

# INFORMACJA

NR **13**

kwiecień 1992



PRZEDSTAWIAMY  
GOSPODARZA  
SPOTKANIA

Przedsiębiorstwo Innowacyjno-Produkcyjne "INKOM"  
Spółka z o.o. powstało w listopadzie 1987r.

WYKONUJE:

- \* KONSTRUKCJE MOSTOWE
- \* KONSTRUKCJE BUDOWLANE
- \* FUNDAMENTY SPECJALNE
- \* ROBOTY INSTALACYJNE
- \* ROBOTY WYKONCZENIOWE
- \* PRODUKCJE PREFABRYKATÓW ŻELBETOWYCH

"INKOM" ma następujące zakłady specjalistyczne :

- \* BUDOWLANO - MONTAZOWE  
w Pszczynie, Skoczowie, Bełchatowie
- \* NOWYCH TECHNOLOGII I WDROŻEN  
w Gliwicach
- \* FUNDAMENTOWANIA  
w Warszawie
- \* KONSERWACJI DZIEŁ SZTUKI  
w Pszczynie
- \* PRODUKCJI BETONÓW I PREFABRYKACJI  
w Pszczynie
- \* KONSTRUKCJI DREWNIANYCH  
w Pszczynie
- \* KONSTRUKCJI STAŁOWYCH  
w Pszczynie

W czasie dotychczasowej działalności przedsiębiorstwo wykonało m.in. następujące prace:

W zakresie projektowania:

- wiadukt drogowy nad linią kolejową w Pierściciu (1988r.)
- obiekt S-5 w ciągu DTŚ w Świętochłowicach (L=160m)
- estakada dojazdowa do szpitala w Cieszynie (1989r.)
- obiekty nr 4 i 5 w ciągu drogi Wadowice-Sucha Beskidzka (1990-91r.)
- estakada drogowa w Jeleniej Górze (1991r.)

W zakresie wykonawstwa:

BUDOWNICTWO KOMUNIKACYJNE

- wiadukt drogowy nad linią kolejową w Pierściciu (1989r.)
- trzy mosty małych rozpiętości z belek typu "Gromnik" w gminie Skoczów (1989-90r.)
- most tymczasowy przez Wisłę w Miedznej (1990r.)
- podpory wiaduktu nad torami PKP w Oświęcimiu (1990-91r.)
- trzyprzęsłowy most o konstrukcji prefabrykowanej przez rzekę Białą w Komarowicach (700m<sup>2</sup>, 1990-91r.)
- dwa mosty drogowe w ciągu drogi Wadowice - Sucha Beskidzka (obiekty nr 4 i 5), realizowane w technologii nasuwania podłużnego (łącznie L=375m, 1991-92r.)
- estakada nad torami PKP w Jeleniej Górze w technologii prefabrykowano-monolitycznej (L=325m, 1991-92r.)

BUDOWNICTWO KUBATUROWE I INSTALACYJNE

- Automatyczna Centrala Telefoniczna w Pszczynie (17 400m<sup>3</sup>, 1989-92r.)
- budynki mieszkalne w Pszczynie i Skoczowie
- budynek przepompowni ścieków wraz z instalacjami i wyposażeniem w Łędzinach (1991r.)
- hala magazynowa w Cukrowni Chybie (17 000 m<sup>3</sup>, 1991r.)
- budynek rozdzielni 6kV w Elektrowni Jaworzno II (3500m<sup>3</sup>, 91r.)
- rurociąg 1000 odprowadzający wody dołowe dla KWK "Ziemowit" w Łędzinach (L=600m, 1991r.)
- zbiorniki wodne dla oczyszczalni ścieków FSM w Skoczowie (pojemność 2 000m<sup>3</sup> 1991r.)
- estakada i kanał kablowy dla KWK Jaworzno (L=400m, 1991r.) - zewnętrzne sieci wodociągowe, gazowe, kanalizacyjne i c.o. dla osiedla "Bielska" w Pszczynie (1991r.)

"INKOM" jest przedsiębiorstwem samodzielnie finansującym się /bez kredytu bankowego/

- Perspektywa rozwoju na najbliższe 3 lata.

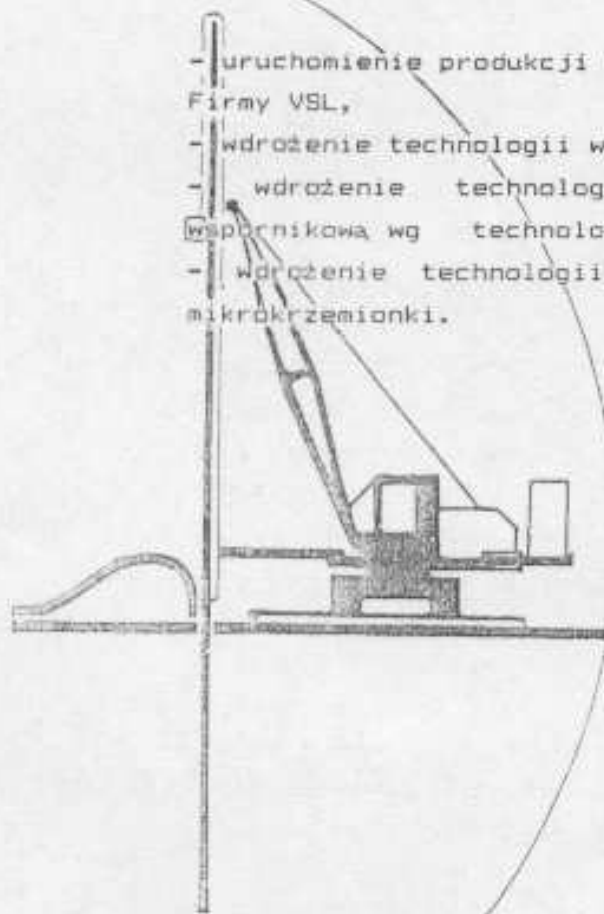
#### REALIZACJA ROBÓT MOSTOWYCH

Aktualnie rysują się dla Przedsiębiorstwa Innowacyjno-Produkcyjnego "INKOM" następujące perspektywy:

- kontynuacja budowy dwóch mostów drogowych w technologii nasuwania podłużnego /krótkie segmenty/ w ciągu drogi Wadowice-Sucha Beskidzka, sprzężenie skrzynki ustroju nośnego kablami zewnętrznymi,
- budowa estakady drogowej w Jeleniej Górze /z belek prefabrykowanych typu INKOM, sprzężanie kablami zewnętrznymi /
- remont kapitalny mostu łukowego w Jeleniej Górze
- budowa mostu w Skoczowie
- budowa mostu w Rzeszowie.

#### ROZWÓJ W ZAKRESIE TECHNOLOGII:

- uruchomienie produkcji urządzeń do sprzężania wg technologii Firmy VSL,
- wdrożenie technologii wykonania łuków betonowych,
- wdrożenie technologii wykonania mostów technologią wspornikową wg technologii Firmy VSL,
- wdrożenie technologii produkcji betonów z zastosowaniem mikrokrzemianki.



PRZEDSIĘBIORSTWO  
INNOWACYJNO-PRODUKCYJNE  
**INKOM** SPÓŁKA Z O.O.

