



Polski Kongres Drogowy

XI WARMIŃSKO-MAZURSKIE FORUM DROGOWE

„Drogi Przyszłości – skok w nieznane”

Ryn, 14-16 września 2025 r.

DOKĄD ZMIERZA POLSKIE MOSTOWNICTWO

TRWAŁOŚĆ, ŚRODOWISKO I PRZYSZŁE GRANICE

INŻYNIERII MOSTOWEJ



prof. dr hab. inż. Adam Wysokowski

Uniwersytet Zielonogórski

Przewodniczący Związku Mostowców RP



POLSKIE MOSTOWNICTWO

stoi dziś

między ochroną **dziedzictwa technicznego**
a wyzwaniem **nowoczesnej inżynierii**.

ABY MOGŁO BYĆ NOWOCZESNE

siłą rzeczy

musi dostosować się
do nowych trendów naszej cywilizacji.

**Z uwagi na to stwierdzenie,
Polskie mostownictwo obecnie zmierza w stronę:**

- **Cyfryzacji (BIM, monitoring).**
- **Zrównoważonego rozwoju (ekologia, recykling).**
- **Kształcenia niezbędnych kadr (inżynieria mostowa)**
- **Rozwoju nowoczesnego systemowego podejścia do utrzymania i bezpieczeństwa obiektów.**

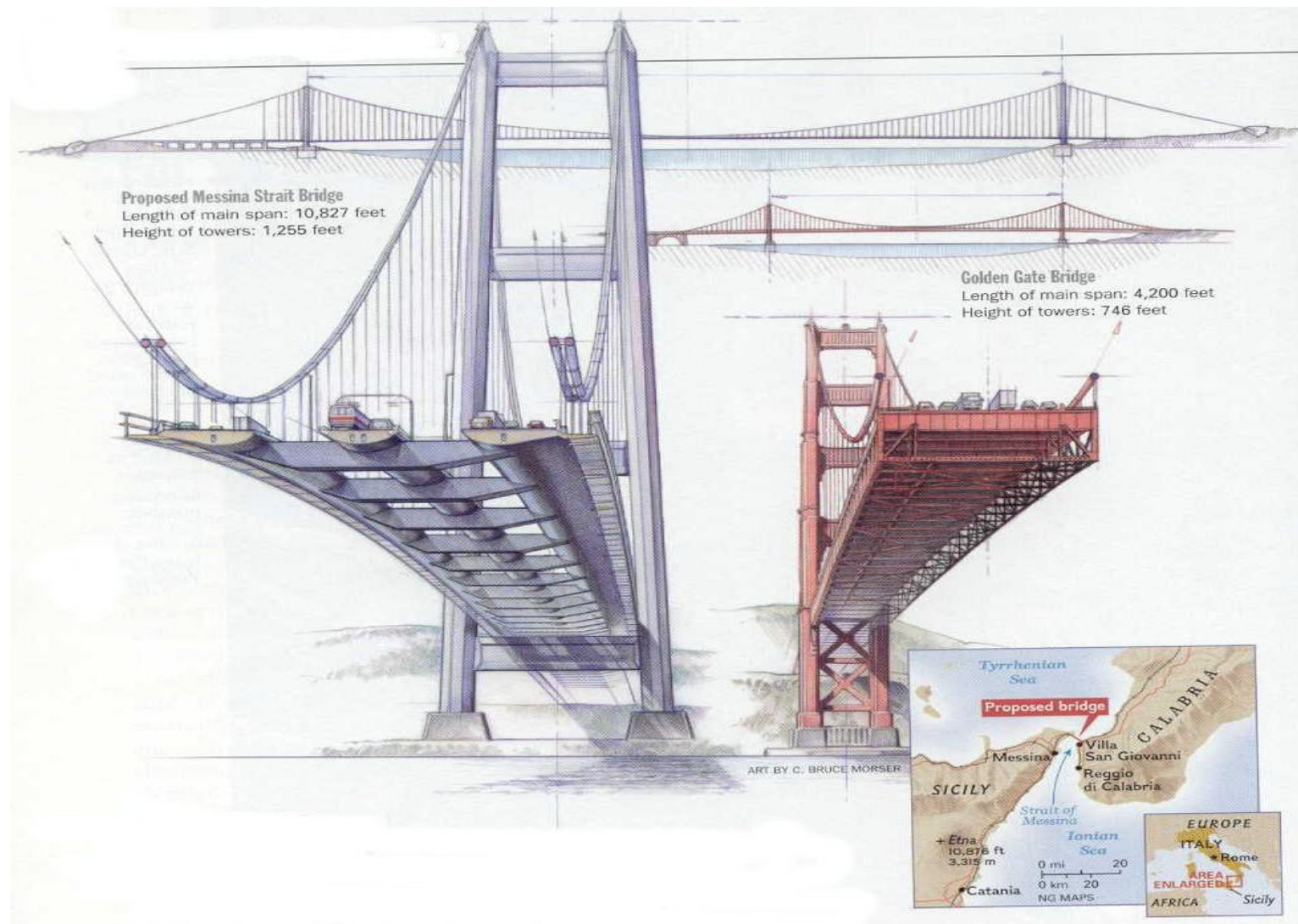
Mamy zatem wiele jeszcze do zrobienia

Coraz dalej

Most Çanakkale 1915 (2023 r.)
Przęsło nurtowe - długość 2023 m,
a konstrukcja mostu - 4608 m.
Most jest najdłuższym obecnie
mostem wiszącym na świecie.



Messina Strait Bridge, Włochy

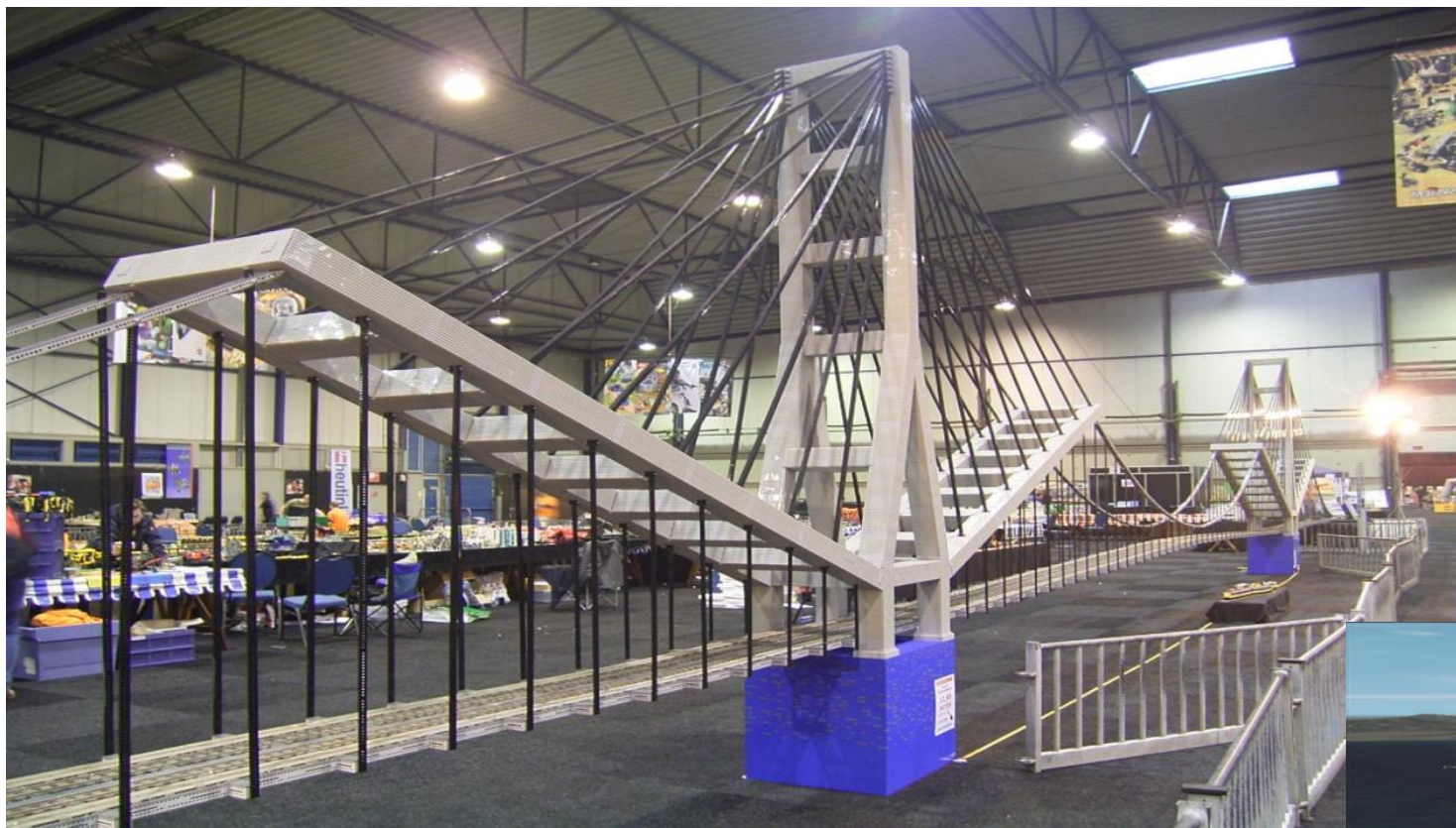


Przeprawa o rozpiętości **3600m** i szerokości **60m** będzie najdłuższym mostem wiszącym na świecie. Podtrzymujące całość wieże będą miały **375 m** wysokości

Porównanie mostu Messina z mostem Golden Gate

Most przez Gibraltarską, Europa - Afryka

(Most o konstrukcji wisząco - podwieszanej)



Przeprawa ma osiągnąć
długość **14 000 m.**

Planowana rozpiętość
przęseł **5 000 m!**

Model wytrzymałościowy mostu

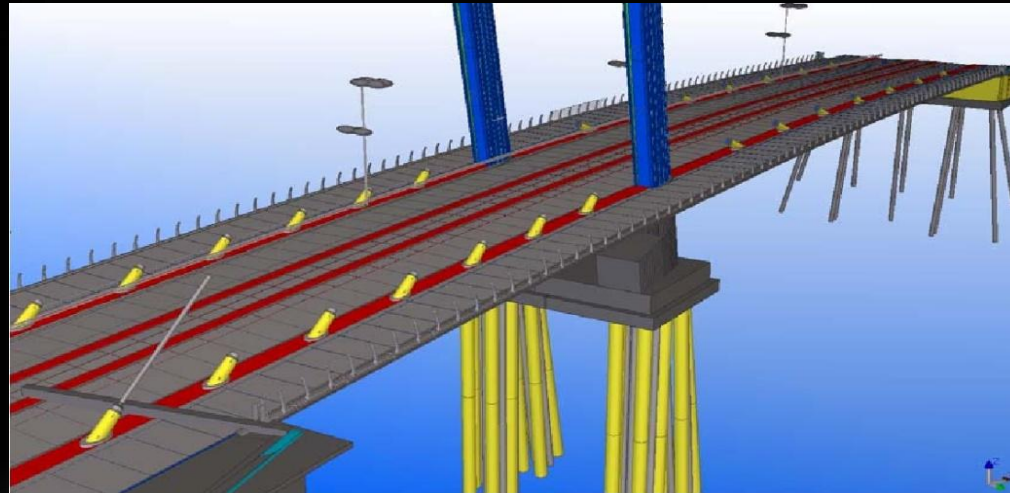


Coraz wyżej

Najwyższy most świata (2025 r.)
w prowincji Kuejczou w Chinach.
Wznosi się **625 m** nad poziomem rzeki,
czyli ma o ponad 280 m więcej niż
wiadukt Millau we Francji.



