Zarządzania Drogami i Mostami. Za pomoc dziękujemy pani E. Stankiewicz, E. Dudar oraz panom E. Ochnio i K. Maranda.

**Wszystkie zarządzenia są dostępne na
www.gddkia.gov.pl w zakładce AKTY PRAWNE**

EUROPA W KATOWICACH

**W KATOWICACH ODBYŁ SIĘ PIĄTY EUROPEJSKI KONGRES GOSPODARCZY – NAJWIĘKSZA IMPREZA
BIZNESOWA W EUROPIE ŚRODKOWEJ. JEJ AKTYWNYM UCZESTNIKIEM BYŁ RÓWNIEŻ DYR. LECH WITECKI.**

Na kongres przybyli komisarze Unii Europejskiej, premierzy i ministrowie, samorządowcy, biznesmeni i menedżerowie. W sumie w ciągu 3 dni, między 13 a 15 maja przewinęło się przez Katowice 6 tys. ważnych gości. Wiodącymi tematami Europejskiego Kongresu Gospo-
darczego 2013 były zagadnienia związane z potencjalnymi czynnikami wzrostu europejskiej gospodarki, stabilnością strefy euro, przyszłością wspólnej polityki energetycznej i klimatycznej UE. Lech Witecki wziął udział w trzech deba-
tach: „Inwestycje infrastrukturalne w Europie Centralnej – wspólne projekty”, „Inwestycje w infrastrukturę transportową w Polsce i ich finansowanie” oraz debacie „Sektor budowlany w Polsce”. **RED**



Styczeń 2008 r.
Autostrady: 699 km
Drogi ekspresowe: 317 km
RAZEM dróg szybkiego ruchu: 1016 km

150% więcej
nowych dróg



8 maja 2013 r.
Autostrady: 1366,3 km
Drogi ekspresowe: 1096,9 km
RAZEM dróg szybkiego ruchu: 2463,2 km



8 CZERWCA W DRZONKOWIE
NIE DALEKO ZIELONEJ GÓRY ODBĘDZIE
SIĘ VI OLIMPIADA DROGOWCÓW.

→ Ośrodek w Drzonkowie z lotu ptaka

Po raz pierwszy nasz olimpijski znicz zapłonął w 2008 r. w Józefowie, ostatnio w 2012 r. w Nartach na Mazurach. I to właśnie tam najlepsza okazała się drużyna z Zielonej Góry, która w ramach wygranej zaprasza nas wszystkich do urokliwego miejsca w Lubuskiem – Drzonkowa.

W PIĘKNYCH OKOLICZNOŚCIACH

Ośrodek Sportu i Rekreacji w Drzonkowie znany jest przede wszystkim z odbywających się tu corocznie zawodów w pięcioboju nowoczesnym (były tu organizowane m.in.: Mistrzostwa Polski w Pięcioboju Nowoczesnym czy Międzynarodowe Mistrzostwa Juniorów w Pięcioboju Nowoczesnym). Znajdują się tu: korty, strzelnica, hala sportowa, siłownia, obiekty jeździeckie, Spa, basen kryty i... olimpijski (a więc stroje kąpielowe obowiązkowe)! Kto chce zobaczyć, jak to wygląda niech wejdzie na stronę www.drzonkow.pl



→ Hotel

CO NOWEGO?

Rywalizacja sportowa odbywać będzie się w dziewięciu konkurencjach. Po raz pierwszy oprócz takich dyscyplin jak siatkówka plażowa, streetball, piłka nożna, tenis ziemny, biegi przełajowe, pływanie, dart oraz zawody sprawnościowe na samochodzie osobowym, będzie i strzelec-

two. Zawodnicy strzelać będą w pozycji siedzącej z broni pneumatycznej do tarcz ustawionych w odległości 10 m. Każdy wykona 10 strzałów, z czego tylko pięć będzie punktowanych. Nowością w konkursach specjalnych jest też badminton.