BIURO ZARZĄDZU  
15-200 PSZCZYŃNA, UL. DWORCOWA, 20  
KOD pocztowy 34-100 PSZCZYŃNA

KADRA INŻYNIERYJNO - TECHNICZNA INKOM  
z zakresu budownictwa mostowego

1. mgr inż. Lechosław GAZDA - prezes zarządu.

Posiada uprawnienia mostowe projektowo-wykonawcze.

Prowadził jako kierownik budowy następujące obiekty:

- most przez rzekę Wisłę w Goczałkowicach
- wiadukt w Czechowicach
- obiekty mostowe na trasie Pawłowice - Skoczów

Nadzorował jako dyrektor oddziału Kieleckiego Przedsiębiorstwa Robót Mostowych w Skoczowie budowę realizowanych przez niego następujących obiektów:

- obiekty wschodniej Obwodowej GOP-u
- obiekty Trudnov, Svoboda, Vrochlabi w Czecho-Słowacji
- most przez rzekę Solę w Oświęcimiu - pierwszy w Polsce most wykonany metodą nasuwania podłużnego o przekroju skrzynkowym L-212m
- obiekty autostrady Kraków - Katowice
- mosty stopnia wodnego Smolice i Dwory pod Oświęcimem

Obecnie nadzoruje budowę obiektów mostowych Przedsiębiorstwa "INKOM".

Współautor z dr inż. Stefanem Jendrzejkiem projektów technicznych obiektów mostowych oraz patentów.

2. dr inż. STEFAN JENDRZEJEK - wiceprezes zarządu.

Posiada uprawnienia projektowo-wykonawcze.

Autor szeregu prac naukowych i patentów.

Zaprojektował 14 obiektów mostowych, w tym:

- estakada w Chorzowie - pierwszy w Polsce obiekt uciągony z betonu lekkiego
- most przez rzekę Solę w Oświęcimiu - główny projektant mostu
- pierwszy w Polsce wykonany w technologii nasuwania podłużnego L=212 m
- obiekty monolityczne autostrady A-4 Gliwice - Kraków
- estakada w Jeleniej Górze L= 200m
- obiekty monolityczne nr 415 w Świnnej Porębie l=217 m i l=170 m

3. prof.inż. Andrzej JARDMINIAK.

Specjalista w zakresie gruntoznawstwa i fundamentowania.

Autor szeregu prac i rozwiązań problemu projektowania, budowy i utrzymania dróg i obiektów mostowych, fundamentów specjalnych.

Autor rozwiązań fundamentów dużych obiektów mostowych:

- obiekt w Kiezmarku
- obiekt w Zakroczymiu.

4. mgr inż. Jadwiga TUMIDAJEWICZ.

Posiada uprawnienia projektowe i wykonawcze.

Nadzorowała jako dyrektor "Energoinż"-u Bełchatów budowy prowadzone przez to przedsiębiorstwo na terenie "Budowy Elektrowni Bełchatów".

Aktualnie zakończyła budowę fundamentów palowych dużych średnic z komorami iniekcyjnymi pod absorber Elektrowni Bełchatów.

5. mgr inż. Grzegorz SIEGEL.

Posiada uprawnienia projektowe i wykonawcze.

Autor prac naukowych zajmujący się automatyzacją projektowania, współautor dwóch patentów i trzech mostów

6. inż. Józef KOŁOSOWSKI - dyrektor zakładu.

Posiada uprawnienia mostowo wykonawcze.

Prowadził następujące budowy:

- mostu przez rzekę Sołę w Oświęcimiu- pierwszy w Polsce wykonany metodą nasuwania podłużnego
- nadzorował budowę obiektów Wschodniej Obwodowej GOP-u
- most na przejściu granicznym w Cieszynie (technologia nasuwania podłużnego)
- estakady drogowe w Chorzowie ( konstrukcja ciągła z betonu lekkiego, kable sprężające L= 150 mb, rusztowanie przesuwane poprzecznie).

7. mgr inż. Jerzy TEPER.

Posiada uprawnienia projektowo-wykonawcze robót drogowych i mostowych.

Prowadził jako kierownik budowy:

- wiadukt nad torami PKP w Siemianowicach Sl. L= 273m konstrukcji kabl betonowej.

Jako inspektor nadzoru prowadził:

- przebudowę układu komunikacyjnego w Chorzowie, w tym estakada drogowa L= 1000m

Obecnie pełni funkcję inspektora nadzoru na budowie obiektu mostowego o konstrukcji stalowej nad rzeką Odrą w ciągu autostrady Wrocław - Kraków L=2x400m.

8. mgr inż. Andrzej STOLARCZYK.

Posiada uprawnienia mostowe wykonawcze.

Prowadził następujące budowy: - obiekty Wschodniej Obwodowej SGP-u

- most tymczasowy w Miedźnej

- podpory wiaduktu nad torami PKP w Oświęcimiu.

9. mgr inż. Piotr HUSAK.

Posiada uprawnienia mostowe wykonawcze.

Prowadził następujące budowy:

- most przez rzekę Wisłę w Smolicach

- obiekty Wschodniej Obwodowej GPO-u

- remont mostu stalowego z zabudowaniem płyty ortotropowej przez rzekę Wisłę w Strumieniu.

10. mgr inż. Andrzej KULAWIK.

Projektant obiektów mostowych.

11. mgr inż. Leszek DĄBROWSKI.

Projektant obiektów mostowych.

12. mgr inż. Roman ROGOWSKI.

Posiada uprawnienia mostowe wykonawcze.

13. Edward MATORYN.

Posiada uprawnienia mostowe wykonawcze.

Prowadzi budowę estakady drogowej w Jeleniej Górze L=200m.

Posiada długoletni staż pracy w PRD Poznań.

14. Kazimierz ADAMEK.

Posiada uprawnienia mostowe wykonawcze.

Prowadził m.in. budowę :

- obiektów mostowych Wschodniej Obwodowej GDF-u
- most w ciągu ulicy Nowowitczaka w Bytomiu.

15. mgr inż. Eugeniusz WRÓBLEWSKI - kierownik budowy.

16. mgr inż. Sylwester IZYDORCZYK - kierownik robót.

Ponadto współpracują z przedsiębiorstwem współudziałowcy:

- doc. dr inż. Jan BLISZCZUK
- doc. dr inż. Marian BIETKOWSKI
- prof. dr hab. inż. Maciej GRYCZMAŃSKI
- mgr inż. Andrzej LIZAK
- mgr inż. Jerzy GLISZCZYŃSKI

Pozostała kadra inżyniersko - techniczna Przedsiębiorstwa  
Innowacyjno - Produkcyjnego "INKOM" Sp. z o.o.