ZARZĄDZANIE GOSPODARKĄ MOSTOWĄ W ASPEKTCIE BIM I ANALIZY DANYCH

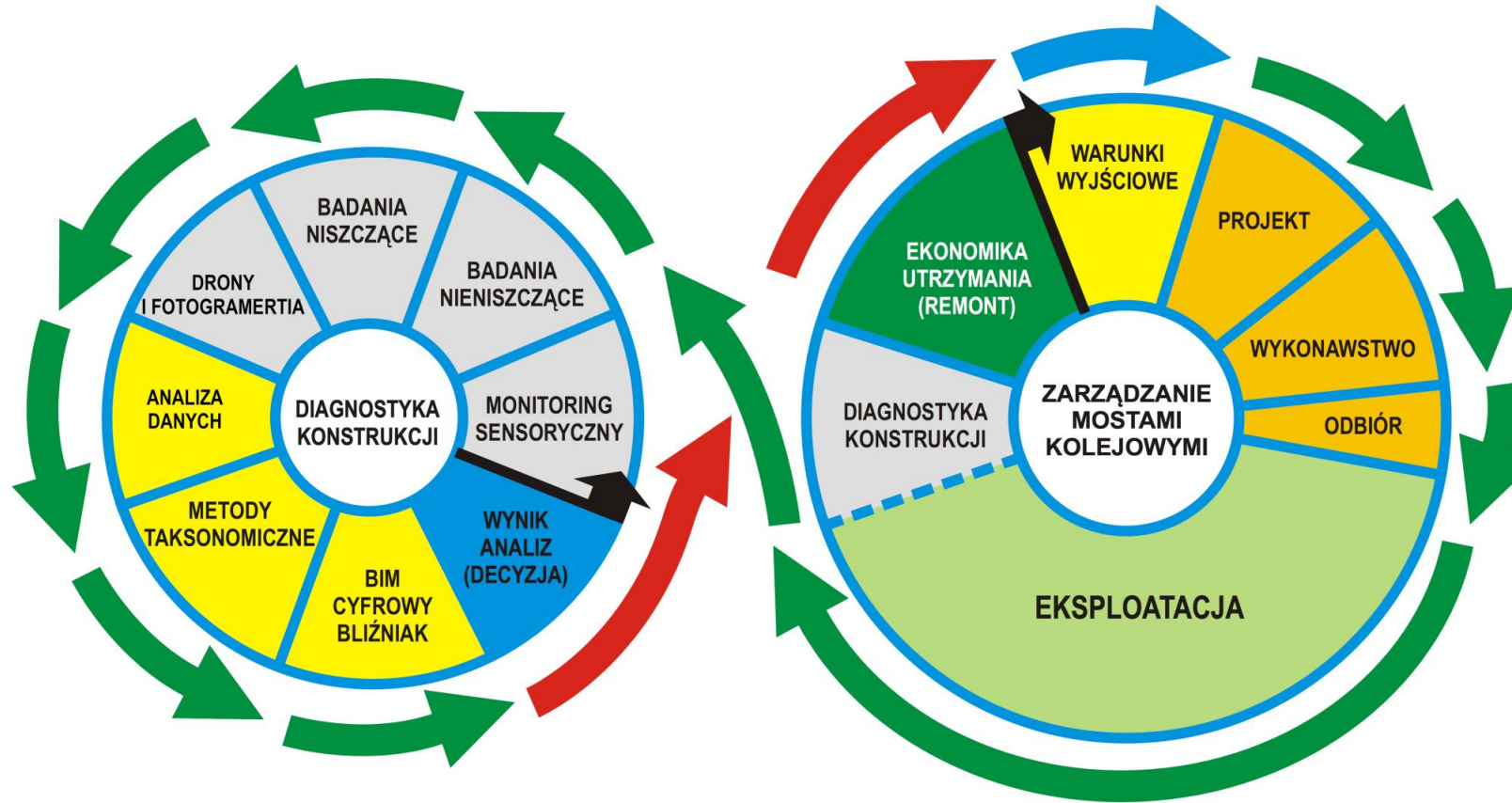


PROBLEMY WSPÓŁCZESNEGO ZARZĄDZANIA INFRASTRUKTURĄ MOSTOWĄ

- Brak spójnego wdrożenia BIM i narzędzi cyfrowych w zarządzaniu mostami.
- Dane o mostach są rozproszone,
**brak centralnej bazy integrującej przeglądy,
projekty i eksploatację.**



**Należy dążyć do wdrożenia BIM jako standardu,
oraz wprowadzić systemy analizy danych
(wsparcie AI) w utrzymaniu infrastruktury mostowej.**



NOWOCZESNE ZARZĄDZANIE MOSTAMI

PROBLEMY EKSPLOATACYJNE KONSTRUKCJI SPRĘŻONYCH



PROBLEMY WSPÓŁCZESNYCH KONSTRUKCJI SPRĘŻONYCH



GENERALNY DYREKTOR DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

Warszawa, 29. 03. 2023 r.

DTB.WM-ZSR.4110.3.2023

DTB.WM-ZSR.4110.3.2023.EJ
133921 30.03.2023 00

Polski Komitet Normalizacyjny
Świętokrzyska 14
00-050 Warszawa

Pan

prof. dr hab. inż. Henryk Zobel

Przewodniczący

Komitetu Technicznego nr 251

Polskiego Komitetu Normalizacyjnego

65439

Proszony Panie Przewodniczący Profesore!

Zwracam się z wnioskiem do Komitetu Technicznego nr 251 o opracowanie załącznika krajowego do norm PN-EN 1992-1-1 oraz PN-EN 1992-2 dotyczącego projektowania konstrukcji sprężonych, doprecyzowującego i określającego szereg parametrów projektowych mających wpływ na jakość i trwałość obiektów o konstrukcji sprężonej.

Zagadnienie jest znaczące, ponieważ jak wynika ze statystyki, w 2021r. już niemal połowa (49,5%) zarządzanych tylko przez GDDKiA obiektów mostowych wykonana została w technologii betonu sprężonego (w sztukach: na przestrzeni ostatnich 20 lat nastąpił 7-mio krotny wzrost liczby tych obiektów). Identyfikujemy powstawanie wad na skutek niewłaściwego zaprojektowania i wykonania konstrukcji sprężonych tj. przykładowo zarysowania w obrębie głowicy kotwiącej, zarysowania w miejscach zakrzywienia trasy kabli, odpajanie i ubytki betonu wymagających bezpośredniej naprawy jeszcze na etapie budowy bądź we wczesnym okresie eksploatacji.

Uważamy, że w załączniku krajowym należy określić wymagania dotyczące m.in.:

- współczynników bezpieczeństwa dla konstrukcji sprężonych,
- zasad kształtowania stref zakotwienia,
- sprawdzenia naprężeń na docisk w strefie przylegającej do zakotwień,
- sprawdzenia naprężeń stref zakotwienia na rozciąganie,
- sprawdzenia na ukośne ścinanie narożników belek kablobetonowych,
- sprawdzenia na nośność graniczną wywołaną wyczerpaniem nośności strefy rozciąganej przy zginaniu,
- maksymalnej dopuszczalnej siły sprężającej wciąganych,
- zbrojenia stref zakotwień kabli sprężających (wytrzymałość i zagęszczenie zbrojenia),
- zbrojenia w strefach styków segmentów,

- dopuszczalnej odchyłki montażowej przy nasuwaniu konstrukcji,
- zasad uciągania kabli sprężających,
- warunków wymiany kabli sprężających zewnętrznych.

Opracowanie załącznika krajowego do projektowania konstrukcji kablobetonowych przyczyni się do podniesienia jakości i trwałości obiektów, dla których ze względu na znaczące parametry przeszkód (rzeki, linie kolejowe, doliny itp.) nie można zastosować typowych konstrukcji prefabrykowanych.

Kwestie te powinny być uregulowane na poziomie załącznika krajowego tak aby były uniwersalne i dotyczyły wszystkich zarządców infrastruktury.

Problematyka wad mostowych konstrukcji sprężonych przedstawiona została przez Pana Profesora Krzysztofa Żółtowskiego na posiedzeniu Rady Naukowej działającej przy Generalnym Dyrektorsie Dróg Krajowych i Autostrad w dniu 07.03.2023r. W wyniku dyskusji sformułowano wniosek końcowy, że projektowanie konstrukcji sprężonych powinno być uregulowane w załączniku krajowym, tak jak jest to unormowane w innych krajach europejskich, np. w załączniku DIN EN 1992-1-1/NA oraz DIN EN 1992-2/NA.

Z wyrazami szacunku,

mgr GENERALNY DYREKTOR
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
Tomasz Żuchowski
Tomasz Żuchowski

Do wiadomości:

Przewodniczący oraz członkowie Rady Naukowej przy Generalnym Dyrektorsie DKIA:
prof. dr hab. inż. Janusz Rymsza,
prof. dr hab. inż. Tomasz Siwowski,
dr hab. inż. Krzysztof Żółtowski,
dr hab. inż. Marek Salamak.

2023 r.

Cytat z pisma GDDKiA:

Zagadnienie jest znaczące, ponieważ jak wynika ze statystyki, w 2021r. już niemal połowa (49,5%) zarządzanych tylko przez GDDKiA obiektów mostowych wykonana została w technologii betonu sprężonego (w sztukach: na przestrzeni ostatnich 20 lat nastąpił 7-mio krotny wzrost liczby tych obiektów). Identyfikujemy powstawanie wad na skutek niewłaściwego zaprojektowania i wykonania konstrukcji sprężonych tj. przykładowo zarysowania w obrębie głowicy kotwiącej, zarysowania w miejscach zakrzywienia trasy kabli, odspajanie i ubytki betonu wymagających bezpośredniej naprawy jeszcze na etapie budowy bądź we wczesnym okresie eksploatacji.

