

Rozwiąż olimpijski test

Skarpę wzmacnia: gabon, gabion czy gibbon?

s. 10



Marek Niedźwiecki:

W Australii jestem panem Markiem z Polski od listy przebojów Trójki

s. 9



Listopad 2010 nr 11 (42)

Kurier

DROGOWY



MAGAZYN PRACOWNIKÓW GENERALNEJ DYREKCJI DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD



Pierwsi kierowcy pojechali już nowo wybudowanymi drogami: obwodnicami Mszczonowa, Słupska i Gołdapi, siódmką w Krakowie i trójką od Pyrzyc do Myśliborza

s. 6-7

Z pomocą Herkulesa

Na autostradowej obwodnicy Wrocławia na wyspie Rędzin powstaje jedyna taka konstrukcja mostowa w Polsce

s. 3



Rusza budowa od Strykowa

Rozpoczęto budowę odcinka autostrady A2 w stronę Warszawy

s. 5

Szwecja: zero wypadków

Wysokie kary za łamanie przepisów, więzienie za jazdę po pijanemu i odpowiedzialność zarządców dróg – oto system, który działa ze świetnym skutkiem

s. 5



W przekroju

Bydgoszcz

Węzeł zbiera nagrody



Nagrodzony węzeł Stryżek – Białe Błota na skrzyżowaniu dróg ekspresowych S5 i S10
Fot. Roman Andrzej Koliński

Podczas Targów Infrastruktura 2010 odbyło się wręczenie nagród ministra infrastruktury. Do konkursu przystąpiły 23 firmy. Komisja konkursowa przyznała 6 nagród i 2 wyróżnienia. W kategorii „Inwestycje Infrastrukturalne” nagrodę za przedterminowe oddanie do ruchu otrzymał wykonawca podbydgoskiego odcinka drogi ekspresowej S5/S10 węzeł Stryżek – węzeł Białe Błota.

To już druga nagroda dla tej inwestycji. Wcześniej trasę wyróżniono prestiżową nagrodą I stopnia w XX edycji ogólnopolskiego konkursu Budowa Roku 2009, organizowanego przez Polski Związek Inżynierów i Techników Budownictwa, przy współudziale Ministerstwa Infrastruktury oraz Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego.

Przenosiny kapliczki



Nowa kapliczka Matki Boskiej Wtelińskiej została postawiona przy drodze krajowej nr 25

Przy drodze krajowej nr 25 na trasie Koronowo–Bydgoszcz w Trzyczynie od niepamiętnych czasów stała kapliczka Matki Boskiej Wtelińskiej. W czasie wojny zburzyli ją Niemcy, a nową postawiono w 1946 roku. Ze względu na prowadzone roboty i korektę skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 244 w kierunku Wtelnia, trzeba było przenieść kapliczkę w inne miejsce. Jej konstrukcja okazała się zmuszała, dlatego ustalono miejsce budowy nowej. Wykonano ją na wzór starej z cegły klinkierowej. Przy udziale mieszkańców i pracowników wykonawcy robót odbyła się uroczystość przeniesienia Matki Boskiej Wtelińskiej w nowe miejsce. Przeniesienia dokonano pod okiem księdza proboszcza, by żadne lokalne zabobony nie przerwały uroczystości. Jak głosi bowiem legenda, każdego, kto zakłóci spójność świętej figury, czeka rychła zguba. Poświęcenie nowej kapliczki odbędzie się po zakończeniu wszystkich robót na drodze.

Tomasz Okoński

Pomagamy Już się mury pną do góry

Pamiętacie rodzinę Mulków z Rajbrotu koło Żegociny? Ich tragedię opisaliśmy we wrześniowym „Kurierze”. W wyniku ulewnych opadów deszczu uaktywniło się osuwisko i ich dom uległ zniszczeniu. Państwo Mulkowie, zrozpaczeni po utracie domu, potrzebowali jedynie dobrego słowa i odrobiny życzliwości, by zacząć budować życie od nowa. Wspierani finansowo przez koleżanki i kolegów z krakowskiego oddziału GDDKiA, a po apelu w „Kurierze” również przez solidarnych drogowców z in-

nych oddziałów, zabrali się za budowę nowego domu. Tak jak poprzedni, ten także budują własnymi siłami, lecz tym razem pana Stanisława i jego żonę Danutę wspierają dorośli już synowie: Grzegorz i Tomasz. Na budowie rodzina spędza każdą wolną chwilę. Pomagają im – za darmo z dobrego serca – sąsiedzi z Rajbrotu. Mówi się, że warto pomagać tym, którzy sami chcą sobie pomóc. Patrząc na rodzinę Mulków, na ich zapal, zaangażowanie, pracowitość, można być pewnym, że tym ludziom

warto i trzeba pomagać. Mamy nadzieję, że pomoc będzie nadal płynąć i już niedługo będziemy mogli pokazać w „Kurierze” ich nowy dom gotowy do zamieszkania.

Państwo Mulkowie gorąco dziękują wszystkim za pomoc, za wsparcie, za nadzieję, którą pomogliście im odzyskać.

W sprawie dalszej pomocy dla pana Stanisława i jego rodziny, prosimy o kontakt telefoniczny:
12 417 21 44, 12 417 21 33.

Magdalena Chacaga

Opolanie na najwyższym szczycie Ukrainy

Ekipa opolskiego oddziału GDDKiA w składzie: Jacek Majka, Adam Mazurek, Beata Wypych powróciła szczęśliwie z wyprawy górskiej na pogranicze ukraińsko-rumuńskie.

Cel, jaki sobie postawili, był prosty: przez cztery dni przejść główne pasmo Czarnohory od miejscowości Kwasy przez szczyty Pietrosa (2020 m), Howerli (2061 m), na Pop-Iwanie (2022 m) kończąc. W sumie około 60 km przez Karpaty Wschodnie.



Ambitne plany zweryfikowała pogoda. Zaczęło się od deszczu, a po przekroczeniu 1300 m n.p.m. zaczął padać śnieg i napadało go pół metra. Dzienny dystans możliwy do pokonania (15 km) skrócił się przez to o połowę.

Z trzech zaplanowanych szczytów opolanie zdobyli dwa – Howerlę (najwyższa góra Ukrainy) i Pietrosa.

Michał Wandrasz

Na zdjęciu: Opolscy drogowcy w poszukiwaniu zimy na szczycie Howerli

Pamiętamy

Przy drodze krajowej nr 73 w Dąbrowie pod Kielcami stał od zawsze wysoki krzyż drewniany. Nikt nie wie, kto go postawił i w jakiej intencji. Stefan Żeromski o podobnym krzyżu napisał w „Echach leśnych”: „Ludzie postawią, drudzy czapki uchylą – i tak se tam stoi”. Pamiętają go najstarsi mieszkańcy Dąbrowy z czasów swojego dzieciństwa, pamięta go Stefan Gil, dawny pracownik drogownictwa, liczący dziś blisko 90 lat. Krzyż w ostatnim czasie był mocno spróchniały w przyziemi, a na dodatek znalazł się w granicach budowy nowego węzła drogowego pod nazwą Kielce Północ. Taki świadek historii i wiary ojców naszych nie mógł być zlikwidowany i skazany na zapomnienie. Po zakończeniu wielkiej budowy staraniem oddziału GDDKiA w Kielcach oraz Klubu Drogowców SITK ustawiony został nowy krzyż dębowy o wysokości 5 m ze znanym mottem „I NIC NAD BOGA” zapożyczonym z twórczości Wincentego Pola. Krzyż poświęcił uroczystie ks. bp Marian Florczyk w asyście miejscowego księdza proboszcza Stefana Borowca, księży profesorów kieleckiego Wyższego Seminarium Duchownego i przy obecności drogowców. Na drzewcu krzyża umieszczona została tabliczka: „W intencji wszystkich ofiar wypadków komunikacyjnych – GDDKiA i SITK”.

W listopadzie, tym niezwykłym miesiącu poświęconym zmarłym, każdy może stanąć pod tym krzyżem ze światłem pamięci, by wypłakać swój ból i wspomnieć swoich bliskich, których życie zakończyło się na drodze,



na morzu lub w powietrzu. Osobiście będę w tym miejscu pamiętał o naszych byłych pracownikach, których znałem i z którymi pracowałem: o dróżniku Januszu Oraczu – zmarłym nagle w czasie pracy na atak serca, o inż. Edwardzie Więckowskim, inż. Januszu Ciborowskim, inż. Zenonie Osice, techniku Halinie Kubickiej z domu Pietraszek i jej córce Ani, którzy tragicznie zginęli w wypadkach drogowych.

Tomasz Wągrowski



Wrocław Pylon na Rędzinie prawie gotowy

Z pomocą Herkulesa

Most na autostradowej obwodnicy Wrocławia pnie się ku niebu. Pylon przeprawy liczy już ponad 90 metrów. Do końca roku osiągnie ostateczną wysokość 122 m. W budowie pomaga potężny dźwig – Herkules.

Przy budowie pylonu pracuje 120 osób. Jednym z ich pomocników jest Herkules, potężny dźwig, który bez problemu radzi sobie z nawet kilkusettonowymi ładunkami.

Metr na dobę

Dzięki wsparciu Herkulesa, segmenty pylonu przygotowywane są na ziemi. To usprawnia i zwiększa szyb-

kość prac oraz bezpieczeństwo ludzi. Gotowy segment unoszony jest mocnym ramieniem dźwigu na wierzchołek pylonu. W ten sposób pylon rośnie prawie metr na dobę.

Most budzi podziw i przyciąga uwagę. Przyjeżdżają tutaj inżynierowie z Europy i świata, aby obejrzeć powstającą konstrukcję. Oddział we Wrocławiu stara się umożliwiać oglądanie postępów na budowie wspaniałego mostu, który jest częścią ważnej dla miasta i regionu obwodnicy autostradowej.

Medialna budowa

W połowie października na budowie mostu spotkali się przedstawiciele mediów. Spotkanie zorganizowa-

wał wykonawca – Mostostal Warszawa. Dużą grupę dziennikarzy oprowadzali po terenie budowy prof. Jan Biliszczyk – projektant mostu oraz inżynierowie z Mostostalu. Budowa mostu cieszy się olbrzymim zainteresowaniem. Ostatnio gościliśmy m.in. członków Zarządu Wojewódzkiego Związku Żołnierzy Wojska Polskiego we Wrocławiu oraz studentów Politechniki Wrocławskiej z Katedry Konstrukcji Betonowych, a także naszych kolegów z oddziału Opole. Wszyscy wyrazili jednogłośnie opinię – konstrukcja powstającego na wyspie Rędzin mostu jest imponująca!

Joanna Borkowska
Michał Nowakowski

Belgowie z wizytą Cenią nas za kompetencje i dynamizm

Technologia od kuchni

Warszawę, Katowice, Kraków i Szczecin odwiedzili eksperci z Dyrekcji Generalnej Dróg i Budownictwa z Belgii-Walonii. Jean Cornet i Sebastien Lebrun przyjechali do Polski w ramach umowy pomiędzy rządem RP a stroną belgijską. Staż zorganizowała GDDKiA.