Oprócz sprawności fizycznej testom poddana zostanie i nasza wiedza. Pytania obejmować będą tematy z zakresu finansów GDDKiA, zamówień publicznych, przygotowywania inwestycji, ochrony środowiska, bezpieczeństwa na drogach, utrzymania dróg i administracji urzędem. Autorami

HARMONOGRAM OLIMPIADY DROGOWCÓW

Piątek 7.06.2013

Od 17.00 zakwaterowanie uczestników

Sobota 8.06.2013

07.00-08.30 – Śniadanie

09.00-09.30 – Ceremonia otwarcia

10.00-15.30 – Zawody w dyscyplinach podstawowych

10.00-11.30 – Turniej wiedzy

10.00-15.30 – Turniej streetballa

10.00-15.30 – Turniej tenisa ziemnego

10.00-15.30 – Turniej siatkówki plażowej

10.00-15.30 – Turniej piłki nożnej,

11.00-13.30 – Turniej pływaków

11.00-13.00 – Turniej strzelania

11.00-14.30 – Turniej sprawności samochodowej

12.00-14.00 – Turniej darta

12.00-14.00 – Bieg przełajowy

13.00-16.30 – Obiad dla zawodników

16.00-18.00 – Zawody w dyscyplinach dodatkowych

16.00-18.00 – Turniej przeciągania liny

16.00-18.00 – Turniej tenisa stołowego

16.00-18.00 – Turniej badmintona

19.00-20.15 – Ceremonia wręczenia nagród

20.15-00.00 – Grill

Niedziela 9.06.2013

08.00-10.00 – Śniadanie i powrót do domów



→ Basen



→ Hala tenisowa

pytań do testu są niezależni eksperci.

Przypominamy, że oddział, który zwycięży w klasyfikacji generalnej, otrzyma prawo organizacji olimpiady w przyszłym roku, a tym samym prawo do zamiany jednej z konkurencji podstawowych i jednej z dodatkowych na inne, przy zachowaniu tej samej liczby zawodników.

Koszty noclegów i wyżywienia pokrywane są przez pracodawcę w ramach delegacji. Wszyscy uczestnicy w dniu olimpiady mogą liczyć na obiad i kolację w formie grilla.

Zapraszamy. Dobra zabawa gwarantowana.

Anna Jakubowska, Oddział Zielona Góra

Ludzie GDDKiA

W KIELCACH

Mirosława Krzemińska, specjalista w Wydziale Finansowo-Księgowym w kieleckim oddziale Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad przeszła na emeryturę po 40 latach pracy. W GDDKiA zatrudniona została 1 kwietnia 1986 roku. Wcześniej jako absolwentka Policealnego Studium Ekonomicznego w Kielcach pracowała między innymi w Zakładzie Obliczeniowym jako operator elektronicznej maszyny cyfrowej.



W WARSZAWIE

Po czterdziestu trzech latach pracy w drogownictwie 31 maja 2013 r. odeszła na emeryturę Eleonora Dutkiewicz, inspektor w Biurze Organizacyjno-Administracyjnym Centrali GDDKiA. Pani Eleonora swoją zawodową karierę w służbie drogowej rozpoczęła w roku 1970 w Zespole Kruszyw i Materiałów Drogowych w Centralnym Zarządzie Dróg Publicznych. Od tego czasu jest nierozdzielnie związana ze strukturami organizacyjnymi drogownictwa. Zawsze miła, życzliwa i uśmiechnięta, pomocna innym, którzy często korzystali z jej wiedzy i doświadczenia. Na emeryturze Pani Eleonora będzie pomagała opiekować się wnuczką – dwuletnią Gabrysią i starszymi wnukami Jankiem i Andrzejem.



ONZ czeka na Ciebie

3.12.2013 R. ORGANIZACJA NARODÓW ZJEDNOCZONYCH PRZEPROWADZI W WARSZAWIE EGZAMIN KONKURSOWY DLA KANDYDATÓW DO PRACY W ONZ.

Osoby uczestniczące w naborze muszą udokumentować, że mają 32 lata lub mniej, minimum tytuł licencjata w dziedzinie administracji, finansów, prawa, informacji publicznej, statystyki. Władają biegle językiem angielskim lub francuskim, są obywatelami Polski.