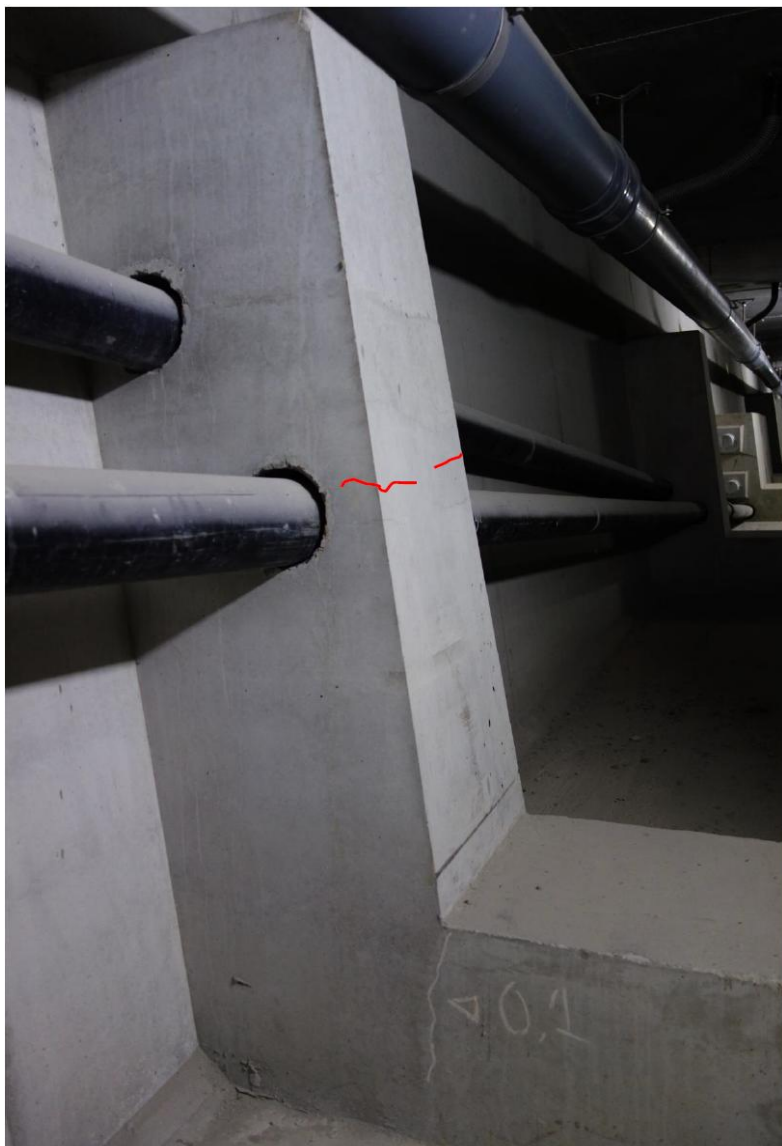


NIESZCZELNOŚCI URZĄDZEŃ DYLATACYJNYCH



REŻIM WYKONAWSTWA





RYSY DEWIATORÓW



PRZYKŁAD KONSTRUKCJI WIADUKTU WYKONANEGO Z DŹWIGARÓW KABLOBENONOWYCH



RYSA DŹWIGARA KABLOBETONOWEGO



RYSY POPRZECZNIC PODPOROWYCH

PROBLEM BRAKU MIARODAJNEJ WIEDZY O RZECZYWISTEJ TRWAŁOŚCI KONSTRUKCJI Z BETONU SPRĘŻONEGO.



**NALEŻY WDRÓŻYĆ OBOWIĄZKOWĄ
PONADPROGRAMOWĄ DIAGNOSTYKĘ
KONSTRUKCJI SPRĘŻONYCH,
ORAZ NOWE WYTYCZNE PROJEKTOWE
I SPRAWDZONE PROGRAMY NAPRAWCZE.**



**KATASTROFA MOSTU CAROLI,
DREZNO 11.06.2024 R.**

PROBLEMATYKA MOSTOWYCH OBIEKTÓW ZABYTKOWYCH



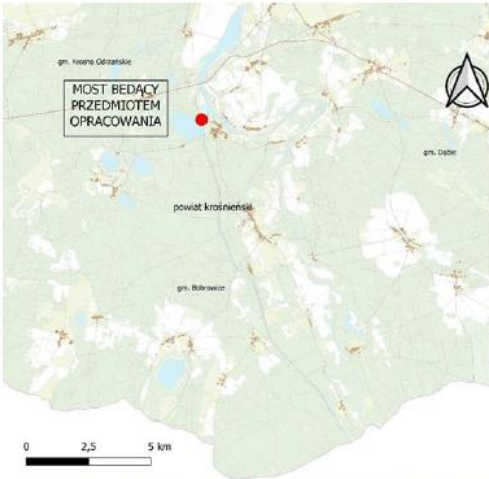
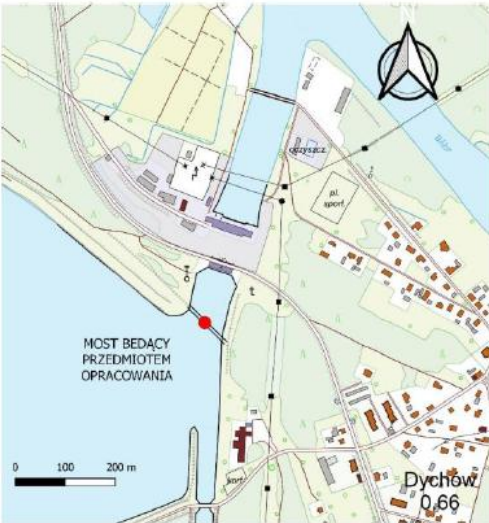
STALOWY MOST KOLEJOWY IM. ERNESTA MALINOWSKIEGO W TORUNIU

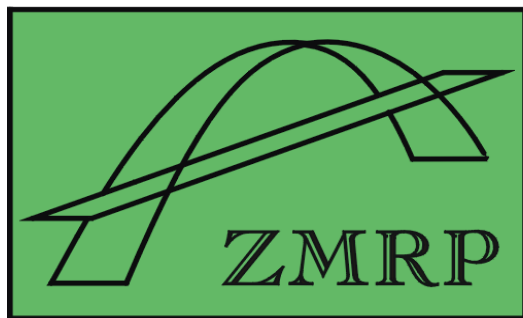


GŁÓWNY PROBLEM - BRAK SPÓJNEJ DEFINICJI „ZABYTKU”

**W efekcie część mostów
ujęta jest w rejestrach konserwatorskich,
ale bez jasnych zasad eksploatacji i utrzymania.**

**Potrzebne jest wprowadzenie jednolitej definicji i procedur
dla mostów historycznych
oraz integracja inżynierii mostowej z ochroną dziedzictwa.**

KARTA EWIDENCYJNA ZABYTKU NIERUCHOMEGO WPISANEGO DO REJESTRU ZABYTKÓW		3. Miejscowość DYCHÓW	
1. Nazwa MOST KOLEJOWY NAD KANAŁEM DYCHOWSKIM W DYCHOWIE		2. Czas powstania ok. 1936 r.	
11. Materiały graficzne Widok mostu od strony południowej. Plan orientacyjny w skali 1:250 000. Plan sytuacyjny w skali 1:10 000.		4. Adres Linia kolejowa nr 365 Stary Raduszec – Łęknica, km 6,750 nr ewidencyjny działki: nr 306, obręb Dychów, gmina Bobrowice nr księgi wieczystej 5. Przynależność administracyjna województwo lubuskie powiat krośnieński gmina Bobrowice	
		6. Współrzędne geograficzne N: 51°98'71" E: 15°05'35"	
		7. Poprzednie nazwy miejscowości Deichow (do 1945 r.)	
		8. Właściciel i jego adres PKP PLK S.A. ul. Traugutta 10, 65-025 Zielona Góra	
		9. Użytkownik i jego adres PKP PLK S.A. ul. Traugutta 10, 65-025 Zielona Góra	
10. Formy ochrony Rejestr zabytków nr data		 	



ZWIĄZEK MOSTOWCÓW
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

POLISH SOCIETY OF BRIDGE ENGINEERS

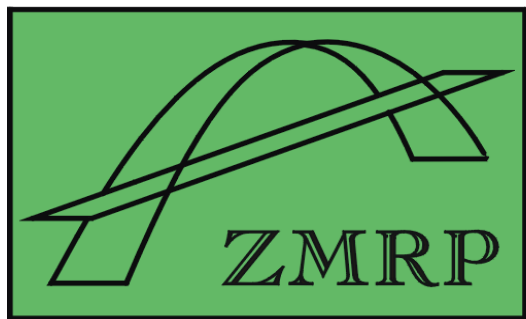
Collective Member of

International Association for Bridge and Structural Engineering

Zespół ZMRP ds. Obiektów Zabytkowych

**Organizację tych działań w ramach ZMRP
prowadzi kol. prof. Arkadiusz Madaj.**

**Należy dążyć do standaryzacji metod oceny,
oraz opracowania skróconych wytycznych
dla konserwatorów i zarządców infrastruktury.**



ZWIĄZEK MOSTOWCÓW
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

POLISH SOCIETY OF BRIDGE ENGINEERS

Collective Member of

International Association for Bridge and Structural Engineering

Utworzenie Zespołu w ramach ZMRP

W celu przygotowania wniosku

**o wpisanie Mostu w Maurzycach PROF. S. BRYŁY
na listę światowego dziedzictwa UNESCO.**

Skład Zespołu:

Krzysztof Dudek - Oddział Pomorsko-Kujawski ZMRP

Marek Gotowski - Oddział Pomorsko-Kujawski ZMRP

Marcin Amróż – Dyrektor GDDKiA o/Bydgoszcz

Adam Wysokowski – Przewodniczący ZMRP



1928r

**Pierwszy na świecie
most spawany prof. Stefana Bryły**

OCENA NOŚNOŚCI EKSPLOATOWANYCH MOSTÓW DROGOWYCH I KOLEJOWYCH



Przy ocenie nośności istniejących konstrukcji mostowych tak drogowych jak i kolejowych zdaniem autora **nie można bezkrytycznie stosować obowiązujących norm w tym eurokodów.** Współczesne normatywy służą do projektowania nowych konstrukcji mostowych.

Istniejące i eksploatowane obiekty mostowe zostały zaprojektowane i wykonane według normatywów obowiązujących w danym czasie.