Wizyty odbywają się przemiennie w Polsce i Belgii. Specjaliści omawiają zagadnienia związane z funduszami europejskimi, przygotowaniem i realizacją inwestycji oraz ochroną środowiska.

W Centrali nasi goście poznali zasady funkcjonowania GDDKiA, wykorzystania funduszy unijnych oraz odwiedzili Punkt Informacji Drogowej. Podczas wizyt technicznych byli na węźle Sośnica, w tunelu w Lalikach, w laboratorium drogowym w Krakowie. Zwiedzili też Wydział Historii Drogownictwa w Szczecinie. Nasi goście, zadowoleni z tygodniowego pobytu, chcieliby wrócić do Polski i zobaczyć efekty obecnie realizowanych inwestycji. Byli pełni podziwu dla wy-

sokiego poziomu stosowanych technologii. Wiele z naszych rozwiązań uważają za bardzo przydatne. Pozyskaną wiedzę prześlą w swoim ministerstwie. Podkreślali, że pracownicy GDDKiA, z którymi mieli przyjemność się spotkać, byli kompetentni i pełni dynamizmu. Poza sprawami technicznymi Belgowie docenili naszą gościnność i... kuchnię.

Aleksandra Cybulska



Nasi goście podczas wizyty w Szczecinie: Sebastien Lebrun (na zdjęciu za kierownicą), Jean Cornet (pierwszy z prawej)

W przekroju

Katowice

Bezpieczniej w Zawierciu



Na tym skrzyżowaniu ul. Filaretów i Harcerskiej wkrótce powstanie sygnalizacja świetlna, dzięki której przejazd będzie bezpieczniejszy

W Zawierciu-Kromoławie na skrzyżowaniu drogi krajowej 78 z ulicami Filaretów i Harcerską nasz oddział instaluje sygnalizację świetlną akomodacyjną. Na tym skrzyżowaniu na obydwu wlotach drogi krajowej wydzielone zostaną pasy lewoskrętu. Na przejściu dla pieszych w rejonie kościoła zbudowana zostanie sygnalizacja świetlna ostrzegawcza wraz z dodatkowym doświetleniem przejścia. Cykl sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu preferować będzie ruch tranzytowy, jednocześnie umożliwiając bezpieczne i sprawne włączanie się z ulic Harcerskiej i Filaretów (oraz w przeciwnych relacjach). Zmiana organizacji ruchu upłyni również ruch autobusowy. Na odcinku od Zawiercia do granicy z województwem świętokrzyskim pojawią się cztery nowe maszty do fotoradarów, w tym jeden w Kromoławie przy skrzyżowaniu z Harcerską i Filaretów. Wszystkie te działania, postulowane przez mieszkańców Zawiercia, przyczynią się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Nowa szefowa oddziału

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad Lech Witecki 21 października powołał Ewę Tomalę-Borucką na stanowisko dyrektora oddziału GDDKiA w Katowicach. Ewa Tomala-Borucka pełniła ostatnio obowiązki szefa oddziału katowickiego, a wcześniej była zastępcą dyrektora oddziału ds. realizacji inwestycji. Nowa dyrektorka ma wykształcenie wyższe



techniczne. W 1996 roku ukończyła studia magisterskie na Wydziale Budownictwa Politechniki Śląskiej w Gliwicach w specjalności konstrukcje budowlane i inżynierskie. W czasie pracy zawodowej zdobyła trzyletnie doświadczenie w projektowaniu i realizacji przemysłowych konstrukcji stalowych, pięcioletnie doświadczenie w projektowaniu obiektów inżynierskich, pięcioletnie doświadczenie w administracji zajmującej się budową dróg krajowych, uczestniczyła także w nadzorach autorskich. Dorota Marzyńska

Kielce

Start obwodnicy Jędrzejowa

Podpisaliśmy dwie ważne umowy: na realizację inwestycji i nadzór nad budową północnej obwodnicy Jędrzejowa w ciągu drogi krajowej nr 78. Roboty budowlane będą kosztować 185,8 mln zł, nadzór nad inwestycją 4,8 mln zł. Północna obwodnica Jędrzejowa w ciągu drogi krajowej 78 Szczekociny-Jędrzejów-Chmielnik będzie miała dwie jezdnie i parametry drogi głównej o ruchu przyspieszonym. Trasa o długości blisko 8 kilometrów połączy miejscowość Przysław z węzłem kieleckim na istniejącej już wschodniej obwodnicy Jędrzejowa w ciągu drogi ekspresowej S7. Lata realizacji inwestycji to 2010-12. Najpierw wykonane zostaną prace archeologiczne i saperskie, a następnie roboty ziemne. Małgorzata Pawelec

W przekroju

Opole

Wreszcie jest tu cicho



Mieszkańcy domów przy ulicy Warszawskiej w Ozimku wreszcie mają upragnioną ciszę

Opolski oddział GDDKiA zakończył montaż ekranów dźwiękochłonnych wzdłuż ulicy Warszawskiej w Ozimku. Dzięki temu w domach stojących blisko ruchliwej drogi krajowej nr 46, której jedzie większość osób udających się do stolicy, zrobiło się dużo ciszej. Prace ruszyły w kwietniu tego roku. Ekran stanął na długości około kilometra (przed i za rondem) i mają wysokość od 4 do 6 metrów. Dzięki temu chronią przed hałasem również mieszkańców wyższych pięter budynków stojących w okolicach ronda. Ekran są nieprzezroczyste, a jedynie bezpośrednio przy rondzie wykonane są z przejrzystego tworzywa, aby kierowcy nie mieli ograniczonej widoczności. Koszt wybudowania ekranów w Ozimku to 3,5 mln zł.

Aby było bezpiecznie

Na drodze krajowej nr 94, stanowiącej drogę alternatywną dla autostrady A4, od kilku już lat wprowadzamy program redukcji liczby ofiar śmiertelnych. Polega on przede wszystkim na budowie wysepek, barier oddzielających chodniki od jezdni, lewoskrętów, wysp spowalniających i azylów dla pieszych. Obecnie tego typu prace prowadzone są w pięciu miejscach na odcinku od Opola do Strzelca Opolskich. Powstają tam chodniki stanowiące dojścia do zatok autobusowych i peronów na zatokach oraz wysepki wyniesione, mające uspokoić ruch. Wcześniej zakończona została w Buszycach (odcinek Opole–Brzeg) rozbudowa chodnika.

Michał Wandrasz

Olsztyn

Nowy odcinek szesnastki



Wzdłuż szesnastki wybudowano akustyczne ekrany

Kierowcy jeżdżą już nową trasą szesnastki na odcinku Barczewo–Biskupiec (woj. warmińsko-mazurskie). Budowa trwała 26 miesięcy i kosztowała 342 mln zł. Prace zaczęły się we wrześniu 2008 r. Prace budowlane na odcinku długości 18,2 km prowadzone były na większości trasy poza istniejącą drogą. Nowa droga ma jedną jezdnię z utwardzonymi poboczaami, a w obrębie węzłów jest dwujezdniowa. Wybudowana została obwodnica Kromerowa. Dla zapewnienia połączeń z przyległym terenem powstały drogi gospodarcze, przebudowana została infrastruktura nad- i podziemna kolidująca z projektem, wiadukty i tunele na przecięciu z poprzecznymi drogami lokalnymi oraz przejścia ekologiczne dla małych i dużych zwierząt.

Karol Głębocki

Śląskie Wkrótce otwarcie obwodnicy Siewierza

Cel: odkorkować centrum



Siewierz, widok z nowego węzła na drodze krajowej nr 1

Budowa siedmiokilometrowej obwodnicy Siewierza rozpoczęła się dwa lata temu. Ma być zakończona w styczniu 2011 roku. Mieszkańcy Siewierza niecierpliwie już na nią czekają.

Na skrzyżowaniu w Siewierzu łączą się dwie drogi krajowe: nr 1 z północy na południe i nr 78 z zachodu na wschód. Na odcinku jezdni przebiegającym przez Siewierz każdej doby przejeżdża ponad 30 tys. pojazdów. Przy tak dużym natężeniu ruchu dochodziło do wielu kolizji i wypadków. Tragiczny był poniedziałek 10 maja – pojazd ciężarowy najechał na dwa samochody osobowe. Zginęło aż pięć osób.

Pojazdy ciężkie za miasto

Wybudowanie obwodnicy Siewierza przy drodze krajowej nr 78

185 mln zł

■ Tyle będzie kosztowała budowa obwodnicy Siewierza.

sprawi, że z centrum miasta znikną pojazdy ciężkie. Mieszkańcy zauważą znaczącą poprawę warunków życia, na ulicach będzie bezpieczniej i spokojniej.

Monitorowanie ruchu

Do tej pory na skrzyżowaniu w Siewierzu tworzyły się ogromne korki. Nie sprzyjało to ekologii, bezpieczeństwu i wydłużało czas podróży. Jednym z założeń przyjętych przed rozpoczęciem robót przy budowie obwodnicy było maksymalne ograniczenie ruchu

na tym skrzyżowaniu. Pierwotna organizacja ruchu zakładała pozostawienie wyłącznie prawoskrętów, uniemożliwiając przejazd na wprost.

Po licznych protestach mieszkańców skorygowaliśmy organizację ruchu na skrzyżowaniu: dopuszczony zostanie (tylko dla pojazdów do 3,5 t) przejazd na wprost, tj. z Tarnowskich Gór do Siewierza i z Siewierza do Tarnowskich Gór. Rozwiązanie to może być tymczasowe. Ruch pojazdów na skrzyżowaniu będzie monitorowany po to, by w sytuacji powodującej zagrożenie życia i zdrowia uczestników ruchu wprowadzić pierwotnie planowaną organizację.

Trwa również budowa obwodnicy Lublińca w ciągu drogi krajowej nr 46. Droga ma być otwarta jeszcze w tym roku.

Dorota Marzyńska

Opolskie Spotkanie projektantów z użytkownikami

Parkingi na szóstkę

Jak powinien wyglądać układ miejsc do parkowania? Gdzie zlokalizować miejsca dla autobusów, aby ich pasażerowie byli bezpieczni?

Na takie między innymi pytania starali się odpowiedzieć uczestnicy spotkania na temat parkingów przy projektowanych obwodnicach na Opolszczyźnie.

Z zaproszenia do udziału w spotkaniu w opolskim oddziale GDDKiA skorzystali przedstawiciele policji, straży pożarnej, inspekcji transportu drogowego, straży granicznej oraz reprezentant opolskiego Zrzeszenia Przewoźników Drogowych. O wyglądzie i funkcjonowaniu przyszłych parkingów opowiadali ich projektanci.