1. mgr inż. Eugeniusz LIP - dyrektor zakładu
2. mgr inż. Andrzej RAJWA - dyrektor zakładu
3. mgr inż. Irena KUS - dyrektor zakładu
4. mgr inż. Witold GUMUŁKA - inżynier budowy
5. mgr inż. Marek KASIŃSKI - inżynier budowy
6. mgr inż. Zdzisława STEFANKIEWICZ - kierownik budowy
7. mgr inż. Jolanta KORFANTY - konstruktor
8. mgr inż. Artur MULAS - konstruktor



Zakład budowlano - montażowy w Bełchatowie

Przedsiębiorstwo Innowacyjno - Produkcyjne "INKOM-Bełchatów"  
Bełchatów, ul. Fabianicka 67 oferuje wykonawstwo w zakresie:

1. Posadowienia budowli na słabych podłożach metodami:
  - a) konsolidacji dynamicznej, b) wstępnej stabilizacji chemicznej c) słupami żwirowymi d) poduszka z gruntu zbrojonego, e) palami żelbetowymi małych i dużych średnic poprzez wbijanie i wiercenie, f) ścianami szczelinowymi, g) iniekcją.
2. Fundamentów specjalnych
3. Ścianek szczelnych z grodzie stalowych
4. Konstrukcji żelbetowych i stalowych
5. Zbiorników
6. Kół nadziemnych i podziemnych
7. Przepompowni
8. Stacji wodociągowych
9. Oczyszczalni ścieków
10. Sieci wodociągowych, kanalizacyjnych i c.o.

Jako ciekawostkę podajemy, że przedsiębiorstwo nasze zostało wybrane w drodze przetargu na wykonawcę robót związanych z posadowieniem obiektów instalacji odsiarczania / metoda holenderska / w Elektrowni "Bełchatów".

Z kilku metod zaproponowanych przez nas dla wzmocnienia gruntu pod w/w obiekty, do realizacji zostało wybrane nie stosowane jeszcze w Polsce rozwiązanie techniczne pt. Pale wiercone wielkośrednicowe z komorą iniekcyjną w podłożu pala. Tego rodzaju pale, które wykonaliśmy w Bełchatowie, dają oszczędności finansowe ok. 20% w porównaniu z palami wierconymi bez zastosowania iniekcji.

Ze względów technicznych, metoda nasza daje możliwości sprawdzenia nośności każdego pala, gdy dotychczas stosowane w Polsce metody, sprawdzały nośność pojedynczo wybranych pali poprzez próbną obciążenie.

Problemy geotechniczne i fundamentowania w szczególnie złych warunkach gruntowych, rozwiązujemy i projektujemy samodzielnie w naszym Zakładzie Fundamentowania, pod kierownictwem prof. inż. A. Jarominiaka oraz poprzez stałą współpracę z Katedrą Geotechniki przy SGGW w Warszawie, pod kierownictwem prof. inż. W. Wojskiego.

## CHARAKTERYSTYKA NIEKTORYCH OBIEKTÓW MOSTOWYCH

### Estakada w ciągu Trasy Konstytucji 3 Maja w Jeleniej Górze

Realizację tej estakady członkowie Klubu Inżynierii Ruchu mogli obejrzeć w czasie ostatniego spodkania w Jeleniej Górze w lutym tego roku.

Teraz przypominamy niektóre parametry tego obiektu.

Estakada jest ważnym elementem nowego ciągu drogi krajowej nr.3 (trasy międzynarodowej E-65) w obrębie miasta Jelenia Góra na odcinku nad torami PKP. Część drogi w której zlokalizowano estakadę jest urozmaicona w planie (łuk o promieniu 1600m) i w profilu (spadek 5%, dwa łuki pionowe - wklęsły i wypukły o promieniach 2500m).

Docelowo przewiduje się dwa niezależne obiekty pod każdą jezdnią trasy zlokalizowane w odległości (w świetle) ok. 3m. Realizowana jest estakada pod południową jezdnią.

Jest to obiekt 13-przęsłowy o łącznej długości ponad 320m. Szerokość estakady 12,08m umożliwi zlokalizowanie jezdni szer. 7,0m, jednego chodnika 2,40m, pasów bezpieczeństwa i poręczy. Projekt zamienny wykonany przez zespół firmy "INKOM" pod kierunkiem dr inż. Stefana Jendrzejka przewiduje nowe rozwiązanie konstrukcyjne przy równoczesnej adaptacji już częściowo wykonanych elementów według poprzedniego projektu (pale fundamentowe).

Bedzie to 13 przęseł z korytkowych belek sprężonych swobodnie podpartych, połączonych uciągającą płytą współpracującą stanowiącą pomost konstrukcji.

Przekrój poprzeczny stanowi dwukomorowa konstrukcja skrzynkowa połączona płytą pomostową wysuniętą wspornikowo poza skrzynki. Wszystkie filary zaprojektowano w formie dwóch słupów dwugałęziowych, których gałęzie połączono górną przewiązką.

Na pasie rozdziału ruchu przewidziano tymczasowe ścianki stalowe umożliwiające przełożenie ruchu z jezdni obecnie użytkowanej na estakadę południową.

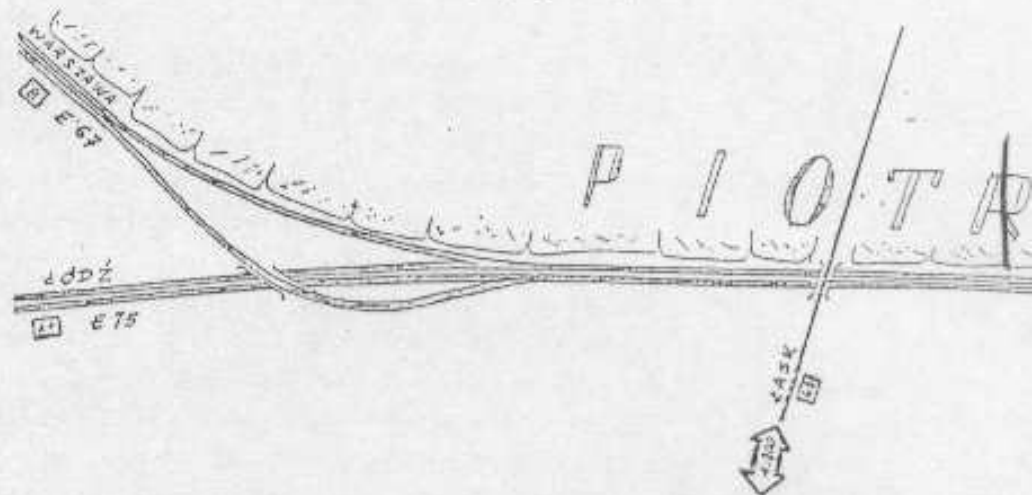
Oświetlenie estakady przewidziano z niezależnych słupów ustawionych na terenie w pasie rozdziału ruchu.