Aplikacje dotyczące stanowisk z zakresu administracji, finansów i informacji publicznej należy składać od 1 czerwca do 1 sierpnia 2013 r. Od 8 lipca do 5 września przyjmowane będą aplikacje z zakresu prawa i statystyki. Wniosek należy zarejestrować online na stronie: <https://inspira.un.org>



EGZAMIN

Egzamin prowadzony będzie w dwóch etapach. Najpierw, ponadczterogodzinny egzamin pisemny złożony z części ogólnej i specjalistycznej. Część ogólna sprawdza wiedzę z dziedziny spraw międzynarodowych oraz umiejętność redagowania

tekstów w języku angielskim lub francuskim. Część specjalistyczna to test wiedzy, który przeprowadzany jest w jednym z sześciu oficjalnych języków ONZ.

Drugi etap to egzamin ustny w formie rozmowy kwalifikacyjnej. Zaproszone zostaną na nią tylko te osoby, które pozytywnie przejdą etap pierwszy. Rozmowa odbywać się będzie w języku angielskim lub francuskim, zgodnie z wyborem kandydata.

Koszt podróży i udziału w egzaminie ponosi kandydat.

PRACA W ONZ

Kandydaci, którzy przejdą postępowanie konkursowe z wynikiem pozytywnym, mogą uzyskać ofertę zatrudnienia w ONZ na dwa lata. Ci, którzy nie otrzymają ofert bezpośrednio po egzaminie, trafią na listę rezerwową.

Wszystkie informacje dotyczące egzaminu dostępne są na stronie <https://careers.un.org> w zakładce Young Professionals Programme (YPP).

RED

Dbaj o zdrowie

Na podstawie Umowy Opieki Medycznej, podpisanej z firmą Medicover istnieje możliwość objęcia usługą dodatkowej opieki medycznej pracowników GDDKiA oraz ich rodzin (małżonkowie, partnerzy, dzieci, rodzice, teściowie). W ramach ubezpieczenia przewidziane są trzy programy – pakiety usług medycznych. Szczegółowy zakres usług, lista dostępnych placówek opieki medycznej oraz warunki ubezpieczenia opisane są na stronie www.drogowcy.org.pl, w dziale aktualności. Zestawienie lekarzy specjalistów oraz badań dostępnych w ramach poszczególnych programów dołączone zostało do pisma nr ZZPD.kn.13.4/02/188/2013, skierowanego 20 marca 2013 r. do wszystkich oddziałów.