– Uwagi użytkowników i służb, które będą także korzystały z tej infrastruktury, chcemy uwzględnić już na etapie projektowania – tłumaczy Marcin Bronkiewicz, naczelnik Wydziału Dokumentacji w opolskim oddziale. – Uwzględniając obowiązujące nas wytyczne, cenne są dla nas uwagi służb kontrolnych.



Projektując parkingi przy obwodnicy, trzeba wziąć pod uwagę potrzeby każdego z użytkowników drogi

Wiele czasu w trakcie narady poświęcono kwestii miejsc do kontroli ciężarówek, zwracano też uwagę na bezpieczeństwo pasażerów autobusów zatrzymujących się na parkingach.

Projektanci obwodnicy Nysy i oraz północnej obwodnicy Kędzierzyna-Koźla mają teraz czas na dostosowanie swoich projektów do uwag przekazanych w czasie spotkania. Wnioski będą także uwzględnione w przygotowywaniu projektu obwodnicy Niemodlina.

Michał Wandrasz

Bezpieczeństwo Skandynawski program: Wizja Zero

Dlaczego w Szwecji jest tak mało wypadków?

Katastrofa na drodze 707 koło Nowego Miasta nad Pilicą po raz kolejny dowiodła, jak ważne jest połączenie elementów, które wpływają na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Tragedia zdarzyła się na prostej drodze, nad którą wisiła poranna mgła. Kierowca busa nie widział, co dzieje się z przodu. Zdecydował się na manewr wyprzedzania, co doprowadziło do zderzenia z samochodem ciężarowym. Zginęło osiemnaście osób. Przyczyną wypadku mogło być również to, że samochód przystosowany do przewozu sześciu osób, przewoził ich trzy razy więcej. Ludzie brali kierowcę na litość, bo chcieli jechać do zbioru owoców. Każdy chce zarabiać, każdy chce żyć.

Szwedzka Wizja Zero

W tym wypadku stan drogi nie miał większego znaczenia. Gdyby jednak była to dwupasmówka, do nieszczęścia pewnie by nie doszło. Dlatego cieszy nas każdy odcinek drogi krajowej lub autostrady, zwłaszcza gdy dwa pasma ruchu są oddzielone od siebie. Wtedy nie ma możliwości zderzenia czołowego, które są zmorą na naszych drogach. Wiedzą o tym doskonale Szwedzi, którzy od pewnego czasu realizują program pod nazwą Wizja Zero.

Ta przegłosowana w 1997 roku przez parlament inicjatywa zakłada

całkowite wyeliminowanie ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych. Filozofia Vision Zero opiera się na czterech fundamentalnych twierdzeniach:

- życie ludzkie jest ważniejsze niż jakikolwiek czynnik ekonomiczny,
- to politycy stanowiący prawo, zarządcy dróg i projektanci, a nie kierowcy, są odpowiedzialni za bezpieczeństwo systemu drogowego,
- system drogowy powinien być tworzony z myślą o omylnym i nieprzygotowanym kierowcy, którego jedynym obowiązkiem jest przestrzeganie przepisów,
- chęć poprawienia bezpieczeństwa powinna być dążeniem wszystkich kierowców, a przepisy i rozwiązania komunikacyjne muszą wychodzić im naprzeciw.

Zero ofiar śmiertelnych

Zgodnie z programem liczba ofiar wypadków drogowych ma spaść do zera! Kiedy to się stanie, nawet twórcy programu dokładnie nie wiedzą, ale zakładają, że już do 2020 roku liczba śmiertelnych ofiar na drogach nie przekroczy 220 (magia liczby?). W ubiegłym roku na szwedzkich drogach straciło życie 350 osób, a w tym samym czasie w Polsce – 4,5 tys. ludzkich istnień! Nawet jeśli weźmiemy pod uwagę wyraźną różnicę w liczbie ludności (9 do 38 mln), to i tak ta statystyka zdecydowanie wypada na korzyść Skandynawów.

W praktyce Wizja Zero polega więc na przeniesieniu odpowiedzialności z kierowców na państwo i jego organy. Dlatego tak dużą wagę przykładają do remontowania dróg, ponieważ – jak wykazują badania – dobra nawierzchnia może zmniejszyć liczbę ofiar wypadków drogowych nawet o 40 proc. Natomiast rozdzielanie przeciwniebieżnych pasów ruchu, jak również budowanie dróg jednokierunkowych, ogranicza wyprzedzanie w miejscach niebezpiecznych oraz praktycznie eliminuje możliwość zderzenia czołowego.

Wysokie kary

Program uzupełniają kamery i fotoradary, a w konsekwencji – niebotyczne kary za przekraczanie prędkości lub inne drogowe przewinienia. W Polsce te kary nadal nie są uciążliwe. W Szwecji mogą skutecznie uderzyć po kieszeni. Nie mówiąc o jeździe po pijanemu; takiemu kierowcy grozi nie tylko utrata prawa jazdy, ale wysokie grzywny i nawet kara więzienia. Szwedzki rząd planuje wprowadzić obowiązkowe alkomaty we wszystkich pojazdach transportu zawodowego oraz w samochodach, których właściciele już wcześniej podpadli za jazdę na dwóch gazach.

Marek Książek

Autor korzystał m.in. z artykułu Tomasza Walata pt. „Szwedzka jazda” („Polityka” z 28 sierpnia 2010 r.)

Nasza akcja Zegary śmierci ostrzegają

Na Dolnym Śląsku zegary stanęły m.in. przy skrzyżowaniu dróg krajowych nr 3 i 12.



Tablice ze statystykami liczby osób zabitych i rannych w wypadkach drogowych oraz będące symbolem tragedii czarne plastikowe worki były widoczne na drodze 94 w okolicach Środy Śląskiej, na trójce między Niemstowem a Lubinem oraz na skrzyżowaniu dróg nr 3 i 12 w okolicach Głogowa. To jedno z najbardziej niebezpiecznych miejsc na drogach Dolnego Śląska. Zginęło tam kilkanaście osób, wiele zostało rannych. Kierowcy lekceważyli w tym miejscu znaki i ostrzeżenia.

Ustawione na poboczu, widoczne z daleka tablice informowały, ile osób ginie w wypadkach drogowych. – Jest na nich na przykład podana liczba zabitych dzieci. To szczególnie przejmujący komunikat – mówi Dariusz Zajączkowski z głogowskiego rejonu drogowego GDDKiA.

Na przełomie października i listopada tablice stanęły na drogach Pomorza i Kujaw.

[RED]

W przekroju

Łódź

Rusza budowa od Strykowa



Szczęśliwe miny po wbiciu łopaty...

Rozpoczęto budowę autostrady A2 na odcinku Stryków – granica województwa mazowieckiego. Łódzkie odcinki budowanej autostrady mają łącznie 46,1 km długości. Są kontynuacją istniejącego już fragmentu autostrady z Poznania do Strykowa i połączą w przyszłości stolicę Wielkopolski ze stolicą kraju. Powstające odcinki będą miały po dwie jezdnie o dwóch pasach ruchu w każdym kierunku. Każdy z pasów będzie miał 3,75 metra szerokości oraz dodatkowy 3-metrowy pas awaryjny. Zostało zarezerwowane miejsce pod budowę w przyszłości trzeciego (lewego) pasa ruchu. Droga będzie przystosowana do przenoszenia największych dopuszczalnych obciążeń, czyli 11,5 tony na oś pojazdu.

Na obu odcinkach drogi powstaną 51 dużych obiektów inżynierskich: mosty, wiadukty, przejścia dla zwierząt, kładka dla pieszych. Zjazd na przyszłą autostradę umożliwią dwa węzły autostradowe: Łyszkowice u zbiegu z drogą wojewódzką nr 704 i Nieborów u zbiegu z drogą krajową nr 70. Podróżujący autostradą będą mieli do dyspozycji sześć MOP-ów (miejsc obsługi podróżnych) po obu stronach trasy. W okolicach Dmosina powstaną dwa (po jednym dla każdego kierunku ruchu) i pomiesz-



Przy mikrofonie dyrektor kontraktu z firmy COVEC Fu Tengxuan

czą od 130 do 180 samochodów osobowych każdy, od 45 do 60 ciężarówek i od 15 do 25 autokarów. Dodatkowo zarezerwowane będą po dwa miejsca dla samochodów przewożących ładunki niebezpieczne. Kolejne MOP-y znajdą się niecałe 25 kilometrów dalej na wschód, na terenie gminy Bolimów. Będą mogły pomieścić 30 samochodów osobowych, 10 ciężarówek i po 4 autokary każdy. Ostatnia para MOP-ów na budowanym odcinku znajdzie się w okolicy Bolimowa, czyli 17 kilometrów dalej w kierunku Warszawy. W tym przypadku każdy z MOP-ów pomieści po 30 samochodów osobowych, 10 ciężarówek i 4 autokary. Wszystkie MOP-y będą typu pierwszego, z tym że para MOP-ów w rejonie Łyszkowic docelowo będzie dostosowana do standardów typu drugiego, co w praktyce oznacza podniesienie standardu.

Maciej Zalewski



Fragment obwodnicy Mszczonowa



Kładka nad drogą S3



Słupsk: obwodnica od południa

Po tych drogach można już jeź

Mszczonów: pięć miesięcy przed czasem

Pierwsi kierowcy pojechali już nowo wybudowaną obwodnicą Mszczonowa.

– Cieszę się, że dzięki naszej inwestycji w Mszczonowie nie ma już tak intensywnego ruchu – mówi Elżbieta Brenda, dyrektor oddziału GDDKiA.

W lipcu 2009 roku rozpoczęto budowę II etapu obwodnicy Mszczonowa o długości 6,3 km od wybudowanego węzła Mszczonów I (na przecięciu dróg krajowych nr 50 i 8) do zmodernizowanego odcinka drogi krajowej nr 50.

Pięć miesięcy przed czasem

Kontrakt o wartości 68 mln zł miał być ukończony w ciągu 15 miesięcy od rozpoczęcia robót (z wyłączeniem 3-miesięcznego okresu zimowego), czyli do marca 2011 r. Został jednak zrealizowany 5 miesięcy przed terminem zakończenia prac.

W ramach przedsięwzięcia wybudowano: węzeł Tarczyńska, skrzyżowanie łączące ob-

wodnicę ze starym śladem drogi nr 50, cztery obiekty inżynierskie, w tym: wiadukt w ciągu drogi lokalnej Mszczonów–Kamionka, most nad ciekim wodnym (dopływ rzeki Pisia), wiadukt na projektowanym węźle Tarczyńska w ciągu ul. Tarczyńskiej, wiadukt nad linią kolejową Łuków–Skierniewice, urządzenia ochrony środowiska (zbiorniki retencyjne, urządzenia podczyszczające), oświetlenie na węźle i skrzyżowaniu, przebudowano linie energetyczne, urządzenia telekomunikacyjne i wodociągowe.

Obwodnica jest drogą o ograniczonej dostępności. Połączenia z siecią istniejących dróg jest możliwe tylko poprzez węzeł Mszczonów, węzeł Tarczyńska oraz skrzyżowanie łączące obwodnicę ze starym śladem drogi krajowej nr 50. Dostęp do nieruchomości zlokalizowanych w rejonie obwodnicy jest zapewniony poprzez układ dróg lokalnych równoległych do drogi krajowej.