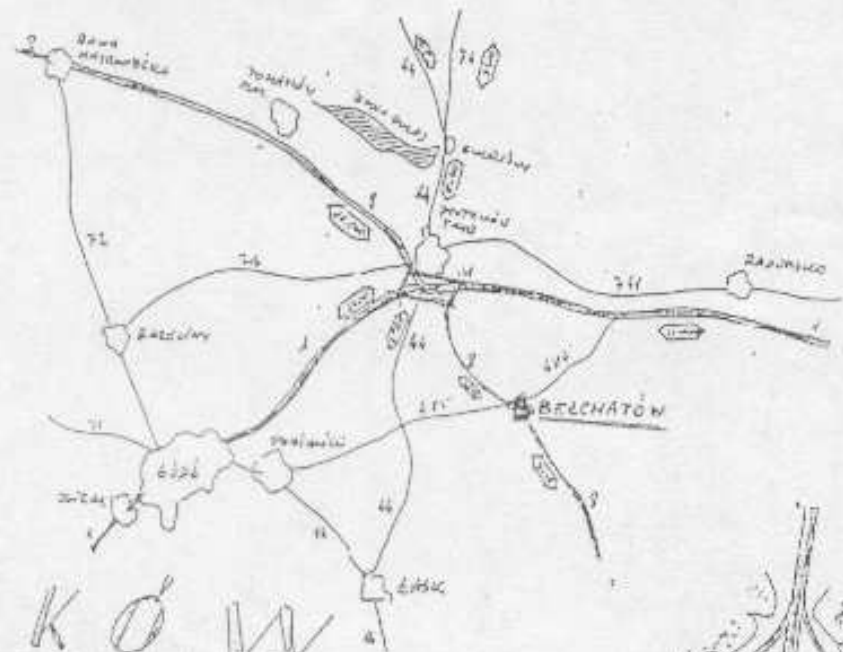
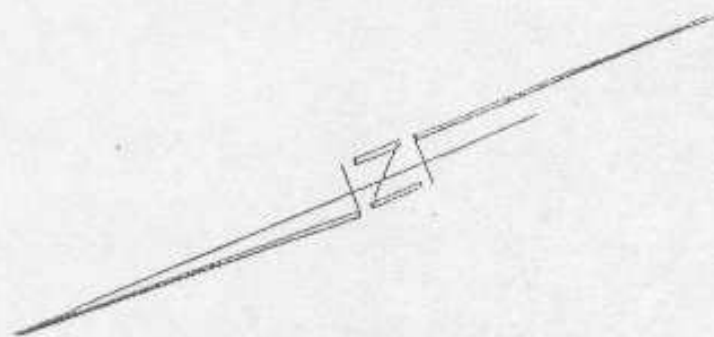
*C.D. NA STR. 12*

### JEDEN Z NAJWIEKSZYCH WĘZŁÓW DROGOWYCH

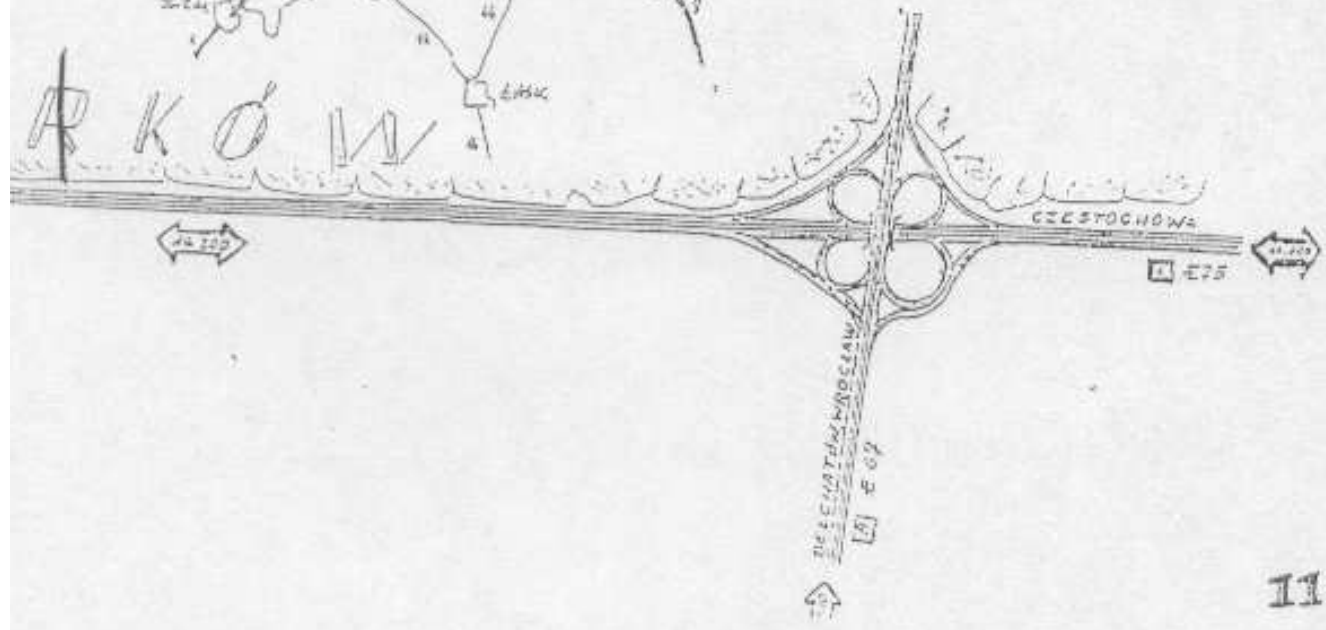
Znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie Piotrkowa Trybunalskiego, w pobliżu Bełchatowa. Przecinają się tam dwie trasy międzynarodowe: E-75 (zaczyna się na granicy norwesko-fińskiej, przebiega przez Finlandię do portu w Helsinkach, skąd po przekroczeniu Bałtyku trafia do Gdańska, przebiega w Polsce przez Toruń, Łódź, Piotrków Trybunalski, Częstochowę, Katowice, Cieszyn, następnie przez Czechosłowację, Węgry, Jugosławię i Grecję do Aten.), oraz E-67 (z Warszawy przez Piotrków Trybunalski, Bełchatów, Wrocław do Pragi). Trasy te, to polskie drogi krajowe nr.1 (w przyszłości autostrada A-1) oraz nr.8 (w przyszłości droga ekspresowa). Węzeł ten przecina również droga nr.44, przenosząca w dni powszednie znaczny ruch ciężarowy, a w okresie letnim skoncentrowany ruch rekreacyjny (jest to właściwie jedyne połączenie regionu łódzkiego z jego zapleczem rekreacyjnym nad Zalewem Sulejowskim). W przyszłości do tego węzła planuje się włączenie drogi ekspresowej stanowiącej połączenie z południowo-wschodnią częścią kraju (Rzeszów, Przemyśl). Jest kilka wariantów tego rozwiązania.

Nie należy więc dziwić się, że węzeł przedstawiony na rysunku przenosi znaczny jak na drogi zamiejskie ruch, na niektórych odcinkach pomiędzy 10-15tys. pojazdów na dobę. Sumaryczne obciążenie węzła (bo ten zespół węzłów wielopoziomowych należy traktować jako całość) jest rzędu 25tys. poj./dobę.





ARKÓW



Most w ciągu drogi krajowej nr.98 Wadowice - Rabka  
w Swinnej Porębie

Jest to most na rzece Skawie. Obiekt znajduje się na spadku 2,6% oraz na łuku wklęsłym o promieniu 3500m.

W planie występuje odcinek prosty, krzywa przejściowa i łuk o promieniu 500m. Jest to obiekt czteroprzęsłowy z betonu sprężonego o całkowitej długości 174,5m. Szerokość mostu 13,2m umożliwia zlokalizowanie jezdni szer.8,10m, 2 pasów bezpieczeństwa, chodników obustronnych i poręczy.