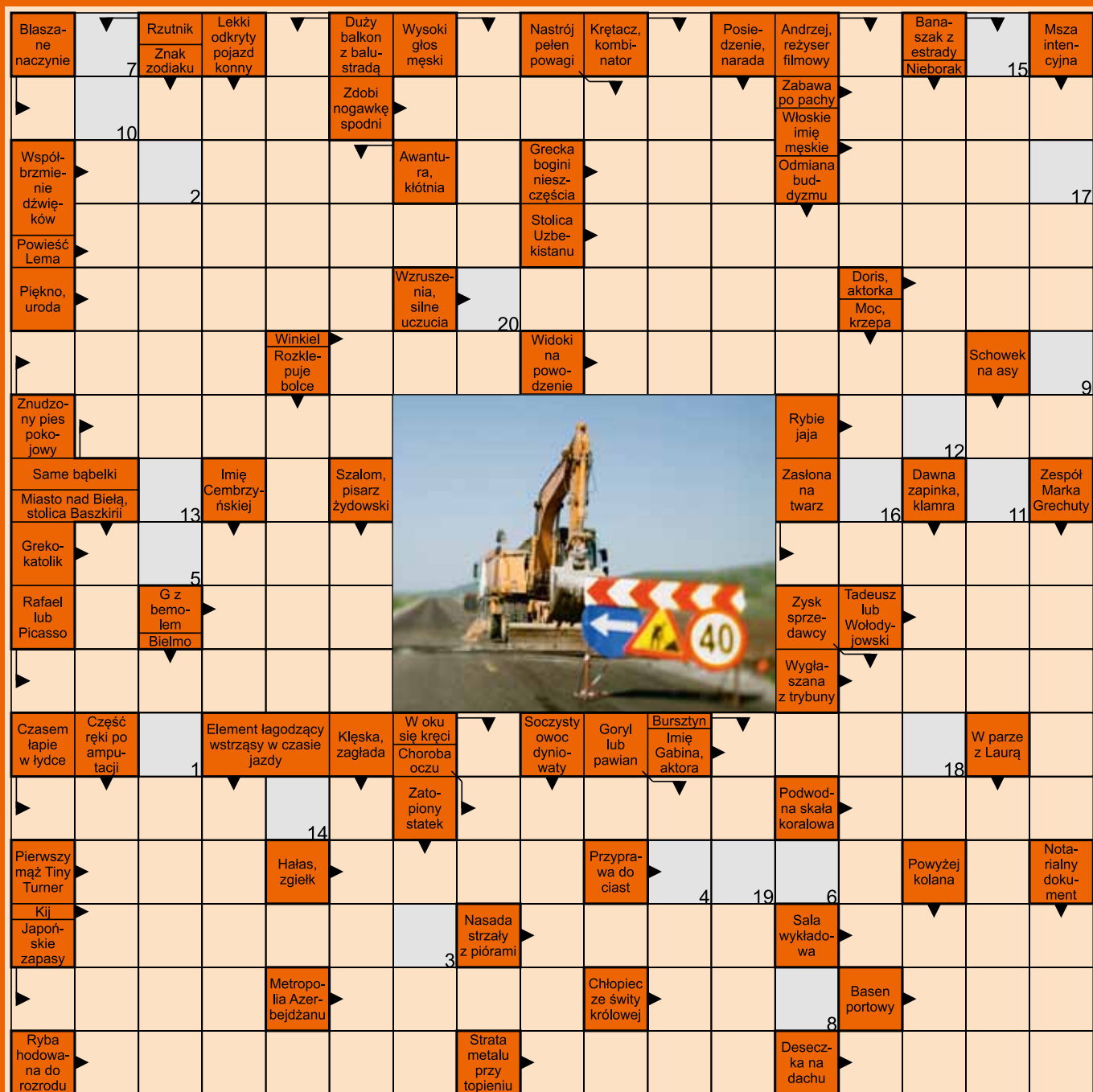
W przypadku przystąpienia do Umowy Opieki Medycznej istnieje możliwość całkowitej rezygnacji czy zmiany programu na wariant tańszy lub droższy w każdym momencie trwania umowy.

Warunkiem objęcia opieką medyczną pracowników i ich rodzin jest wypełnienie „Deklaracji Przystąpienia oraz Upoważnienia dla GDDKiA” oraz przesłanie ich do Związku za pośrednictwem wskazanej przez oddział osoby upoważnionej do kontaktów w tej sprawie.

RED



W przypadku pytań,
prosimy o kontakt:
biuro@drogowcy.org.pl lub
pod numerem 22 6751270.



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 20 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI PROSIMY PRZYSYŁAĆ NA ADRES: kurier@gddkia.gov.pl
Z DOPISKIEM KRZYŻÓWKA 05/2013. NAGRODĄ BĘDZIE ALBUM „SZLAKI, TRAKTY, AUTOSTRADY”.

ZA PRAWIDŁOWE ROZWIĄZANIE KWIETNIOWEJ KRZYŻÓWKI NAGRODĘ OTRZYMUJE JOLANTA
CZARNIAKOWSKA-KWAS, GDDKIA ODDZIAŁ W OLSZTYNIE WYDZIAŁ TECHNOLOGII-LABORATORIUM
DROGOWE. HASŁO BRZMIĄŁO: „REALIZACJA ZAMÓWIEŃ NA UTRZYMANIE DRÓG KRAJOWYCH”.