Małgorzata Tarnowska

Pyrzyce–Myślibórz: S3 w stronę Gorzowa Wielkopolskiego

Najdłuższy w Polsce odcinek drogi ekspresowej liczy 55 kilometrów. Do końca roku cała trasa ze Szczecina do Gorzowa Wielkopolskiego będzie bezpieczna i komfortowa.

Odcinek drogi ekspresowej S3 od węzła Pyrzyce do węzła Myślibórz jest częścią trasy między Szczecinem a Gorzowem Wielkopolskim. Oddany fragment ma długość 26,7 kilometra. Stanowi przedłużenie otwartego w maju tego roku odcinka od węzła Klucz do węzła Pyrzyce.

Trwają ostatnie prace

Długość S3 na południe od Szczecina zwiększyła się do 55 kilometrów. Jest to obecnie najdłuższy w Polsce odcinek drogi ekspresowej. Jego uruchomienie jest również finałem realizacji S3 na terenie województwa zachodniopomorskiego. Trwają ostatnie prace na terenie województwa lubuskiego. Odcinkiem od węzła Myślibórz do Go-

rzowa Wielkopolskiego powinniśmy pojechać jeszcze przed końcem tego roku.

Trójka w sieci

Otwarcie odcinka do węzła Myślibórz łączyło S3 z siecią dróg krajowych. Dzięki temu zostało zlikwidowane obowiązujące tymczasowo na odcinku Klucz–Pyrzyce ograniczenie tonażowe dla pojazdów ciężarowych do 8 ton na oś. Kierowcy mogą bezpiecznie i komfortowo pokonać odcinek od skrzyżowania drogi krajowej nr 3 z drogą krajową nr 26 w Renicach do podszczecińskiego węzła Klucz S3 i autostrady A6. Skrócił się czas podróży i poprawiło bezpieczeństwo ruchu drogowego. Nowa trasa zastąpiła dawny odcinek drogi przebiegający przez Pyrzyce i Lipiany. Z miejscowości położonych przy dawnej krajowej trójce został wyprowadzony uciążliwy ruch tranzytowy, którego dużą część stanowiły samochody ciężarowe.

Odcinek S3 Szczecin–Gorzów Wielkopolski jest dwujezdniową drogą ekspresową o dwóch pasach ruchu w każdą stronę. Trasa ma łączną długość 81,6 kilometra, przebiega w całości zupełnie nowym śladem, z dala od miejscowości. Droga jest bezkolizyjna, wygrodzona od otaczającego terenu.

Nowy węzeł i 22 wiadukty

W ramach budowy nowo otwartego odcinka od węzła Pyrzyce do węzła Myślibórz powstał węzeł drogowy Myślibórz oraz 22 wiadukty, z czego 15 na drogach przecinających nowy odcinek ekspresówki. Inwestycja obejmowała również budowę kanalizacji deszczowej, urządzeń podczyszczających wody opadowe, ekranów akustycznych. Budowa tego odcinka kosztowała 791 milionów złotych. Projekt powstał przy współfinansowaniu Unii Europejskiej ze środków Funduszu Spójności w ramach programu Infrastruktura i Środowisko.

Mateusz Grzeszczuk



Filary podtrzymujące estakadę na drodze S7 Biezanów–Rybitwy



Obwodnica Gołdapi

Jazdzić bezpiecznie i wygodnie

Gołdap: bezpieczniej na Mazurach

Kierowcy mogą już jeździć obwodnicą Gołdapi w ciągu drogi krajowej 65. Otwarty 25 października odcinek ma 5,6 km długości.

Nowa droga omija Gołdap od zachodu. Jezdnia obwodnicy ma trzy pasy ruchu (przekrój 2+1). Oznacza to, że kierowcy będą mieli na zmianę, co półtora kilometra, po dwa pasy ruchu w jednym kierunku.

W ramach kontraktu poza drogą główną wybudowane

zostały trzy skrzyżowania obwodnicy z innymi drogami publicznymi, trzy wiadukty, jeden most i jeden przejazd gospodarczy pod drogą. Przy drogach krzyżujących się z obwodnicą powstały chodniki i ścieżki rowerowe. W celu umożliwienia prawidłowego funkcjonowania obwodnicy i przyległego terenu wybudowane zostały drogi dojazdowe i zjazdy gospodarcze oraz przebudowane zostały odcinki istniejących dróg publicznych przecinających nową drogę.

Droga krajowa nr 65 przebiegała wcześniej przez centrum Gołdapi. Krzyżowała się w mieście z drogami wojewódzkimi nr 650 do Węgorzewa i 651 na Dubenniki. Wybudowanie obwodnicy usprawni ruch tranzytowy, skróci czas podróży oraz wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu i polepszenie warunków życia w mieście poprzez wyprowadzenie tranzytu poza obszary zamieszkane.

Karol Głębocki

Słupsk: obwodnica od południa

Kierowcy nie muszą już kluczyć ulicami Słupska. Bezpieczny i wygodny przejazd przez miasto zapewnia ekspresowa obwodnica. Trasa ma długość 16,3 km i omija miasto od strony południowej.

Obwodnica Słupska jest nowym odcinkiem drogi krajowej nr 6 Szczecin–Gdańsk. W oko-

licach węzłów jest zbudowana jako dwujezdniowa, a na pozostałych odcinkach jako jednojezdniowa. Nasypy ziemne i obiekty inżynierskie zostały przygotowane pod drugą jezdnię. Na trasie znajdują się cztery węzły drogowe: Reblinko, Kobylnica, Globino i Redziko-wo. Po oddaniu obwodnicy do użytku, dotychczasowy odcinek trasy nr 6, przebiegający

przez gminy Kobylnica, miasto Słupsk i gminę wiejską Słupsk, przestał być drogą krajową i stał się drogą gminną.

Łączny koszt inwestycji wraz z przygotowaniem projektów, wykupami gruntów, robotami montażowo-budowlanymi wynosi ok. 435 mln zł. Budowa obwodnicy rozpoczęła się w sierpniu 2008 r.

Piotr Michalski

Kraków: na S7 trzeba było wzmocnić podłoże

Anna Reszczyk mówi o problemach na budowie S7 Biezanów–Rybitwy



Anna Reszczyk, kierownik projektu budowy S7 Biezanów–Rybitwy

– Czy podczas budowy pojawiły się nieoczekiwane problemy? Jeśli tak, jak poradził sobie z nimi inwestor i wykonawca?

– Problemy na budowie pojawiają się zawsze, ale rolą inwestora, nadzoru i wykonawcy jest ich pokonanie. Tutaj mieliśmy do czynienia z głęboko zalegającymi warstwami gruntów nośnych. W związku z tym posadowienie nasypu wymagało,

oprócz wymiany gruntu, wzmocnienia podłoża poprzez wykonanie pali oraz wydłużenia ich pod przyczółkami obiektów mostowych. Ponadto naszej budowy nie oszczędziła tegoroczna powódź. Po intensywnych opadach deszczu i wylaniu rzeki Serafa, na płaskim terenie przyległym do placu budowy zalegała woda, uniemożliwiając kontynuację robót, a nawet dojazd do miejsca ich realizacji. Natomiast po ustąpieniu wody konieczne było wykonanie dodatkowych badań laboratoryjnych, których wynik decydował o kontynuacji lub konieczności wykonania powtórnie niektórych robót, szczególnie górnych warstw nasypu. Budowa drogi w obszarze znacznie podwyższonego poziomu wód gruntowych wymuszała konieczność wykonania zabezpieczeń i częstego wielodobowego pompowania jej, by umożliwić kontynuację robót. Ale udało się.

Magdalena Chacaga

Badania Zanim rozpocznie się budowa drogi

Refleksje znad grodziska

Każda większa inwestycja drogowa bezpowrotnie niszczy istniejące dotąd stanowiska archeologiczne.

A przecież ukryte pod ziemią obiekty, tak samo jak wspaniałe zabytki architektury i krajobrazu, stanowią nasze wspólne dziedzictwo kulturowe, może nawet w pewnym sensie ważniejsze, bo jeszcze nieodkryte. Paradoksalnie we wspomniane niszczenie stanowisk swój wielki wkład mają również... archeolodzy. To właśnie oni, prowadząc badania wykopaliskowe, „niszczą” relikty kulturowe. Oczywiście, nie w sensie destrukcji, ale systematycznej eksploracji pozostałych szczątków kulturowych, która prowadzi jednak do unicestwienia za-

bytku. Archeolodzy mają jednak na swoje usprawiedliwienie dwa argumenty nie do podważenia. Po pierwsze, nie ma lepszej i bardziej efektywnej metody sprawdzenia tego, co jest pod ziemią, jak odsłonięcie, odkrycie tego. Przynajmniej nikt dotąd nie wymyślił takiej metody i tak właśnie robi się to na całym świecie. A po drugie, owych odkryć, lub jak kto woli zniszczeń, archeolodzy dokonują zgodnie z naukową metodyką badań.

Skomplikowane procedury

Problem pojawia się wówczas, gdy rozmaite standardy metodyczne są trudne do utrzymania z przyczyn niezależnych od archeologów. Coraz bardziej skomplikowane procedury powodują, że proces

przygotowania inwestycji drogowych ciągle się wydłuża. Z drugiej strony, z różnych względów, nierzadko politycznych, zwiększa się też presja terminów zakończenia realizacji tych inwestycji. I, gdy wreszcie wszelkie formalności zostają załatwione i archeolodzy mogą już wyruszyć w teren, nagle okazuje się, że na badania wykopaliskowe, które przecież trzeba ustawowo przeprowadzić, zostaje raptem niewiele ponad 3 miesiące. Albo że jedyny czas, możliwy do przeprowadzenia badań terenowych, przypada na okres jesienno-zimowy. Albo jedno i drugie.

Tymczasem, zwłaszcza w przypadku osad i cmentarzysk prehistorycznych, odkrywane na powierzchni pozostałości kulturowe są najczęściej dość enigma-

tyczne – ot, jakaś ciemna plama, nienaturalne przebarwienie, resztki bruków kamiennych. Można iść o zakład, że 9 na 10 osób niebędących archeologami nie dostrzegłoby na odsłoniętej powierzchni pochówków grobowych dawnego cmentarzyska. I nie chodzi tutaj o podkreślanie, jacy spostrzegawczy są archeolodzy, ale o to, jak ulotne są zachowane ślady bytności naszych przodków. A jedynie po takich śladach można odkrywać naprawdę ciekawe, czasami wręcz fascynujące rzeczy. Nie dostrzec ich, nie przebadac – to strata, której nie da się już naprawić.