Wykonanie mostu zaprojektowano metoda nasuwania podłużnego, według zgłoszenia wynalazku pn. "Sposób budowy oraz konstrukcja mostów wieloprzęsłowych" złożonego w Urzędzie Patentowym 9 lutego 1990r. (P-283712) przez jego autorów:

dr inż. Stefana Jendrzeyka,  
mgr inż. Lechosława Gązdo,  
mgr inż. Grzegorza Siegela.

Most przez rzekę Wisłę koło Torunia

Jest to most planowany w ciągu przyszłej autostrady A1 (Transeuropejska Autostrada Północ-Południe) na kierunku trasy międzynarodowej E-75, oraz w ciągu przyszłej drogi ekspresowej nr. 10 (Warszawa - Szczecin).

Projekt podstawowy (inwestorski) przewidywał "powielenie" rozwiązania zastosowanego w ciągu drogi nr 7 (E-77) przy przekraczaniu rzeki Wisły w Zakroczymiu koło Warszawy (członkowie Klubu Inżynierii Ruchu mogli obejrzeć to rozwiązanie w czasie ostatniego spotkania w listopadzie 1991r), t.j.n. konstrukcji stalowej dziewięciu-przęsłowej (prześia od 57,0m do 105m długości).

Oferta firmy INKOM przewiduje wieloprzęsłowy, betonowy, szereżony ustrój ciągły belkowy.

Przewidziano 8 prześia o rozpiętości od 44,7m do 130m.

Konstrukcję nośną stanowi betonowa, jednokomorowa skrzynka szerokości 6,40m ze wspornikowo wysuniętą płytą pomostową o 2 wysięgnikach po 3,95m każdy.

Zaproponowano też inną lokalizację i konstrukcję podpór mostu w stosunku do projektu inwestorskiego. Na terenach zalewowych filary przewidziano na palach iniekcyjnych (iniekcja po

zbudowaniu podpór, co zwiększa nośność pała do ok. 5MN). Jako podpory skrajne zaproponowano przyczółki quasi-skrzyniowe. Jedyne dla przeseł nurtowych przewidziano rozwiązania jak w projekcie inwestorskim, z pewnymi usprawnieniami. Wszystkie fundamenty muszą mieć większą nośność, ponieważ most betonowy jest cięższy od stalowego.

Części nurtowe ustroju nośnego mają być wykonane metodą betonowania nawisowego. Części zalewowe - metodą nasuwania podłużnego.

Formowanie i sprężanie segmentów ustroju nastąpi zgodnie ze sposobem zgłoszonym w Urzędzie Patentowym (patrz informacja poprzednia n.t. mostu na Skawie w ciągu drogi nr. 98). Zasadnicze założenia wykonawcze oraz wytyczne technologiczne dotyczące jakości materiałów i robót budowlanych zostaną opracowane w projekcie technologicznym przez współpracującą szwajcarską firmę konsultingową VSL International.

Ofertę opracowano w przedsiębiorstwie "INKOM"

-Zakład Nowych Technologii i Wdrożeń w Gliwicach

Zespół autorski:

dr inż. S. Jendrzejek - projektant prowadzący

prof.inż.A. Jarominiak - fundamentowanie

doc dr inż. M Bietkowski - architektura

mgr inż. G. Siegiel

mgr inż. L. Gazda

mgr inż. A. Mulas

inż. J. Kołcosowski

mgr inż. E. Lip

## CO NOWEGO W "TRANSPORCIE MIEJSKIM"

Wracamy do tego cyklu w naszym biuletynie, ponieważ rzeczywiście wiele nowego dzieje się w tym miesięczniku. Zaczęło się od tego, że ZG SITK odkupił od Wydawnictwa Komunikacji i Łączności trzy tytuły miesięczników fachowych. Dwa z nich ("Drogownictwo" i "Przegląd Komunikacyjny"), redagowane do końca przez związane emocjonalnie z tymi tytułami zespoły ludzkie przeszły cały proces bezboleśnie i poza początkowymi opóźnieniami, właściwie zyskały na tej zmianie. "Transport Miejski" praktycznie przestał istnieć już w 1991r. Stracił czytelników i w znacznej mierze także autorów (bo kto chce pisać do nie czytanego pisma). Dlatego też przed nową redakcją powołaną przez ZG SITK stało trudne zadanie, zaczynania od nowa w trudnej sytuacji rynkowej. Czy to się uda - czas pokaże. Najazie ukazał się pierwszy numer promocyjny (oznaczony jako 1/4) w nowej szacie graficznej, z kolorową okładką i reklamami. Z publikacji wartych szczególnego zalecenia zawiera:

- Pierwszą część podręcznika metodycznego "Planowanie systemów transportu...". Dalsze części będą drukowane w kolejnych numerach. Warto przypomnieć, że poprzednia wersja tej książki z 1976r. była bardzo ceniona i znajdowała się na desce niemal każdego projektanta komunikacji w biurach planowania przestrzennego.

- Pierwszy artykuł z cyklu kursu współczesnej ekonomii, jak sądzić przydatnego w każdym przedsiębiorstwie i w zarządzaniu transportem.

- Rozważania nestora komunikacji miejskiej w Polsce prof. Jana Podoskiego nad przeszłością naszego transportu miejskiego.

- Pierwszy artykuł z cyklu możliwości i doświadczeń w dziedzinie opłat za korzystanie z dróg i urzędzeń drogowych.

- Zapowiedzi publikowania w TM :

- materiałów na temat transportu miejskiego przydatnych samorządom terytorialnych,

- ogłoszeń dyskusyjnych i polemik na temat kierunków przemian w drogownictwie miejskim, w tym na temat ostatniego projektu ustawy o drogach publicznych,

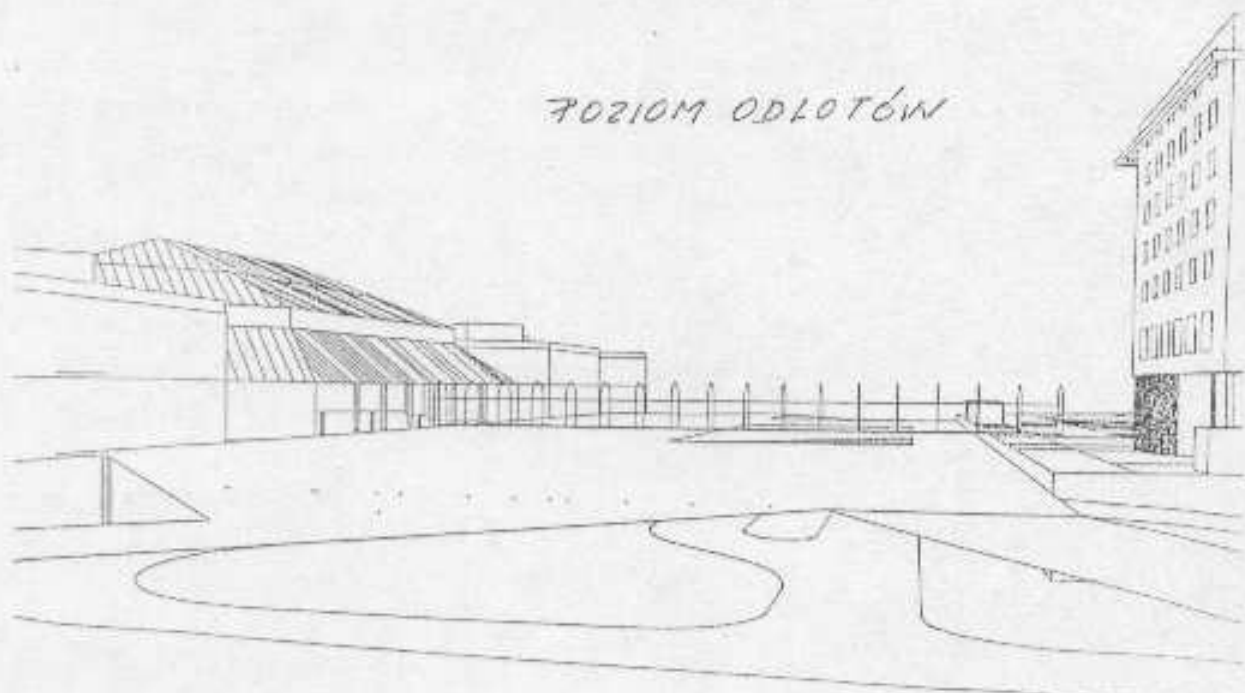
- materiałów dla egzaminatorów na prawo jazdy, oraz na styku inżynier ruchu - kierowca.