Współczynniki bezpieczeństwa
dla eksploatowanych konstrukcji
mogą i muszą być oceniane indywidualnie
na podstawie badań materiałowych i analiz obciążeń
w ramach prac inspekcyjnych i ekspertyz.



**Jeżeli będziemy stosować nowe normy
do istniejących mostów ...**

**... to „rozbierzemy”
większość eksploatowanych
obiektów mostowych.**

**MOST STALOWY (NAD ODRA)
NA ŚRUBY SPREŻAJĄCE
W CIĄGU DK3 W CIGACICACH
– ROZEBRANY W RAMACH
BUDOWY TRASY S3**



PROBLEMY Z KOROZJĄ STAŁOWYCH MOSTÓW DROGOWYCH I KOLEJOWYCH



Najważniejsze problemy związane z korozją mostów stalowych

- **Postępująca degradacja konstrukcji stalowych, sięga obecnie 6 – 8 % PKB.**
- **Brak wystarczających środków na systemową ochronę antykorozyjną i remonty.**

**Należy pilnie wdrożyć system oceny
stanu powłok ochronnych,
jako stały element inspekcji obiektu inżynierskiego.**

**Ponadto należy stosować
nowoczesne, trwałe powłoki
i technologie antykorozyjne.**



**MOST PIASKOWY WE WROCŁAWIU
STAN ZABEZPIECZEŃ ANTYKOROZYJNYCH
PO REMONCIE**

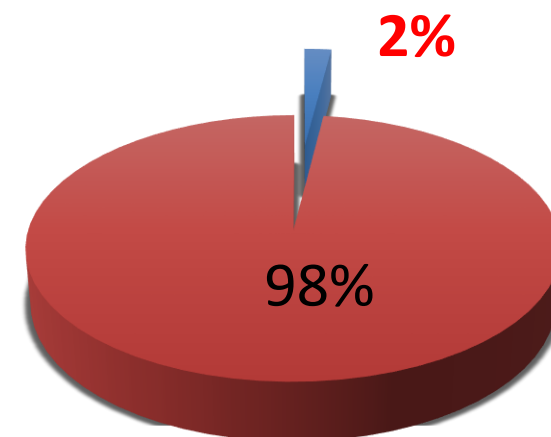


UTRZYMANIE OBIEKTÓW MOSTOWYCH



Według oszacowań autora,
m.in. w ramach koordynacji
działań przy **Systemie Gospodarki Mostowej**

wynika, że nakłady na utrzymanie w wysokości **ok. 2%**
wartości obiektu mostowego
w czasie jego całego cyklu życia
wystarczą na przedłużenie okresu użytkowania
na co najmniej kilka następnych dekad.



**Ponadto można autorytatywnie stwierdzić,
że brak utrzymania obiektów mostu
skraca jego żywotność o 50%
w stosunku do założonej trwałości.**

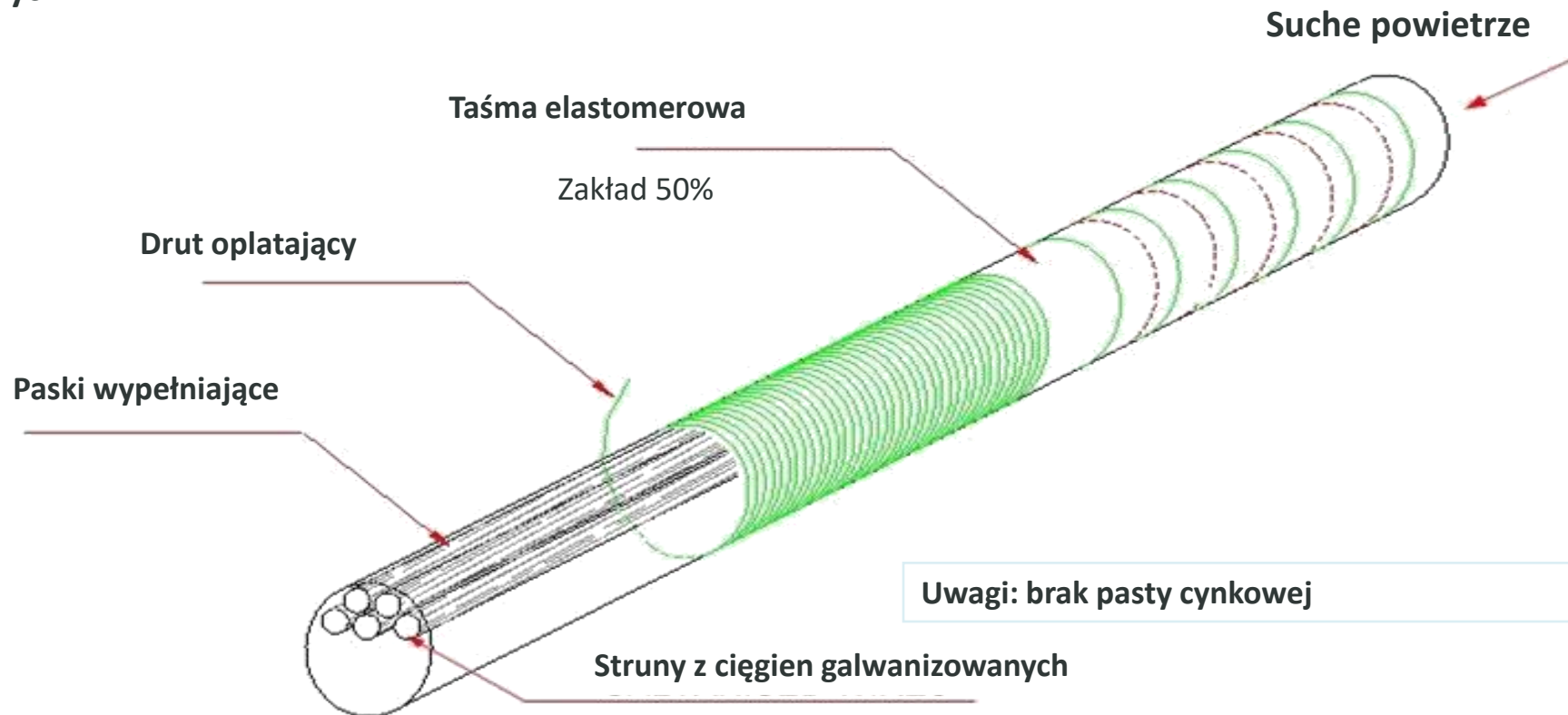
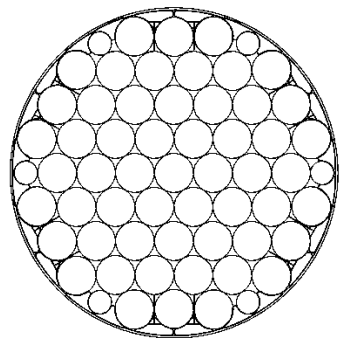


Przykład systemu przewietrzania kabli mostowych

Most Hoga Kusten, Szwecja

Zasady uszczelniania kabli głównych

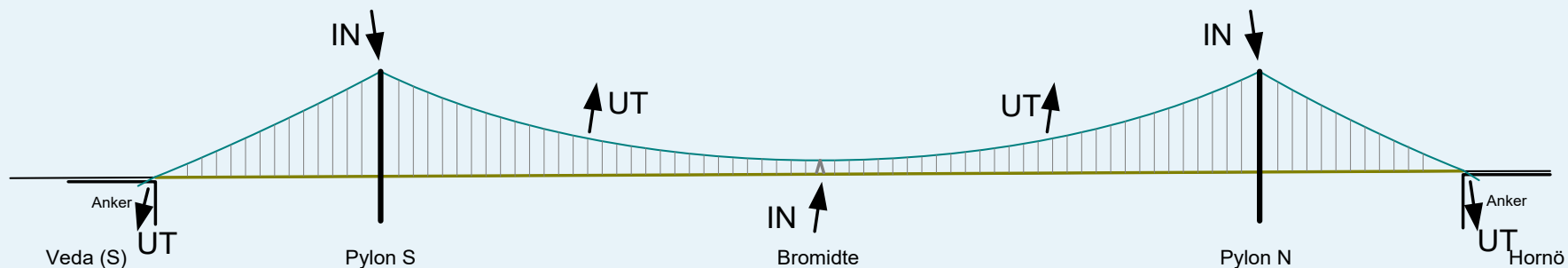
Pustki w kablach głównych > 21%



Przykład Most Hoga Kusten, Szwecja



Plan systemu osuszania



- Urządzenia systemu osuszania w dźwigarze głównym i w pylonach
- Monitoring wilgotności, temperatury, ciśnienia i przepływu powietrza

PRZEGLĄDY MOSTÓW W UJĘCIU USTAWY PRAWO ZAMÓWIEŃ PUBLICZNYCH



- **Kryterium ceny**
przeważa nad kompetencjami wykonawcy.
- **Niska jakość przeglądów z całkowitym**
pominięciem doświadczenia ich wykonawców.