Ważna jest dobra pogoda

Dlatego tak ważne jest prowadzenie prac archeologicznych w sprzyjających warunkach pogodowych. Przeznaczenie na wykopaliska optymalnie długiego czasu, najlepiej w okresie od późnej wiosny po wczesną jesień, to dwa główne czynniki warunkujące rzetelne przeprowadzenie badań, a w efekcie możliwość prawidłowego rozszyfrowania śladów minionej rzeczywistości. To właśnie m.in. takie badania, prowadzone przy okazji budowy licznych dróg i autostrad, pozwalają nam dzisiaj pozbyć się półprawd i zbędnych mitów, w które obfitowała nasza wiedza historyczna.

Na nasze dziedzictwo i obraz kulturowy kraju bądź regionów składają się przede wszystkim owe niewielkie, zagubione gdzieś na polach i w lasach grodziska, osady lub cmentarzyska, które w zwykły, szary dzień badają archeolodzy. Właśnie te całkiem niesensacyjne i mało medialne odkrycia układane mozaiką, dają wyobrażenie o tym, jak żyli nasi przodkowie – jakie mieli zwyczaje, w co wierzyli, co było dla nich ważne i jakimi przedmiotami posługiwali się do osiągnięcia swoich celów. Ale czy możliwość poznania warunków życia ówczesnych ludzi, w konkretnym

Lublin Cmentarzysko megalityczne

Pozostałości osady oraz cmentarzysko sprzed 5,5 tys. lat – oto pierwsze efekty prac archeologów prowadzących badania na terenie przyszłej obwodnicy Lublina. Zanim na placu budowy pojawią się maszyny drogowców, terenem przebiegu przyszłej drogi ekspresowej zawładnęli naukowcy. Do przebadania mają 25 stanowisk o łącznej powierzchni blisko 22 hektarów położonych pomiędzy przy-

szłymi węzłami Dąbrowica i Witosa. Całość podzielono na cztery odcinki, a prace archeologiczne prowadzi czterech wykonawców.

Ciekawego odkrycia dokonano na stanowisku w Kolonii Pliszczyn. Otóż w pobliżu osady z okresu neolitu znaleziono cmentarzysko z kamiennymi grobami, co jest rzadkością na Lubelszczyźnie. – Badania sondażowe mówiły o występowaniu osa-

dy wczesnoagrarnej – mówi Tomasz Chmielewski, archeolog nadzorujący prace. – Cmentarzysko jest dla nas zaskoczeniem, zwłaszcza z tak dużymi grobowcami. Na terenie osady znaleźliśmy miseczkę oraz krzemienne siekiery. Z kolei pomiędzy osadą a cmentarzyskiem trafiliśmy na oddzielny pochówek w charakterystycznej dla tego okresu jamie.

Krzysztof Nalewajko



W jednym z grobowców odkryto szczątki ludzkie sprzed 5,5 tys. lat



Odnalezione przez archeologów krzemienne narzędzia cieszyły się dużym zainteresowaniem lokalnych mediów



Po zdjęciu kolejnych warstw odsłaniają się nowe szczegóły grobowców megalitycznych



miejsu nie jest bardziej fascynujące od oglądania okazałych, nawet złotych przedmiotów, wyłożonych w sterlnych muzealnych gablotach? Teraz, po przeprowadzeniu niezliczonych ekspedycji archeologicznych, mamy wreszcie okazję, aby zweryfikować przeróżne wcześniejsze hipotezy. Choćby takie jak ta, czy pięcioosobowa rodzina, żyjąca tu przed trzema tysiącami lat mogła mieszkać latem i zimą w zagłębionym w ziemi dole o powierzchni 4 m²? Jak z kawałka krzemienia wykonać ostry jak brzytwa grot i uzbroić oszczep lub strzałę w taki sposób, aby móc nim ubić grubego zwierza? Jak z trawiastych łąk pozyskać rudę darniową i wytopić z niej później żelazo? Albo jak i gdzie w obrębie swojej ziemianki bądź zagrody przechować na gorsze czasy pożywienie i cenne sprzęty, skoro nie ma żadnego trwałego „schowka”, a wszyscy tylko czyhają, żeby pościć (zjeść!) te dobra? I wreszcie, gdy dzieje się coś ważnego (udane łowy, pokonanie w walce lokalnego rywala) lub gdy umiera ktoś z członków wspólnoty, jak uczcić to wydarzenie, jak wyrazić swoją radość czy żal?

Mozolna praca

Na wszystkie tego typu pytania tylko archeologia może dać dziś odpowiedzi. Archeologia dnia dzisiejszego to nie romantyczne poszukiwanie tajemniczych zabytków, a raczej mozolne, często niełatwe odnajdywanie reliktyw i rekonstruowanie procesów. I chyba warto inwestować w archeologię, by coraz lepiej poznawać prawdę o tamtych ludziach.

Andrzej Gołębiowski

W następnym numerze o wynikach najnowszych badań w Kwidzynie

Rozmowa z Markiem Niedźwieckim, prezenterem radiowym, dziennikarzem muzycznym i podróżnikiem

Podróże Niedźwiedzia po Australii

Czytał Pan „Tomka w krainie kangurów” Alfreda Szklarskiego?

Czytałem, tak jak wszystkie „Tomki”, bo w chłopięcych latach była to dla mnie lektura obowiązkowa. Ale wtedy do głowy mi nawet nie przyszło, że kiedyś ruszę śladami Tomka Wilmowskiego. Jak się jest w takim wieku, wszystko wydaje się bardzo odległe, nieosiągalne, ale potem zwykle świat się zmniejsza, marzenia zbliżają się na wyciągnięcie ręki i możemy sprawdzić, jak one mają się do rzeczywistości. A to znaczy, że warto marzyć.

Panu udało się zrealizować marzenia głównie dlatego, że stał się Pan znanym, popularnym prezenterem muzycznym.

Nie da się ukryć, że pieniądze ułatwiają spełnianie marzeń. A poza tym pierwszy raz poleciałem do Australii na zaproszenie czterech stacji radiowych: w Perth, Adelajdzie, Melbourne i Sydney. Potem było już łatwiej.

Ale ten pierwszy krok jest najtrudniejszy. Jak to się stało?

Już w latach osiemdziesiątych grałem w Trójce muzykę grup australijskich, takich jak INXS, Men At Work czy Little River Band. A w połowie lat dziewięćdziesiątych zadzwoniła do mnie Iwona z Adelajdy, która wcześniej pracowała w Trójce i wyemigrowała na antypody. Zapytała, czy chcę tam polecieć. Na cztery spotkania z Polonią i to na cztery tygodnie! Kto by nie chciał! Poleciałem w styczniu 1995 roku i Australia wchłonęła mnie na dobre!

Celem tej wyprawy były jednak spotkania z Polonią?

Ja dla tamtejszych Polonusów byłem kawałkiem Polski. Szczególnie dla tego najmłodszego pokolenia, które wyjechało na początku lat osiemdziesiątych. Na dodatek byłem dla nich panem Markiem z radia, który prowadził Listę Przebojów. Nic więc dziwnego, że każde spotkanie zwykle kończyło się okrzykiem z sali: „Panie Marku, niech pan nie gra, niech pan mówi!”. Byłem takim przekąznikiem, opowiadałem, co się dzieje w kraju, zwłaszcza w świecie muzycznym. Te spotkania w czterech miastach były tak silnym doznaniem, że zacząłem tam wracać na zasadzie: dzwonią znajomi, mówią, że jadą na wyspę Fraser, więc „jak chcesz z nami się zabrać, to pakuj walizkę i przylatuj”. W ten sposób poznałem wiele pięknych miejsc w Australii, gdzie



Marek Niedźwiecki: Każdy ma swoje ulubione miejsce, do którego lubi wracać

byłem już jedenaście razy, a po kilka razy także na Tasmanii i Nowej Zelandii.

Dlaczego Australia jest taka fascynująca?

Często słyszę to pytanie i właściwie nie znajduję na nie odpowiedzi. Każdy ma swoje ulubione miejsca, do których lubi wracać. Co jednak ciekawe, ja za bardzo nie lubię... podróżować. Najchętniej wracam do miejsc, które lubię. Byłem jedenaście razy w Australii i chyba piętnaście razy na Korsyce, a na przykład nigdy jeszcze nie byłem w Hiszpanii ani w Ameryce Południowej. Dopiero jak coś mnie pcha, wtedy lecę. Mój kolega wyliczył, że w ciągu tych swoich ponad pięćdziesięciu lat życia – w sumie rok spędziłem w Australii. A dlaczego mnie fascynuje? Pamiętam tylko, że jak pierwszy raz wysiadłem na lotnisku w Perth, to wydawało mi się, że niebo jest znacznie wyżej niż gdzie indziej, że powietrze jest bardziej przezroczyste, a Australia pachnie inaczej niż wszystkie inne miejsca, które wcześniej poznałem.

A jacy są Australijczycy, bo nie tylko przyroda przyciąga?

Ludzie są świetni! Jak człowiek idzie ulicą i się rozgląda, to zwykle ktoś podchodzi i pyta, w czym pomóc. Bo widzi, że to turysta, który jest ważny, ponieważ przyjeżdża i zostawia trochę kasy. Trudno jest tam dolecieć, ale jak już się doleci, samo podróżowanie jest fantastyczne. Łatwo się tam podróżuje, choć są ogromne przestrzenie. Ale bilet na lot samolotem między Sydney a Melbourne kosztuje 90 dolarów australijskich, więc to naprawdę

nieduże pieniądze. Można też zamówić autokar, który następnego dnia podjeżdża pod hotel i jedzie do konkretnego miasta, a potem drugim jedzie się do następnego i można tak objechać całe antypody.

Rozumiem, że te przestrzenie często pokonuje się samolotami, a drogi są na tyle dobre, że można po nich mknąć bez obaw.

Przed wszystkim cały rok jeżdżą tam na jednych oponach, bez podziału na letnie i zimowe. Oczywiście mają też drogi gorsze, szutrowe, ale autostrady i drogi szybkiego ruchu między miastami są znakomite! Takiej sieci dróg można Australii jedynie pozazdrościć.

Pan na niej próbował swoich sił jako kierowca?

Nie, nie, jeździłem tylko ze znajomymi jako pasażer. Za kierownicą nie siadałem, bo musiałbym prowadzić po prawej stronie samochodu.

Jakie zatem doświadczenia przenosi Pan stamtąd do Polski?

Zasadę: „Nie przejmuj się, rób swoje i pozwól żyć innym”. Ale u nas specjalnie tak się nie da.

A w Polsce nie żałuje Pan podróży do Złotych Przebojów?

Nie żałuję. Taka wynikła sytuacja, że te dwa i pół roku to na przeczekanie było bardzo fajne miejsce, które dobrze wspominam. To kolejne doświadczenie radiowe, ale cieszę się, że wróciłem do Trójki, bo tutaj jest mój dom.

Rozmawiał Marek Książek

I co my wiemy o drogach?