Z części tych zapowiedzi redakcja wyrażała się już w nr 5. Można w nim znaleźć m.in. program przekształceń drogownictwa miejskiego opracowany przez GDDP, oraz głosy polemiczne do tego programu: projektu ustawy o drogach publicznych, w tym stanowiska Unii Metropolii Polskich i Związku Miast Polskich.

Numer 6 będzie zawierał m.in. (oprócz kontynuacji cyklicznych) wypowiedź dyskusyjną autorów kontrowersyjnego opracowania z 1990r. na temat drogownictwa miejskiego oraz reportaż o dworcu lotniczym Okęcie. W nr 7/8 będzie na pewno omówienie bardzo interesującego dla inżynierów ruchu programu symulacyjnego i zasady bezpiecznego planowania rozwiązań drogowych. Nr 9 będzie w większości poświęcony problemom komunikacji miejskiej, w związku z przewidywanym we wrześniu Zjazdem Komunikacji Miejskiej.

## OKĘCIE

WZGLĘD ODLIOTÓW





## NOWY DWORZEC LOTNICZY W WARSZAWIE

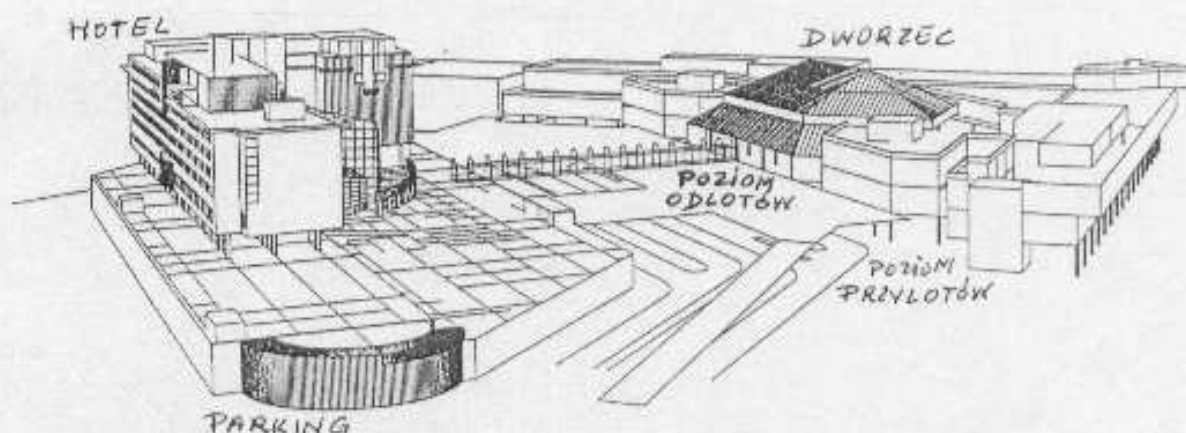
Od lipca 1992r. stolica nie będzie musiała się wstydić przed osobami przylatującymi z zagranicy. 17 czerwca niemiecka firma Hochtief (korzystająca także z usług polskich podwykonawców) przekazała eksploatatorom nowy, lotniczy terminal pasażerski na Okęciu w Warszawie. Przewiduje się, że obiekt ten zacznie normalnie funkcjonować jeszcze w końcu czerwca.

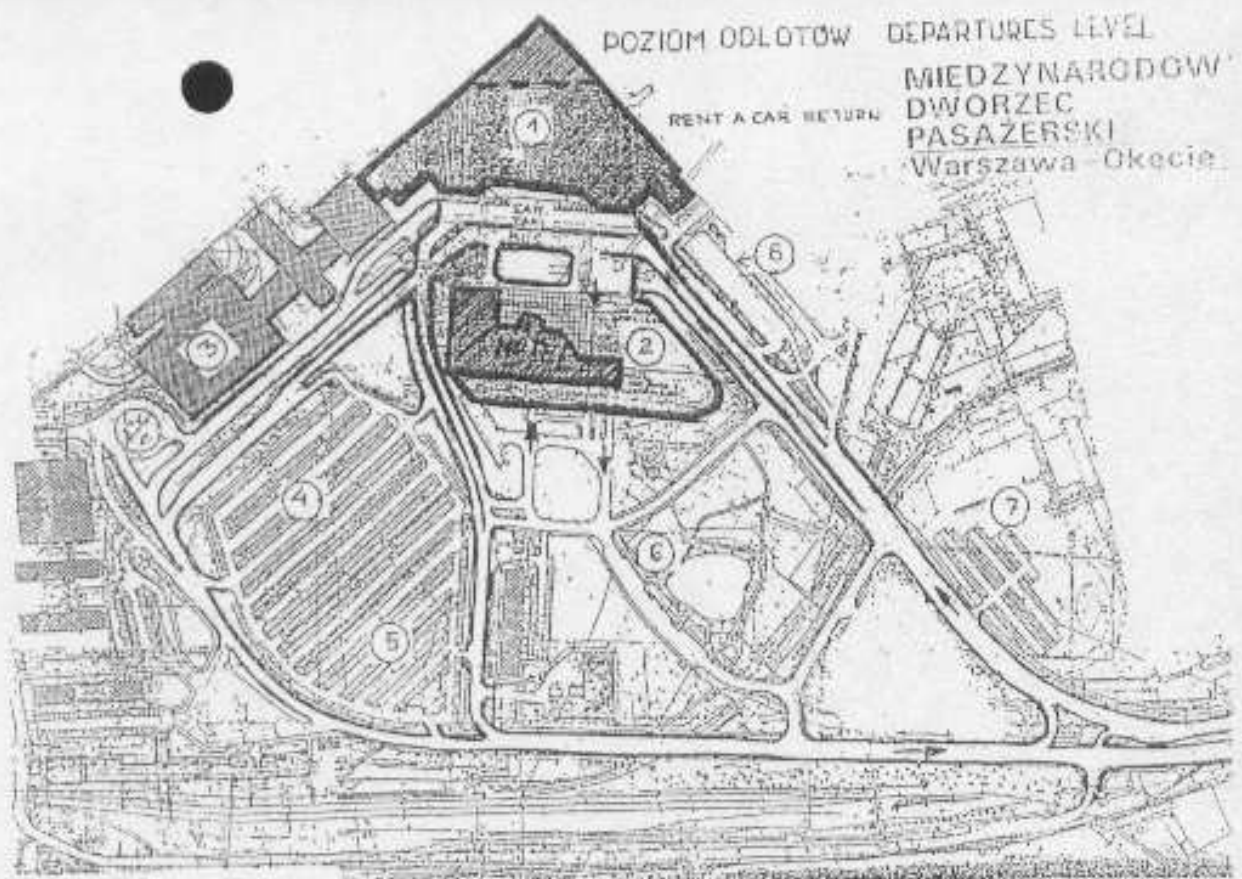
Budowa budynku dworca trwała 2 lata i tradycyjnie już, albo jak kto woli, zgodnie z polskim obyczajem wyprzedziła towarzyszące inwestycje obsługi komunikacyjnej obiektu, a zwłaszcza jego połączenia z miastem. Chociaż tym razem trudno cokolwiek zarzucić wykonawcom. Po prostu pewne decyzje zapadły zbyt późno. Trzeba też przyznać, że to co dotychczas wykonano wyróżnia się jakością i dyscypliną technologiczną.