PRZYKŁAD CENY PRZETARGU ZA WYKONANIE PRZEGLĄDÓW PIĘCIOLETNICH

Data 2025-08-20

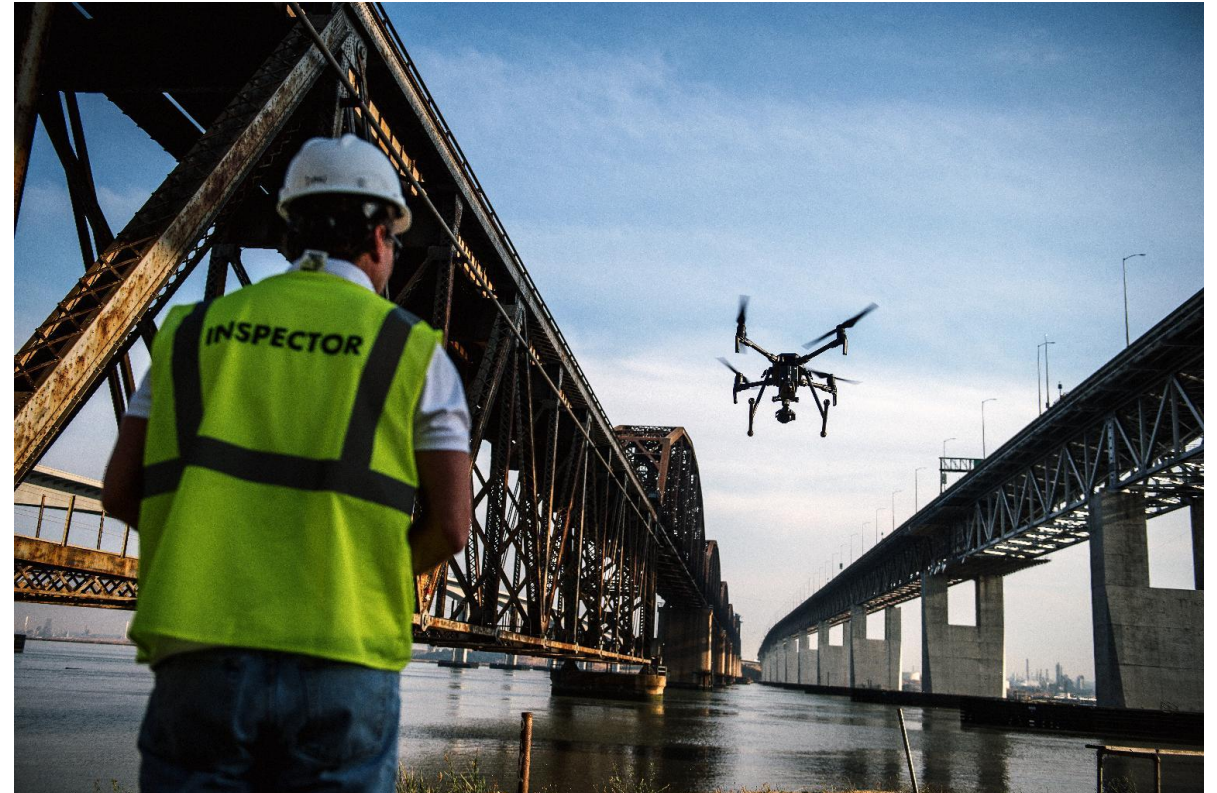
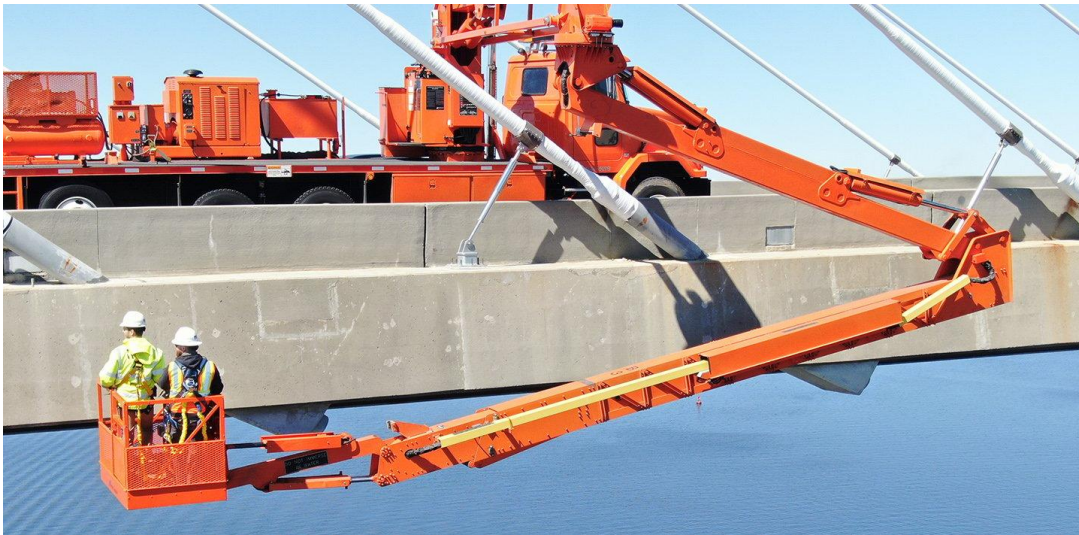
Kontrola okresowa zgodnie z Art. 62 ust. 1 Prawa budowlanego - obiektów budowlanych –obiektów mostowych - okresowa (pięcioletnia) z dokumentacją fotograficzną.

Liczba obiektów mostowych: 59 Obiektów inżynierskich (mosty i wiadukty)

Cena ofertowa brutto: 8.990,00 zł

152,37 zł brutto / 1 obiekt mostowy

NOWOCZESNY SPRZĘT UMOŻLIWIAJĄCY WYKONYWANIE PRZEGLĄDÓW I INSPEKCJI OBIEKTÓW INŻYNIERSKICH



KSZTAŁCENIE KADR INŻYNIERSKICH W ZAKRESIE MOSTOWNICTWA



KSZTAŁCENIE KADR INŻYNIERSKICH – POTRZEBA SPECJALISTÓW

- **Malejące zainteresowanie studiami z zakresu budownictwa drogowego, kolejowego i mostowego.**
- **Ograniczona liczba katedr zajmujących się mostami.**

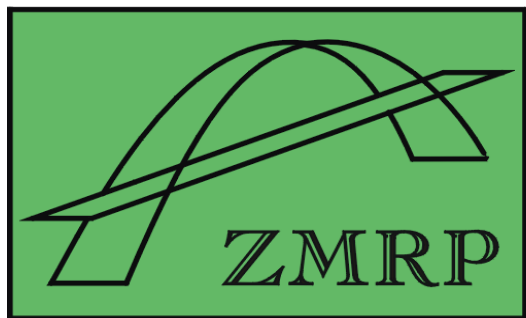




**DZIEŃ MOSTOWCA ZMRP O/MAŁOPOLSKI
KRAKÓW MAJ 2025**



**KONKURS „FOODBRIDGE”
„NOŚNOŚĆ MOSTÓW Z MAKARONU”
W RAMACH KONFERENCJI INFRADAYS 2024**



ZWIĄZEK MOSTOWCÓW
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

POLISH SOCIETY OF BRIDGE ENGINEERS

Collective Member of

International Association for Bridge and Structural Engineering

Akademia ZMRP

Studium Podyplomowe dla Inżynierów Budownictwa.

Zaproponowano w tym celu utworzenie

tw. „szkół” dla mostowców,

które miałyby na celu przekazywanie wiedzy
młodszym kolegom oraz pomoc np. w uzyskaniu
uprawnień mostowych.

Organizację tej inicjatywy

podjął się prof. Krzysztof Żółtowski.