Poniższy test rozwiązywali uczestnicy turnieju wiedzy podczas naszej olimpiady w Pokrzywnie. Prawie bezbłędnie odpowiadały na pytania: **Magda Kostrzewska i Dorota Lachowicz, reprezentujące drużynę centrali GDDKiA. Zapraszamy i Państwa do sprawdzenia wiedzy o naszych drogach.**

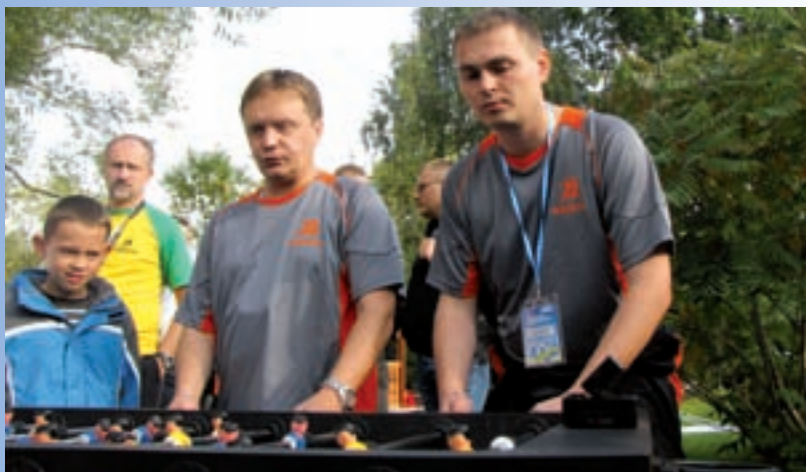
1. W którym roku powstała z połączenia Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych oraz Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad?
a) 1998 b) 2000 c) 2002
2. Celem strategicznym programu „Drogi zaufania” jest zmniejszenie do roku 2013 liczby śmiertelnych ofiar wypadków na drogach krajowych o:
a) 60% b) 75% c) 80%
3. Autostrada A1 usytuowana jest na osi:
a) północ-południe b) wschód-zachód c) nie planuje się budowy takiej autostrady
4. Maksymalna dozwolona prędkość samochodu osobowego z przyczepą wynosi na polskich autostradach:
a) 90 km/h b) 80 km/h c) 70 km/h
5. Klauzula 15. Warunków Kontraktu na budowę FIDIC dotyczy:
a) roszczeń, sporów, arbitrażu b) obmiarów i wyceny c) odstąpienia przez zamawiającego
6. Z jakiego funduszu otrzymała dofinansowanie budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Grójec-Białobrzegi?
a) SPO-T b) FS c) POIS
7. Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) jest instytucją:
a) wdrażającą b) pośredniczącą c) zarządzającą
8. Pierwszy numer „Kuriera Drogowego” – magazynu pracowników GDDKiA ukazał się w roku:
a) 2006 b) 2007 c) 2008
9. Od 1.01.2009 r. przysługuje urlop ojcowski w wymiarze:
a) 1 tydzień b) 2 tygodnie c) 3 tygodnie
10. Jose Manuel Barroso – przewodniczący Komisji Europejskiej jest:
a) Luksemburczykiem b) Portugalczykiem c) Włochem
11. Które państwo nie należy do Unii Europejskiej?
a) Węgry b) Rumunia c) Islandia
12. Generalny Pomiar Ruchu Drogowego odbywa się co:
a) 3 lata b) 5 lat c) 6 lat
13. Jaką częścią drogi międzynarodowej jest autostrada A2:
a) E 31 b) E 30 c) E 36

14. Most wantowy to:
a) most podwieszany b) most wiszący c) most obrotowy
15. W czasie jednej sekundy, odpowiadającej średniemu czasowi reakcji kierowcy, samochód osobowy jadący z prędkością 90 km/h przejeżdża:
a) 10 m b) 15 m c) 25 m
16. Najdłuższy most w Polsce to:
a) most Milenijny we Wrocławiu b) most Siekierski w Warszawie c) most Solidarności w Płocku
17. Jezdnia to:
a) wydzielony pas ruchu tylko dla pojazdów b) wydzielony pas ruchu wraz z poboczem dla pojazdów i pieszych c) wydzielony pas ruchu wraz z torowiskiem
18. Jednym z podstawowych źródeł zasilania KFD jest:
a) wpływ z opłaty paliwowej b) wpływ z podatków od środków transportowych c) wpływ z opłaty celnej
19. Dzień Drogowca i Transportowca obchodzony jest:
a) 24 maja b) 26 kwietnia c) 25 września
20. W Polsce objęte ochroną są wszystkie:
a) płazy b) mięczaki c) stawonogi
21. Funkcją drenu jest:
a) odprowadzenie wód b) odwodnienie warstwy gruntów c) odsączenie wód filtrujących
22. Lista indykatywna to zestawienie inwestycji, które:
a) realizowane są na Euro 2012 b) mają możliwość uzyskania dofinansowania c) nie zostaną ukończone w terminie
23. Zarządcą dróg powiatowych jest:
a) wojewoda b) starosta c) burmistrz
24. Pierwsza rzymska droga, Via Appia, łącząca Rzym z Kapuą powstała w:
a) IV w. p.n.e. b) V w. p.n.e. c) VI w. p.n.e.
25. Obiekty budowlane przy drogach ekspresowych poza terenem zabudowanym powinny być usytuowane od zewnętrznej krawędzi jezdni w odległości co najmniej:
a) 20 m b) 30 m c) 40 m
26. Drogę w ruchu jednostajnym, gdzie: S – przebyta droga, V – prędkość ruchu, t – czas ruchu, opisuje wzór:
a) $S=V/t$ b) $S=V \cdot t$ c) $S=V+t$
27. Znak drogowy F-8 „Kodeksu drogowego” należy do kategorii znaków:
a) uzupełniających b) informacyjnych c) dodatkowych
28. Prostopadłościenny element budowlany wzmacniający skarpę, nasyp ziemny bądź brzeg rzeki to:
a) gabion b) gabion c) gibbon

29. Mapę techniczno-eksploatacyjną dróg sporządza się i prowadzi dla:
a) dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych b) dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych c) dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych
30. Po nowelizacji ustawy Prawo zamówień publicznych z 2008 r. zmiany postanowień zawartej umowy są dopuszczalne, gdy:
a) zamawiający przewidział możliwość dokonania zmian w ogłoszeniu o zamówieniu lub Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia oraz określił warunki tych zmian b) zamawiający przewidział możliwość dokonania zmian w ogłoszeniu o zamówieniu lub Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, a zmiany te są korzystne dla zamawiającego c) konieczność wprowadzenia zmian wynika z okoliczności, których nie można było przewidzieć w chwili zawarcia umowy
31. Budowla ziemna jest kompletna, gdy jest wyposażona w:
a) nasyp b) urządzenia odwadniające c) grunt budowlany
32. Sposób pomiaru nośności konstrukcji drogowej to:
a) pomiar płytą statyczną VSS b) planograf c) metoda łaty i klinu
33. Polska zobowiązała się do wyznaczenia na swoim terytorium sieci Natura 2000 w traktacie:
a) ateńskim b) lizbońskim c) nicejskim
34. Zgodnie z ustawą Prawo zamówień publicznych z dnia 29.01.2004 r., minimalna liczba osób w Komisji przetargowej to: a) 2 b) 3 c) 5
35. Pod jaką nazwą GDDKiA zorganizowała w 2010 roku ogólnopolską akcję podnoszącą wiedzę i świadomość użytkowników dróg:
a) Ogólnopolski Eksperyment Bezpieczeństwa „Weekend Bez Ofiar” b) Narodowy Test Bezpieczeństwa Drogowego „Weekend Bez Obrażeń” c) Narodowy Eksperyment Bezpieczeństwa „Weekend Bez Ofiar”
36. Jaki jest adres serwisu internetowego ogólnopolskiej akcji podnoszącej wiedzę i świadomość użytkowników dróg, którą GDDKiA przeprowadziła w weekend 6–8 sierpnia 2010 roku:
a) www.weekendbezobrazem.pl
b) www.bezpiecznyweekend.pl
c) www.weekendbezofiar.pl
37. Ile km ma droga krajowa numer 89?
a) 15 km b) 115 km c) nie istnieje taka droga
38. Rada ds. autostrad jest to:
a) organ opiniotwórczy Ministra Infrastruktury w zakresie spraw dotyczących budowy i eksploatacji autostrad płatnych b) organ opiniotwórczy Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie spraw dotyczących budowy i eksploatacji autostrad płatnych c) organ opiniotwórczy Prezesa Rady Ministrów w zakresie spraw dotyczących budowy i eksploatacji autostrad płatnych
39. W skład potocznej „gierkówki” zaliczamy drogi krajowe:
a) DK 4 i DK 8 b) DK 8 i DK 91 c) DK 1 i DK 8
40. Tzw. lepperówka to potocznie droga krajowa numer:
a) 86 b) 37 c) 56

W relacji z olimpiady drogowców zamieszczonej w poprzednim numerze Kuriera zabrakło zwycięzców zawodów rozgrywanych przy piłkarskich stołach. Naprawiamy błąd.

Na zdjęciu obok zwycięzcy turnieju: od prawej Andrzej Skoneczny i Artur Wojdyła reprezentujący drużynę oddziału warszawskiego GDDKiA. Gratulujemy!

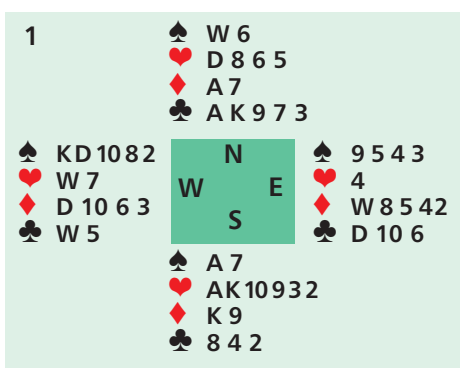


ODPOWIEDZI
36c, 37c, 38a, 39c, 40b
25c, 26b, 27a, 28b, 29b, 30a, 31b, 32b, 33a, 34b, 35c,
14a, 15c, 16c, 17a, 18a, 19b, 20a, 21c, 22b, 23b, 24a,
1c, 2b, 3a, 4b, 5c, 6c, 7a, 8b, 9a, 10b, 11c, 12b, 13b,

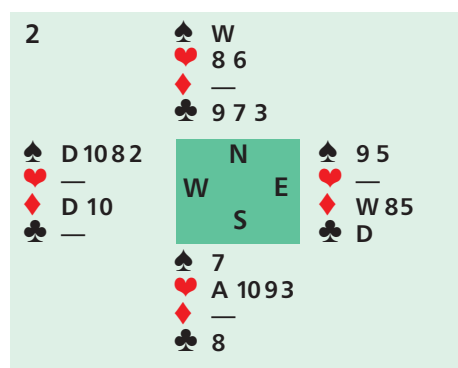
Brydż

W dzisiejszym kąci podam przykład, w którym dzięki eliminacji wygramy kontrakt, zdawałoby się niemożliwy do realizacji. Co to jest eliminacja? Jest to rodzaj rozgrywki mającej na celu pozbawienie wistujących bezpiecznego zagrania, a przez to zmuszenie ich do wyjścia, które w efekcie przyniesie rozgrywającemu dodatkową lewę. To samobójcze zagranie wymusza się przez wpuszczenie przeciwnika do ręki po uprzednim odebraniu atutów i zgraniu dwóch bocznych kolorów. W ten sposób stawiamy przeciwnika przed koniecznością wyjścia w kolor, który chcemy, aby sam rozegrał, lub pod podwójny renons (diagram nr 1).