Nowy dworzec lotniczy zapewni dobre warunki obsługi: przy ruchu rzędu 3,5 mln pasażerów rocznie. Dotychczas eksploatowane pawilony przepuszczały ok. 3 mln pasażerów rocznie, w warunkach, które nieraz były tematem krytyki, narzekań i dowcipów. Przy obecnej technice transportu lotniczego, przepustowość lotniska Okęcie w Warszawie wynosi 10 mln osób rocznie, t.j. niemal dwukrotnie więcej niż możliwości wszystkich istniejących obiektów obsługi pasażerów.

Tuż przed budynkiem dworca przewidziano parking wielopoziomowy na 1500 samochodów osobowych. W momencie

*C.D. NA STR. 19*





1-Budynek nowego dworca lotniczego.

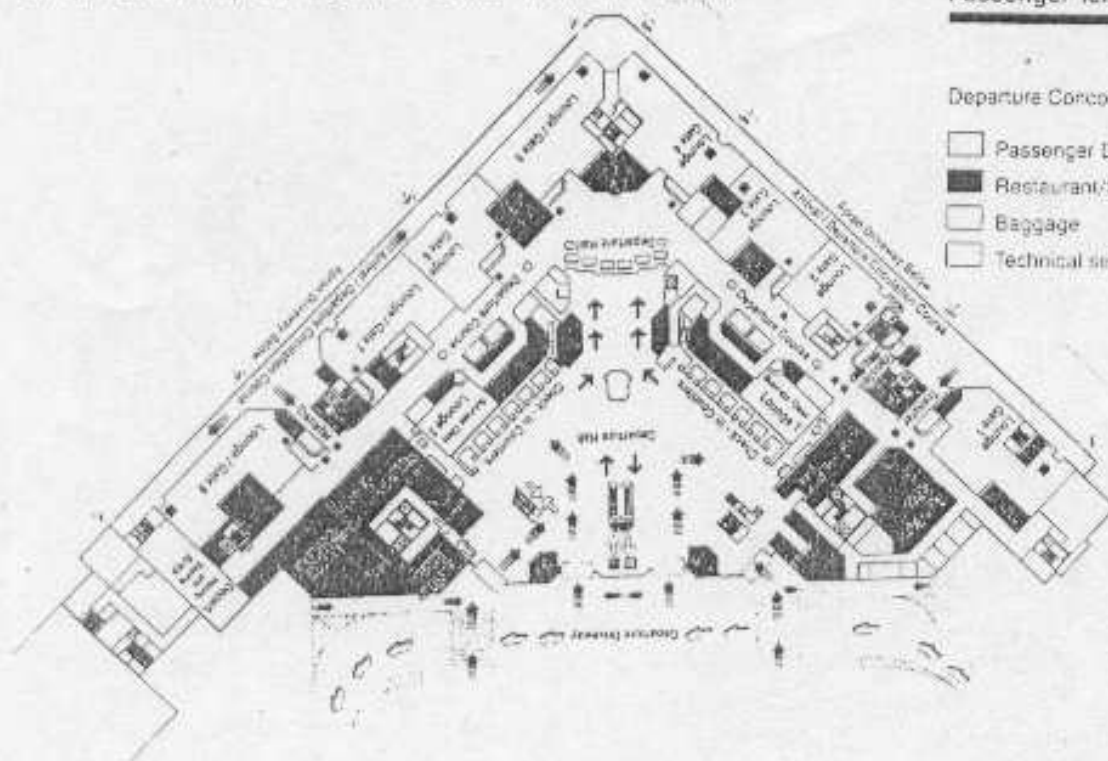
2-Parking wielopoziomowy (w budowie) na 1500 miejsc; nad parkingiem hotel.

3-Istniejący budynek dworcowy z lat 60. , ostatnio eksploatowany wyłącznie jako hala odlatów.

Passenger Terminal

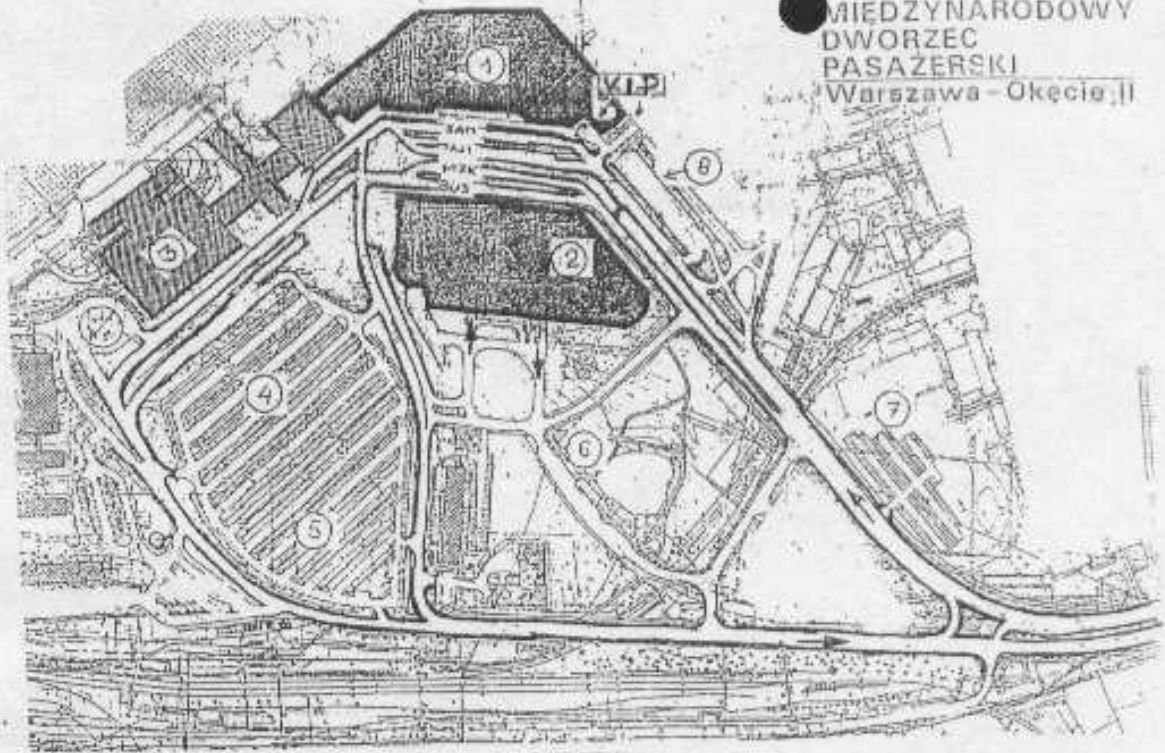
Departure Concourse

- Passenger Departure/Transit
- Restaurant/Shops/Information
- Baggage
- Technical service