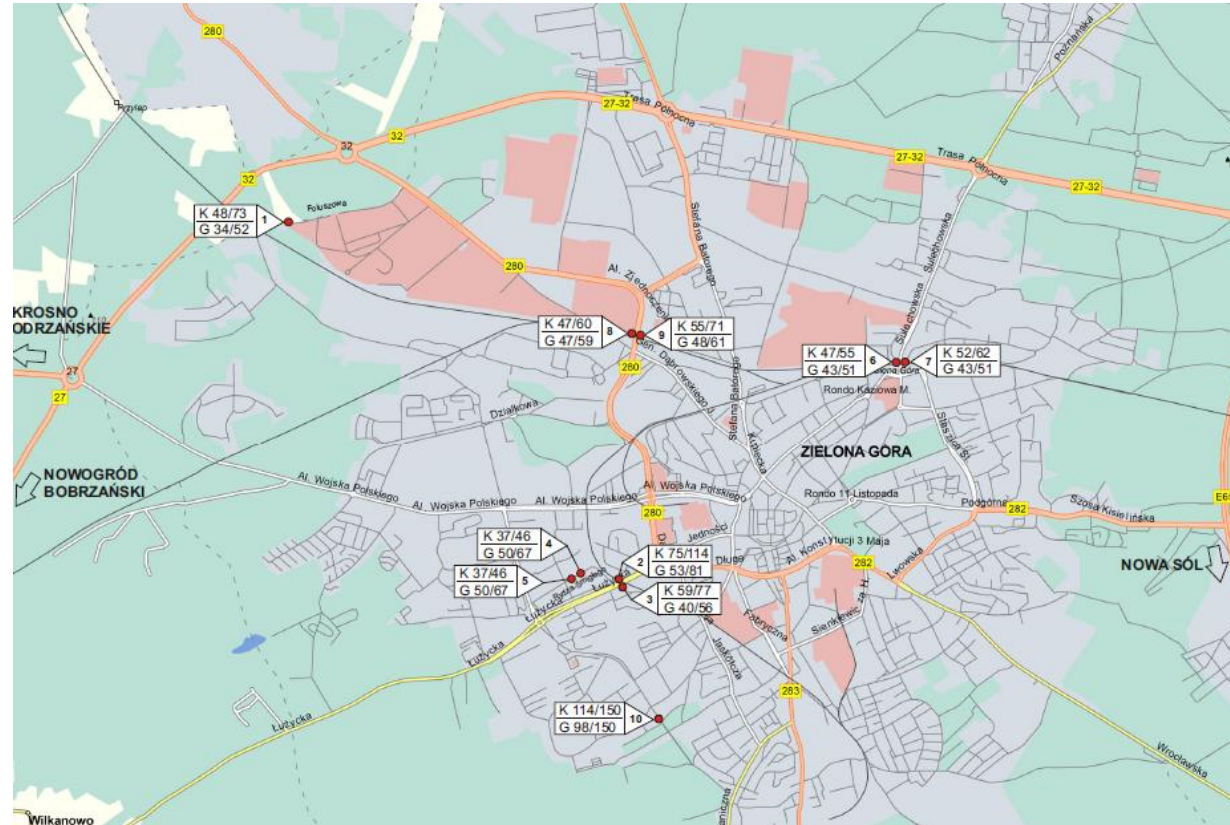
BEZPIECZEŃSTWO OBIEKTÓW MOSTOWYCH W ASPEKCIE DZIAŁAŃ TAKTYCZNYCH



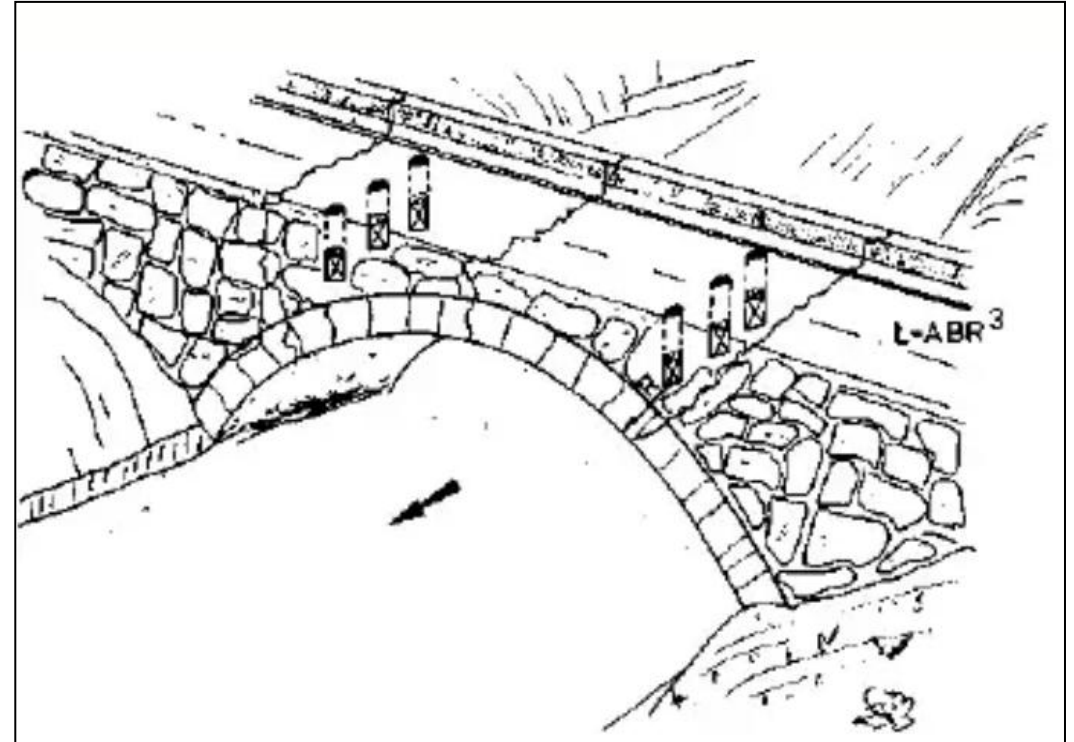
ZABEZPIECZENIE NEWRALGICZNYCH ELEMENTÓW KONSTRUKCYJNYCH MOSTÓW



OZNACZENIE OBIEKTÓW MOSTOWYCH WEDŁUG NATO STANAG 2021 MILITARY LOAD CLASS (MLC)



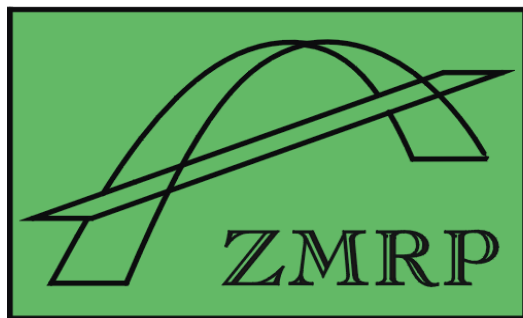
STUDNIE MINERSKIE



Źródło: **Prace Minerskie i Niszczenia.**
Sztab Generalny WP. Szefostwo Wojsk Inżynieryjnych (1995)

BUDOWA I ZASADY PROJEKTOWANIA OBIEKTÓW MOSTOWYCH NA TERENACH ZAGROŻONYCH POWODZIĄ





ZWIĄZEK MOSTOWCÓW
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

POLISH SOCIETY OF BRIDGE ENGINEERS

Collective Member of

International Association for Bridge and Structural Engineering

WARSZTATY

**"WZORCE I STANDARDY W DROGOWNICTWIE I MOSTOWNICTWIE -
ODPORNOŚĆ INFRASTRUKTURY NA TERENACH ZALEWOWYCH,,**

Dolnośląski Urząd Wojewódzki

Wrocław 27-28.11.2024



Ministerstwo
Infrastruktury



PROTOKÓŁ WSTĘPNEJ KONTROLI DROGI PO POWODZI

Ocena stanu technicznego odcinka drogi oraz możliwości jego użytkowania po powodzi

INFORMACJE OGÓLNE O ODCINKU DROGI

nr drogi	DW nr 315	jednostka administracyjna, gmina	Nowa Sól			
klasa techniczna drogi	G	kategoria drogi	krajowa	województwo	powiatowa	gminna
kilometraż (od / do)	47+665 - 49+473,50	długość drogi [km]	1,8085 km			
współrzędne GPS (../..)	51.80048, 15.74553	szerokość jezdni [m]	8,00 m			
rodzaj nawierzchni	asfaltowa	szerokość poboczy [m]	0,50 – 1,50 m			
zarządca drogi	nazwa	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze				
	adres	al. Niepodległości 32, 65-042 Zielona Góra				
	telefon kontaktowy	68 328 03 00				

Fotografia przykładowego zniszczenia odcinka drogi



WYBÓR POSTĘPOWANIA Z ODCINKIEM DROGI	TAK / NIE
A. Dopuszczenie do użytkowania na warunkach dotychczasowych	NIE
B. Dopuszczenie do użytkowania w ograniczonym zakresie Dopuszczalne: masa 3,5t + komunikacja (dla odcinka przelewowego) nacisk osiprędkość 40 km/h liczba pasów ruchu 2	TAK
C. Brak dopuszczenia do użytkowania - należy przeprowadzić remont lub przebudowę	TAK / NIE
D. Rozbiórka drogi / budowa drogi tymczasowej	NIE
E. Niezbędna dodatkowa ocena ekspercka	TAK
SKRÓCONY OPIS USZKODZEŃ	
brak uszkodzeń TAK/NIE	niewielkie uszkodzenia TAK/NIE liczne uszkodzenia TAK/NIE

OSOBA PRZEPROWADZAJĄCA KONTROLĘ

Imię i nazwisko	Prof. dr hab. inż. Adam Wysokowski / mgr inż. Jerzy Howis
Nazwa jednostki firma/uczelnia/instytut	Uniwersytet Zielonogórski / ZMRP / Infrastruktura Komunikacyjna Sp. z o.o.
Nr uprawnień budowlanych	RZE/X/0038/10, 293/DOŚ/10, 376/85/UW
Nr członkowski PIIB	LBS/BO/0110/21, Przewodniczący ZMRP
Telefon kontaktowy	603974417
Zgoda na przetwarzanie danych osobowych zawartych w formularzu	

Wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych przez IBDiM – administratora tych danych, w celu realizacji wstępnej kontroli obiektu mostowego oraz wynikających z przepisów prawa. Podanie danych jest dobrowolne, ale niezbędne do realizacji ww. celów. Przysługuje mi prawo dostępu do treści moich danych oraz możliwości ich poprawiania, żądania ich usunięcia lub ograniczenia przetwarzania.

PROTOKÓŁ WSTĘPNEJ KONTROLI OBIEKTU MOSTOWEGO PO POWODZI

Ocena stanu technicznego obiektu oraz możliwości jego użytkowania po powodzi

INFORMACJE OGÓLNE O OBIEKCIE

JNI	GMINA GLUSZYCA		
nr drogi	DROGI GMINNE	rodzaj i nazwa przeszkody	RZEKA BYSTRZYCA
kilometraż	ul. Sienkiewicza 22	szerokość obiektu	-
współrzędne GPS	50°42'05.5"N 16°22'02.6"E	długość obiektu	12,00 m
zarządca obiektu	nazwa	GMINA GLUSZYCA	
	adres	Parkowa 9, 58-340 Głuszyca	
	telefon kontaktowy	74 660 45 69	

Fotografia obiektu (widok ogólny z boku)



WYBÓR POSTĘPOWANIA Z OBIEKTEM MOSTOWYM	TAK / NIE
A. Dopuszczenie do użytkowania na warunkach dotychczasowych	NIE
B. Dopuszczenie do użytkowania w ograniczonym zakresie Dopuszczalne: masa prędkość liczba pasów ruchu	NIE
C. Brak dopuszczenia do użytkowania - należy przeprowadzić remont lub przebudowę	TAK
D. Rozbiórka obiektu / budowa przeprawy tymczasowej	TAK
E. Niezbędna dodatkowa ocena ekspercka	NIE
SKRÓCONY OPIS USZKODZEŃ	
brak uszkodzeń TAK/NIE	niewielkie uszkodzenia TAK/NIE liczne uszkodzenia TAK/NIE

OSOBA PRZEPROWADZAJĄCA KONTROLĘ

Imię i nazwisko	Prof. dr hab. inż. Adam Wysokowski / mgr inż. Jerzy Howis
Nazwa jednostki firma/uczelnia/instytut	Uniwersytet Zielonogórski / ZMRP / Infrastruktura Komunikacyjna Sp. z o.o.
Nr uprawnień budowlanych	RZE/X/0038/10, 293/DOŚ/10, 376/85/UW
Nr członkowski PIIB	LBS/BO/0110/21, Przewodniczący ZMRP
Telefon kontaktowy	603974417
Zgoda na przetwarzanie danych osobowych zawartych w formularzu	

PROTOKÓŁ WSTĘPNEJ KONTROLI OBIEKTU MOSTOWEGO PO POWODZI

Ocena stanu technicznego obiektu oraz możliwości jego użytkowania po powodzi

INFORMACJE OGÓLNE O OBIEKCIE

JNI	GMINA GLUSZYCA		
nr drogi	DROGI GMINNE	rodzaj i nazwa przeszkody	BYSTRZYCA
kilometraż	ul. Kościuski 3	szerokość obiektu	1,42 m
współrzędne GPS	50°40'35.4"N 16°22'55.1"E	długość obiektu	6,83 m
zarządca obiektu	nazwa	GMINA GLUSZYCA	
	adres	Parkowa 9, 58-340 Głuszyca	
	telefon kontaktowy	74 660 45 69	

Fotografia obiektu (widok ogólny z boku)



WYBÓR POSTĘPOWANIA Z OBIEKTEM MOSTOWYM	TAK / NIE
A. Dopuszczenie do użytkowania na warunkach dotychczasowych	NIE
B. Dopuszczenie do użytkowania w ograniczonym zakresie Dopuszczalne: masa prędkość liczba pasów ruchu	NIE
C. Brak dopuszczenia do użytkowania - należy przeprowadzić remont lub przebudowę	TAK
D. Rozbiórka obiektu / budowa przeprawy tymczasowej	NIE
E. Niezbędna dodatkowa ocena ekspercka	NIE
SKRÓCONY OPIS USZKODZEŃ	
brak uszkodzeń TAK/NIE	niewielkie uszkodzenia TAK/NIE liczne uszkodzenia TAK/NIE