S rozgrywa 6 kier, W zaatakował w K pik. Pozornie wydaje się, że o wygraniu kontraktu nie ma mowy. S musi oddać lewę pikową i i treflową, a więc bez jednej. Tak by się wydawało. Jednak jeżeli rozgrywający doprowadzi do tego, że pozostanie mu



tylko jeden kolor boczny, a jeszcze będzie miał atuty na obu rękach, to przez wpuszczenie do ręki przeciwnika, który nie ma tego koloru zmusi go do wyjścia w podwójny renons. W tym przykładzie rozgrywający może doprowadzić do omawianej sytuacji, jeżeli po wzięciu pierwszej lewy asem, odbierze atu przeciwnikom i zagra obie lewy treflowe i karowe. W ten sposób oczyści rękę W z trefli, doprowadzając do końcówki (diagram nr 2):

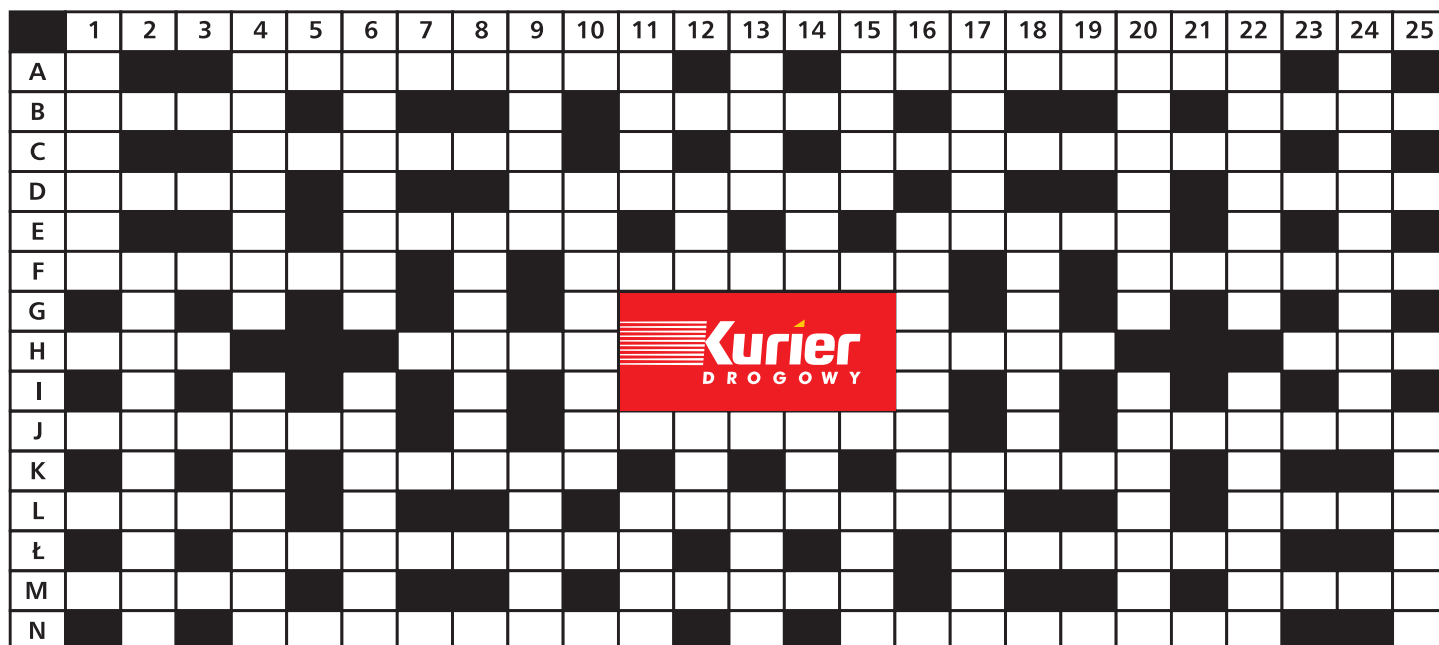


Jeżeli w tym momencie S zagra w pika, to W utrzyma się przy lewie i będzie musiał zagrać pod podwójny renons w piki lub w kara. A wtedy sprawa jest już prosta. Przebijemy w dziadku atutem i zrzucimy z ręki 8 trefl. Dwunasta lewa „nadbiegła” sama. Osiągnęliśmy to dzięki temu, że wyeliminowaliśmy wistującemu bezpieczne wyjście. Właśnie przez eliminację stawiamy przeciwnika w sytuacji bez wyjścia. Tak rozgrywają tylko asy brydżowe.

Piotr Andres

Krzyżówka z nagrodami

nr 42



Poziomo: **A.** Komunikacja, telekomunikacja * Rodzaj piły; **B.** Izba niższa parlamentu rosyjskiego * Nim podszyte marne odzienie * Miejsce czasowego postoju statków; **C.** Pierozki nadziewane śliwkami * Krótka, dowcipna historyjka; **D.** Narząd z trąbką Eustachiusza * Podstawowy składnik jądra atomowego * Przeciwnieństwo ugoru; **E.** Rewolwer siedmiostrzałowy * Kawaleria, konnica; **F.** Wodne pająki * Wyrównanie do wyższej ceny * Rozeta, okrągłe okno charakterystyczne dla budowli gotyckich; **H.** Rzeka jak mocarstwo * Masowe zgromadzenie ludzi celem wyrażenia swoich poglądów * Kobieta inspirująca artystę * Szumiał nad stokrotką; **J.** Srebrzysty metal, składnik lekkich stopów * Perfekcyjny zrobi wizażystka * Amerykańskie gospodarstwo; **K.** Wyspa Odyseusza * Wyznacza granice w etyce; **L.** Siedmiomilowe dla kota z bajki * Stal stopowa chromowo-niklowa * Dawne „biuro matrymonialne”; **Ł.** Największy – Arabski * Końcowy odcinek biegu, wyścigu; **M.** Mechanizm zegarowy * Jezioro w północnej Finlandii * Fragment taśmy filmowej; **N.** Wstrzymuje się od sądu co do istnienia Boga * Brzydactwo, paskuda.

Pionowo: **1.** Odpuszczenie za grzechy pod warunkiem wykonania pokuty; **2.** Przeszarzale: zlecenie wykonania czegoś; **4.** Przy-smaki, słodkości * Gatunek wiśni (wiśnia wonna); **6.** Wiódł spór z Rejentem w „Zemście” A. Fredry * Najmniejszy pododdział artylerii; **8.** Bieg w wyścigach konnych; **9.** Szkolny stopień, nota * Podpora stropu wyrobiska górniczego; **10.** Odległość jedenastu stopni skali diatonicznej; **11.** Człowiek doświadczony, przebiegły,

chytry * Pisce powieści, nowele; **12.** Słodka muchołapka * Stępka; **13.** Paragwajska herbata * Kapłan w meczecie; **14.** Pasiasta żądlówka * Atom z ładunkiem; **15.** Między Neptunem a Saturnem * Adnotacja w księdze wieczystej; **16.** Datek ofiarowany ubogiemu; **17.** Sceniczny dramat muzyczny * Grecki zwolennik świata pozagrobowego i metempsychozy (reinkarnacji); **18.** Ostry występ na powierzchni przedmiotu; **20.** Linia na mapie pogody * Sklep z tytoniem; **22.** Dochody rodziny królewskiej * Zakonnica; **24.** Potocznie: właściciel prywatnego przedsiębiorstwa; **25.** Przy nim ksiądz odprawia mszę.

Rozwiązania (tylko hasło) prosimy nadsyłać do końca listopada na adres: Kurier Drogowy, ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa, z dopiskiem „Krzyżówka”.

Wśród osób, które nadesłały prawidłowe rozwiązania, wylosujemy nagrody ufundowane przez wydawnictwo Muza.

Nagrody wyślemy pocztą



Hasło kryje się pod: J-14, J-2, A-16, D-12, F-4, Ł-8, K-7, J-25, F-12, N-18, G-18, A-21, M-17, G-10, B-22, A-4, L-4, B-3, N-4, M-14, N-25, Ł-10, F-24, K-19, M-25, F-8, N-16, D-13, H-16, Ł-11, K-18, E-18, H-9, J-8, C-8, C-17, N-11, F-13, C-24.

Horoskop listopad



Skorpion (23.10-21.11)
Głęboka jesień wprowadza nastrój melancholii, ale ciebie czeka wiele nowych wrażeń, równie emocjonujących jak wiosną czy latem. Trochę cię to będzie kosztować, ale cóż...



Strzelec (22.11-21.12)
Znajdujesz się na zakręcie życiowym, ale na tyle łagodnym, że nie musisz za bardzo zwalniać biegu. Potem już będziesz mógł docisnąć gaz do dechy, ale tylko na prostym odcinku.



Koziorożec (22.12-19.01)
Znów czekają cię kolejne wyzwania, tym razem na niwie społecznej. Nie daj się długo prosić, bo jeśli ty się nie zgodzisz, to okazja przejdzie ci koło nosa i może się długo więcej nie powtórzyć.



Wodnik (20.01-18.02)
Za bardzo zaszyłeś się w domowych pieleszach, a listopadowa pogoda nie usprawiedliwia takiego bezruchu fizycznego. Czas wrzucić na siebie ciepły dres i chociaż pobiegać w parku.



Ryby (19.02-20.03)
Mocniejszy jesteś, więc cięższą założyć chcesz zbroję... W praktyce oznacza to, że rosną twoje kompetencje, a więc możesz przejąć więcej obowiązków. I nie broń się przed tym.



Baran (21.03-19.04)
Jesteś na dobrej drodze do kolejnego sukcesu; na razie nie ujawniaj swoich celów, bo лихо nie śpi, ktoś może podstawić ci nogę i nie dotrzesz do mety. Ciszej będziesz, dalej dojdiesz.



Byk (20.04-20.05)
Uważaj na Koziorożca – pod przy-milnym uśmiechem kryje się życzenie niepowodzeń i polska bezinteresowna zawiść. Lepiej zwróć wzrok ku Wodnikowi, bo to twoja bratnia dusza.



Bliźnięta (21.05-21.06)
Najbliższy okres zadecyduje, jaka cię czeka przyszłość. Może to zależeć od wyboru drogi, którą będziesz podążać do mety. Jeśli raz się zdecydujesz, trzymaj się obranego kierunku.