POZIOM PRZYLOTÓW ARRIVALS

MIEDZYNARODOWY  
DWORZEC  
PASAZERSKI  
Warszawa - Okęcie II

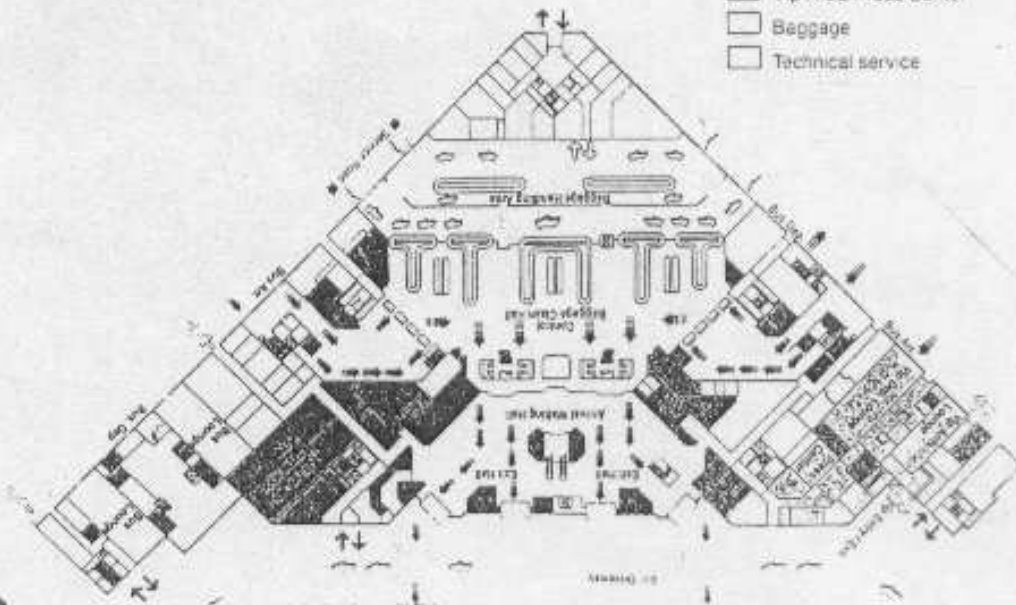


- 4,5-Istniejące place parkingowe o pojemności ok.1000 miejsc.
- 6-Tereny rekreacji lokalnej (uroczy staw i zagajnik).
- 7-Parking dla pracowników.
- 8-Podjazd dla VIP-ów.

*WSDY INTRUJANT  
PREDKONS*

Arrival Concourse

- Passenger Arrival/Transit
- Passenger Departure/Transit
- Restaurant/Shops/Information
- Vip Area/Press Center
- Baggage
- Technical service



przekazywanie terminalu gotowa była część konstrukcyjna parkingu oraz estakady podjazdowe i zjazdowe. Całość, po zakończeniu robót będzie tworzyła logiczny układ obsługi komunikacyjnej.

Pasazerowie odlatujący przyjeżdżają w zasadzie samochodami (główny ciężar obsługi i połączenia lotniska z miastem przejął zgodnie ze stosowanymi w Warszawie zasadami polityki komunikacyjnej - transport indywidualny) na poziom odlotów (górną kondygnacja), po czym, po wyładowaniu bagażu samochód może być odprowadzony bezpośrednio na parking wielopoziomowy.

Po przylocie pasażer może z dolnego poziomu przejść wraz z bagażem do parkingu (lub na przystanek autobusu komunikacji miejskiej) i odjechać w kierunku miasta. Mam nadzieję, że wzorem innych dworców lotniczych, także na Dłęciu zostanie wreszcie rozwiązany problem wózków na bagaże. Dla tych, którzy muszą pozostać w pobliżu lotniska oddany zostanie do dyspozycji hotel, którego budowę nad parkingiem właśnie rozpoczęto. Natomiast w fazie końcowej znajduje się realizacja pierwszego węzła drogowego umożliwiającego rozplót ruchu kołowego w różnych relacjach.

#### JAKIE BĘDZIE NOWE ROZPORZĄDZENIE

Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych przystąpiły do opracowania nowej wersji rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych. Wersja wstępna uwzględnia dotychczasowe zmiany wprowadzone przy wydawaniu instrukcji oraz przy nowelizacji ustawy *Prawo o ruchu drogowym*. Jednak już pobieżne przejście projektowanego tekstu wskazuje na to, że zapomniano o uwagach i propozycjach zgłaszanych przez inżynierów ruchu. Uważam, że obowiązkiem członków Klubu Inżynierii Ruchu jest przypomnienie tych dokumentów i sformułowanie własnego stanowiska. Postaramy się zrobić to w czasie spotkania w Bełchatowie, nie zamykając jednak tematu ostatecznie. Jeszcze przez tydzień, t.j. do 6 lipca będziemy czekać na dodatkowe uwagi i propozycje.

Zygmunt Łędałewicz

*SZANOWNI PAŃSTWO*

*Firma nasza oferuje usługi z zakresu budownictwa drogowego i elektrycznego a w szczególności:*

- budowę, modernizację i konserwację ulicznej sygnalizacji świetlnej;
- oznakowanie dróg, ulic oraz uliczek osiedlowych;
- wykonywanie wszelkiego typu robót elektroenergetycznych.

*Oferujemy również usługi w zakresie:*

- doradztwa, konsultacji, opiniowania oraz projektowania w zakresie organizacji ruchu drogowego oraz sygnalizacji świetlnej;
- organizacji ruchu na czas trwania robót w pasie drogowym;
- rozwiązywania problemów parkowania;
- zastosowanie niestandardowych metod organizacji ruchu.

*Ponadto w ramach usług dodatkowych nasza firma może podjąć się zadań:*

- wyszukiwania terenów pod inwestycje;
- załatwiania lokalizacji i wszystkich formalności;
- pełna obsługa przygotowania inwestycji.

*Konkurencyjność firmy wynika z jej sprawności oraz wysokiej jakości wykonywanych prac, krótkich terminach realizacji i niskich cenach.*

**ZAPRASZAMY DO WSPÓŁPRACY**



Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Usługowe "MERTEX"  
00-021 Warszawa ul. Rutkowskiego 25/13a