OSOBA PRZEPROWADZAJĄCA KONTROLĘ

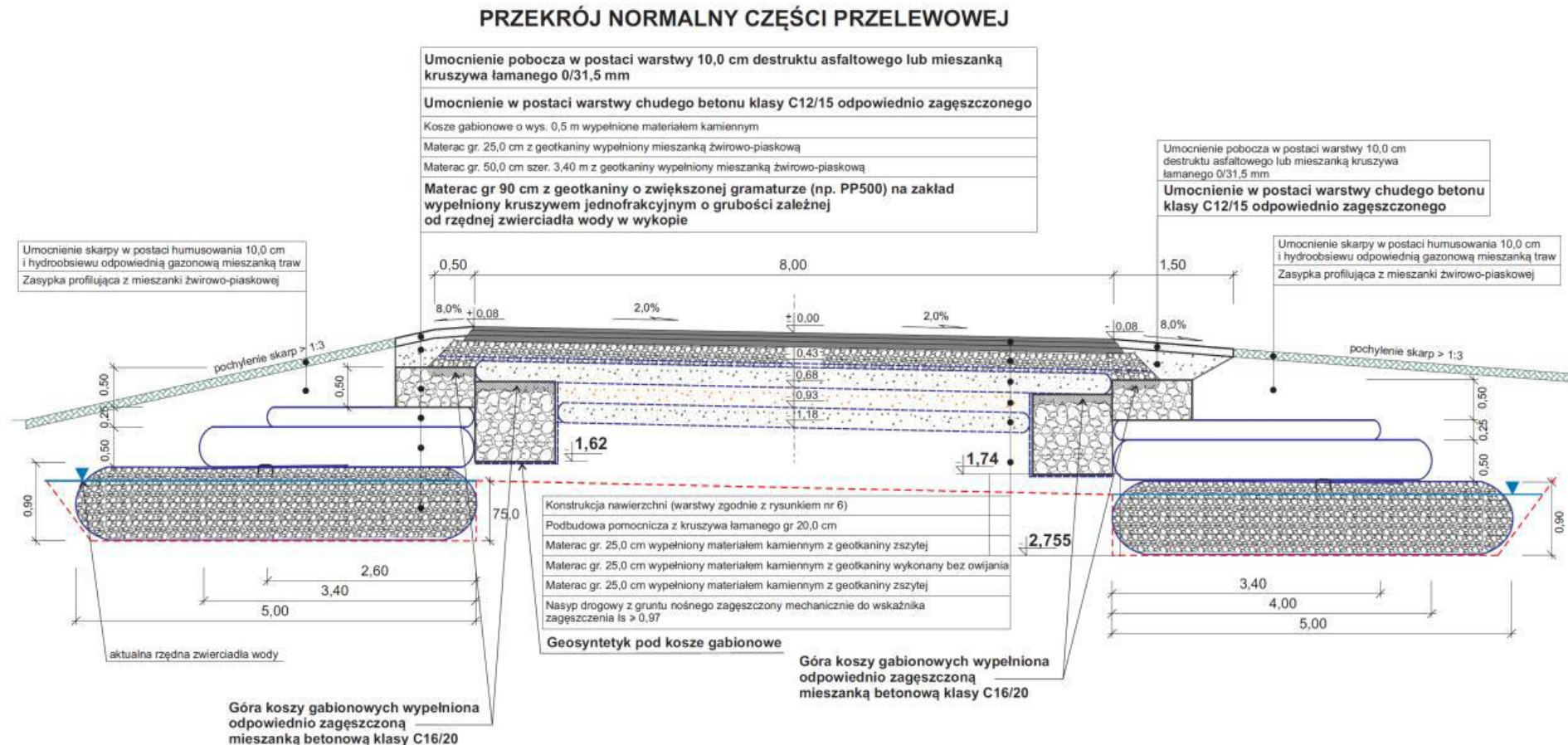
Imię i nazwisko	Prof. dr hab. inż. Adam Wysokowski / mgr inż. Jerzy Howis
Nazwa jednostki firma/uczelnia/instytut	Uniwersytet Zielonogórski / ZMRP / Infrastruktura Komunikacyjna Sp. z o.o.
Nr uprawnień budowlanych	RZE/X/0038/10, 293/DOŚ/10, 376/85/UW
Nr członkowski PIIB	LBS/BO/0110/21, Przewodniczący ZMRP
Telefon kontaktowy	603974417
Zgoda na przetwarzanie danych osobowych zawartych w formularzu	

**WYBRANE
GŁÓWNE WNIOSKI
WYNIKAJĄCE Z WARSZTATÓW**

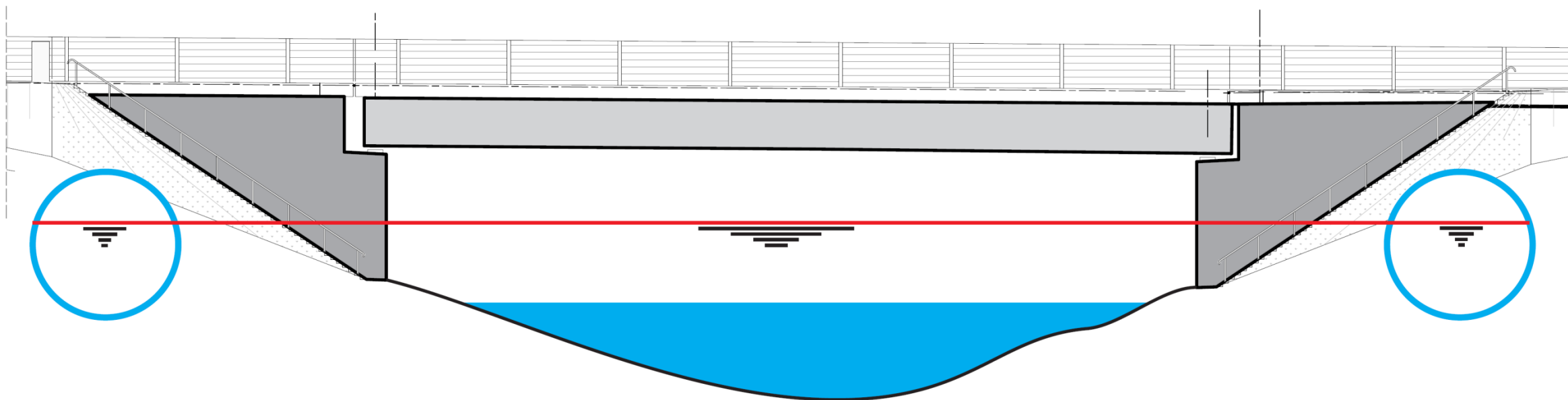
Umocnienie stożków i terenu ciężkim narzutem kamiennym hydrotechnicznym lub gabionowe na betonie i geowłókninie (rezygnacja z elementów małowymiarowych)



Projektowanie nasypów drogowych na styku z obiektami inżynierskimi jako budowli hydrotechnicznych



Stosowanie „rezerwowych” przepustów suchych za przyczółkami, w korpusie drogowym.



Lepsze drenaże – instalowanie wydajnych systemów odprowadzania wody



Właściwe, odpowiednie utrzymanie istniejących obiektów (mosty, przepusty, mury oporowe)

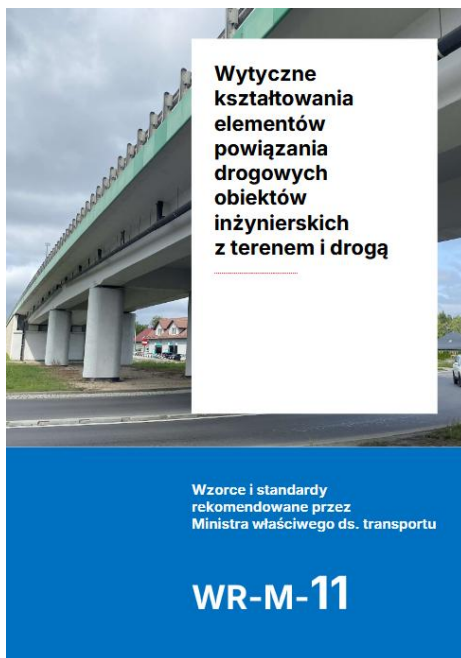


Fot. 10. Widok rozmytego nasypu za przyczółkiem wiaduktu kolejowego nad drogą polną na trasie Kłodzko - Międzygórze linii Wrocław - Międzyzlesie, 27.07.1997 r.

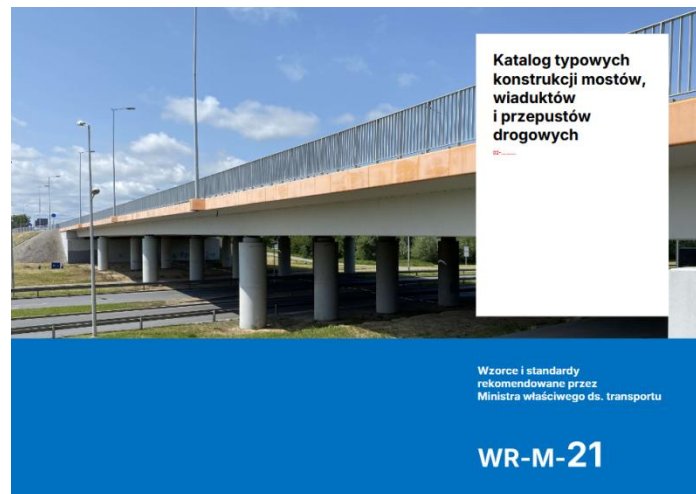


Fot. 11. Widok rozmytego nasypu za przyczółkiem wiaduktu kolejowego nad drogą polną na trasie Kłodzko - Międzygórze linii Wrocław - Międzyzlesie, 27.07.1997 r.

**Obecnie trwają prace
nad uaktualnieniem wzorców i standardów
m.in. w ramach lepszego przystosowania
nowoprojektowanych
obiektów inżynierskich
na terenach zagrożonych powodzią.**



NOWELIZACJA WiS



PRZEJŚCIA DLA ZWIERZĄT w XXI WIEKU



Wyniki raportu

„Analiza efektywności przejść dla zwierząt dziko żyjących na drogach publicznych”

opracowanego przez IBDiM w 2017 roku
na zamówienie Ministerstwa Infrastruktury

wykazały, że ponad **80% przejść**
nie spełniało swojej funkcji ekologicznej
(czyli nie było wykorzystywanych przez gatunki,
dla których były projektowane).