Rak (22.06-22.07)
Twoja komitywa z Baranem nie może zakończyć się przyjemnie, bo to nie jest dla ciebie partner na dłuższą metę. Zmień otoczenie, odśwież stare znajomości i... do przodu!



Lew (23.07-22.08)
Listopadowe szare dni mogą stać się bardziej kolorowe, jeśli przyjmiesz inną optykę. Popatrz na świat przez pryzmat drobnych rodzinnych radości, które są jedyne w swoim rodzaju.



Panna (23.08-22.09)
Trafi się kilka dni „pod psem”, ale w sumie bilans wyjdzie na plus. Planuj jednak wydatki, aby pod koniec roku nie zostać bez grosza. Pamiętaj przy tym, że pieniądze to nie wszystko.



Waga (23.09-22.10)
Każdy ma w życiu swojego mola, ale ważne, jak go się pozbyć. Dobrym lekarstwem może być samotna przejażdżka samochodem bez celu. Za to na coraz lepszych polskich drogach.

Bralczyk prowadzi



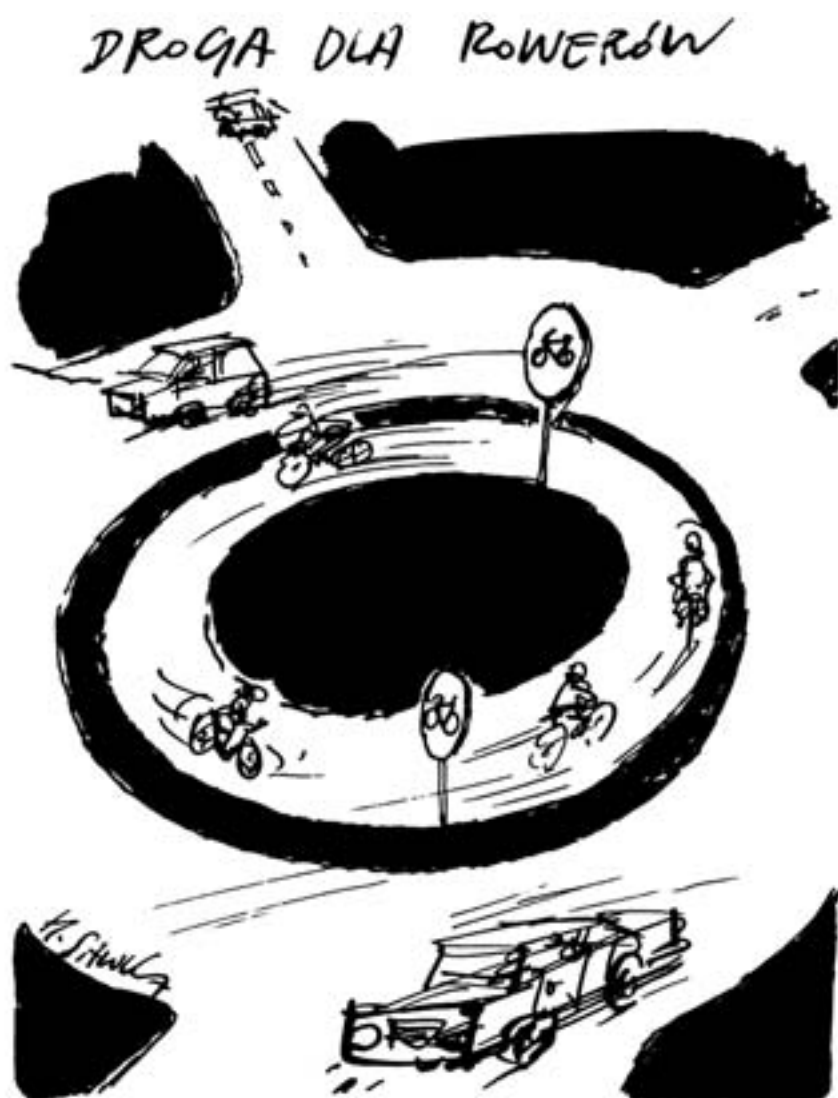
Rondo

Jerzy Bralczyk

W dziewiętnastym wieku wyraz *rondo* odnosił się do utworów artystycznych. Był to albo kunsztowny wiersz, najczęściej kilkunastowersowy, najczęściej z dwoma tylko rymami, w którym kilkakrotnie powtarzał się pierwszy wers; albo też specjalna forma muzyczna, z powtarzającym się refrenem – a ponieważ w tytułach poezji rzadziej pojawiała się nazwa gatunku niż w tytułach utworów muzycznych, muzyczne rondo dłużej zostało w naszej pamięci niż literackie. W pierwszej połowie dwudziestego wieku *rondo* zaczęło oznaczać przede wszystkim szeroki brzeg kapelusza, czasem zawinięty, czasem opadający na oczy, ronda dotykano w niedbałym ukłonie. *Rondo* był to też ozdobny rodzaj pisma, okrągłego i prostopadłego, bardzo eleganckiego, a potem także nazwa typu druku. Koło w tańcu także *rondem* nazywano. Wszystkie te *ronda* wzięły się z francuskiego słowa *rondeau*, pochodzącego od *rond*, czyli „okrągły”, co było uproszczeniem łacińskiego słowa *rotundus* (stąd też nasza *rotunda*, co po łacinie znaczyło prostu „okrągła”). A francuskie wyrażenie *rond-point*, czyli „okrągły punkt” dało z czasem inne znaczenie

słowu *rondo*, które zaczęło w dwudziestym wieku oznaczać plac w kształcie koła. Najpierw mówiono tak o placu do zabaw, gier i przechadzek, potem zaś już plac, z którego promieniście rozchodziły się ulice. Po jakimś czasie rondo przestało być właściwie placem w dawnym rozumieniu, stało się skrzyżowaniem z wyspą pośrodku, okoloną jezdnią, która to wyspa może być czasem pagórkiem, nawet całkiem wysokim, i mogą na niej stać różne dziwne obiekty, nieraz kontrowersyjne, jak warszawska palma na rondzie nazwanym imieniem Charlesa de Gaulle’a. Przy ulicy się mieszka, domy przy ulicy mają adres. A przy rondzie nie ma domów dających adres – stąd też łatwiej nieraz uhonorować charakterystyczną nazwą ronda to, co można uhonorować bez dalej idących konsekwencji. Stąd i de Gaulle, i jazda polska, i zesłańcy syberyjscy, i Organizacja Narodów Zjednoczonych swoimi długimi nazwami mieszkańcom nie wydłużają adresu, a uhonorowane są. A całkiem niedawno usłyszałem, jak ktoś informując o drodze powiedział: „i tam robi pan małe rondko...” – zatem mamy też i nowe znaczenie: „okrążenie”. Tamte wszystkie ronda zdrobnień jednak raczej nie miały. A to nowe – ma.

przysawka



galeria rysunków | SAWKA.PL | sklep

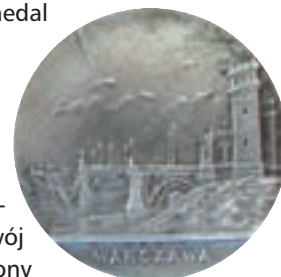
Z kolekcji Stanisława Łukasika

Mosty ze stali

W tym odcinku kilka słów o bezkonkurencyjnym jak do tej pory tworzywie dzierzącym czempionat w światowym mostownictwie. To ze stali wybudowano w 1998 roku najdłuższe prześło wszech czasów (1990 m Akashi – Kaykio, Japonia). Długość w kablach niosących tego mostu ma łączną długość 300 tys. km. Pomimo że magiczną rozpiętość 1 km przekroczyli Amerykanie blisko 80 lat temu (G. Washington Bridge, 1931 r. – 1067 m), stosując stalowe podpory, pomost i kable, to rozpiętość 2 km nie została pokonana.

Chyba granica możliwości tego materiału jeszcze nie została osiągnięta? Wprawdzie u schyłku roku ubiegłego świat obiegła informacja o rozpoczęciu prac przygotowawczych do budowy mostu łączącego Sycylię z kontynentem przez prześło o długości 3,3 km, ale jest to jednak perspektywa kilku lat. Oddając należną cześć stali, należy dla porządku przypomnieć, że pierwszy most żeliwny (protoplasta stalowych) wybudowano w 1779 roku w Anglii. W Polsce nad Słudwią w Maurzycach według projektu Stefana Bryły w 1929 r. powstał pierwszy na świecie stalowy most spawany. Obecnie w kraju najdłuższym 375-metrowym prześłem (oczywiście stalowym) szczyci się most w Płocku.

Most ks. J. Poniatowskiego – przedstawia medal z 1915, wybity na okoliczność częściowego zburzenia mostu (w rok po wybudowaniu) przez wycofujące się wojska rosyjskie. Most odbudowany w 1926 r. był świadkiem historycznego spotkania marszałka J. Piłsudskiego z prezydentem S. Wojciechowskim. Wielokrotnie remontowany i modernizowany, stracił swój pierwotny wygląd, który ma zostać przywrócony w 2012 roku.



Szechenyi Lanchid – „Most Łańcuchowy”

prezentuje srebrna 20-forintowa moneta z 1956 r. W czasie budowy podczas podwieszania łańcucha w asyście gości honorowych (w tym hr. Szechenyi – orędownika budowy mostu) usadowionych na trybunie pękła lina napinająca i spadające stalowe elementy strąciły trybunę do wody. Na szczęście obyło się bez ofiar.

Alfred Zampa Memorial Bridge – umiejscowiony na medalu z 2003 r. to wiszący stalowy most imienia najślawniejszego ślusarza, budowniczego amerykańskich mostów stalowych. To właśnie on jako pierwszy przeżył upadek z mostu Golden Gate i założył stowarzyszenie tych, którzy to przeżyli. Zmarł w roku 2000 dożywszy 95 lat.



Great Seto Bridge – przedstawia japońska moneta z 1998 r. o nominale 500 jenów. Most ten jest elementem wielkiego systemu autostradowego na Morzu Wewnętrznym, złożonego z 6 wielkich przepraw łączących wyspy Honshu i Shikoku. Most Seto o długości 13,1 km jest najdłuższym na świecie obiektem dwupoziomowym, pokład górny obsługuje ruch drogowy i kolejowy, a dolny wyłącznie kolejowy.



Wydawca: Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad

Redakcja:
00-848 Warszawa
ul. Żelazna 59
e-mail: ibp@gddkia.gov.pl

Redaktor naczelny:
Andrzej Maciejewski
amaciejewski@gddkia.gov.pl
tel. 022 375-86-34
fax 022 375-87-63

Redaktor wydania:
Grzegorz Pawlak
grzepawlak@wp.pl
022 832-26-86
602 356 423

Nakład:
4000 egzemplarzy
Zdjęcia:
Magdalena Chacaga

Karol Głębocki
Mateusz Grzeszczuk
Łukasz Jóźwiak
Marek Książek
Dorota Marzyńska
Piotr Michalski
Krzysztof Nalewajko
Tomasz Okoński
Michał Wandras
Maciej Zalewski
archiwum GDDKiA