Przykładem są licznie wybudowane w latach 2010 – 2013

BRAMOWNICE DLA NIETOPERZY



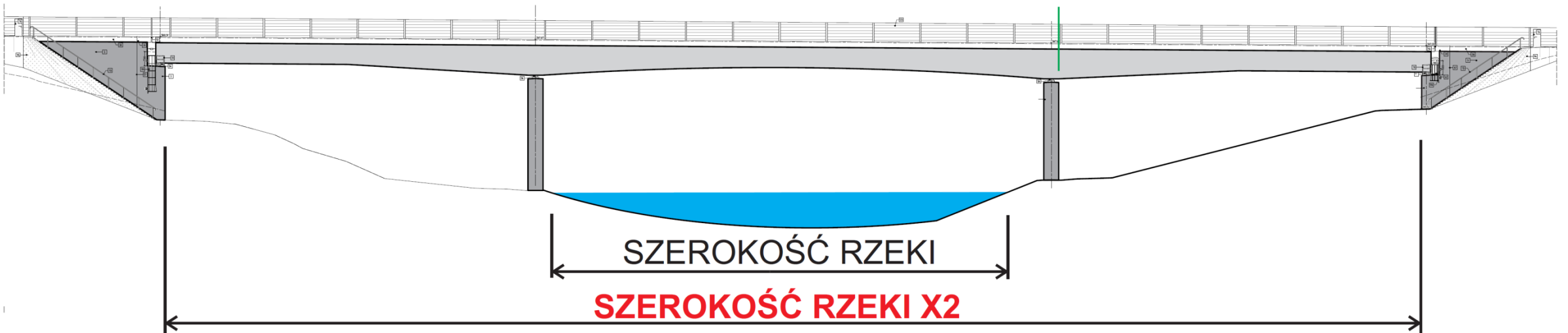
**Wynika to m.in. z braku jednoznacznych przepisów
dotyczących przejść dla zwierząt
w ujęciu systemowym**

**CHYBA NIE DAM RADY
TĘDY PRZEJŚĆ**



Dla przykładu

obecnie parametry geometryczne uzależnione zostały
od szerokości cieków wodnych (Odra? Wisła? Warta?)



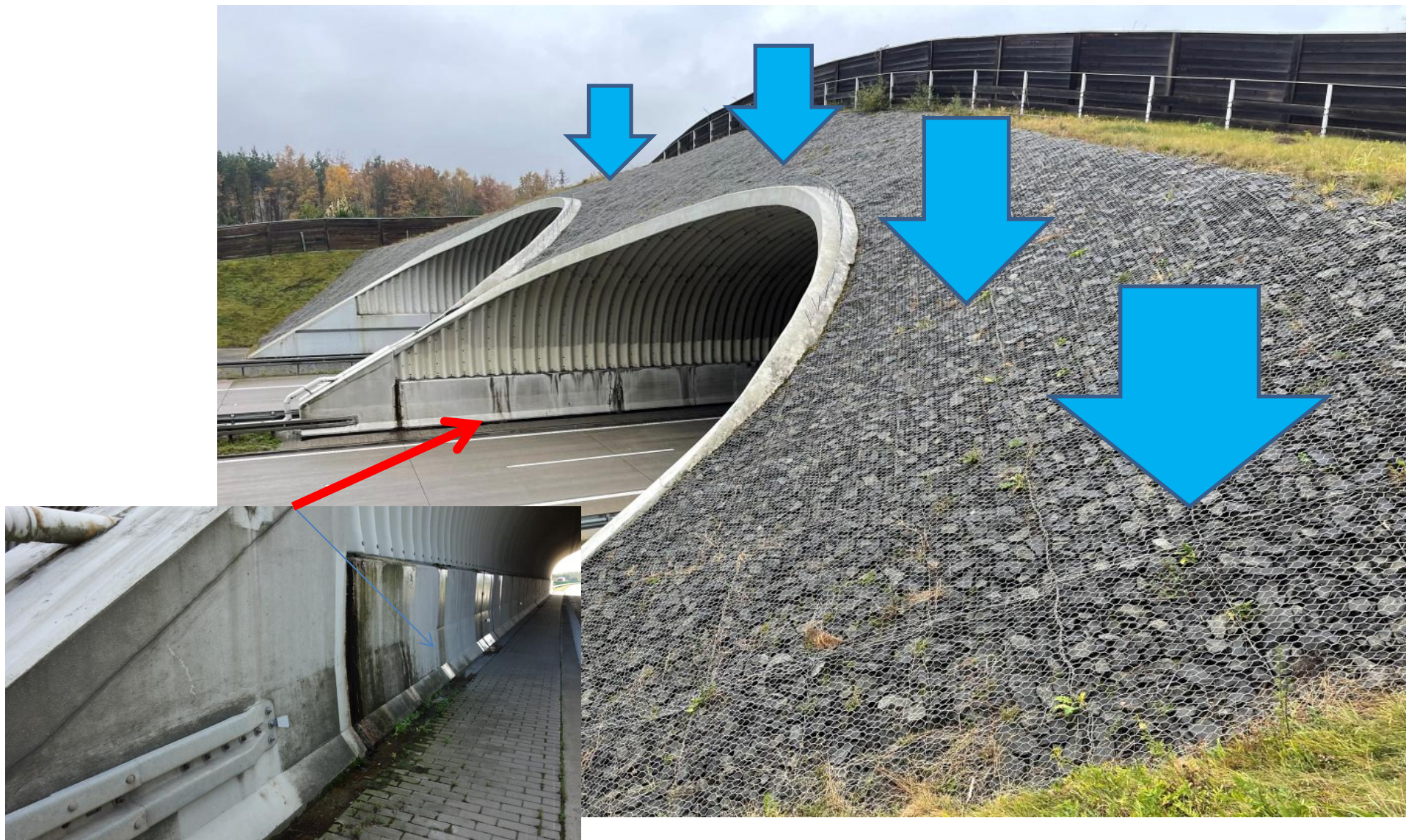
**Niejasne i rozproszone przepisy
dotyczące lokalizacji
i projektowania przejść dla zwierząt (PZ)
prowadzą do nieefektywnych
i kosztownych inwestycji.**

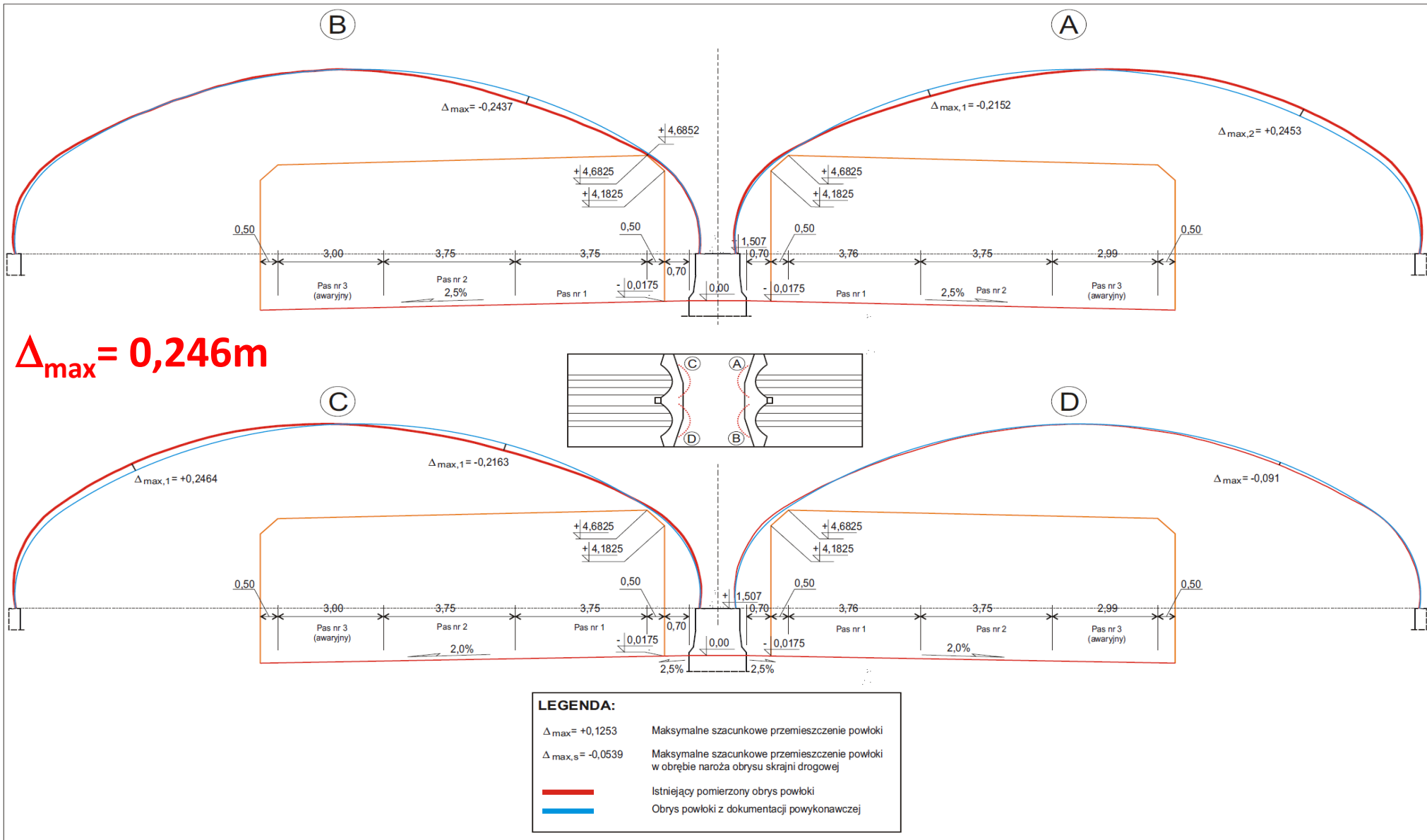


W innych krajach UE, obowiązuje podejście bardziej zrównoważone – wymiary obiektów są dostosowane do rzeczywistych potrzeb z uwzględnieniem:

- **klasyfikacji migracyjnej korytarza (kategorie A–D),**
- **rodzaju fauny objętej ochroną,**
- **istniejącego zagospodarowania terenu,**
- **optymalizacji kosztów inwestycyjnych**

PROBLEMY Z UTRZYMANIEM PRZEJŚĆ DLA ZWIERZĄT







XIV Konferencja
Naukowo-Techniczna

MOSTY PRZEPUSTY I PRZEJŚCIA DLA ZWIERZĄT

Infrastruktura wobec
wyzwań klimatycznych
i zjawisk ekstremalnych

Zielona Góra
10–11.12.2025



ORGANIZATORZY:



Patrycja Honorowa
Przewodnicząca Zielona Góra
Marcina Pabierowskiego



WOJEWODA LUBUSKI
MAREK CIEBULA

PATRONAT HONOROWY:

PATRONAT NAUKOWY:



prof. dr hab. Włodzisław Strzeliński
Rektor Uniwersytetu Zielonogórskiego



prof. dr hab. inż. Andrzej Szustka
Rektor Politechniki Krakowskiej



prof. dr hab. inż. Jerzy Lit
Rektor Akademii Górniczo-
Hutniczej

PARTNER ZŁOTY:



VIACON
Constructing connections
Continuously

PATRONAT MEDIALNY:



Nowoczesne
Ludownictwo
Inżynierijne



NBI
PORTAL INŻYNIERYJNY

PATRONAT BRANŻOWY:



Miejsce konferencji:

Ruben Hotel ****
Al. Konstytucji 3 Maja 1 A, 65-805 Zielona Góra



Dowiedz się więcej na
www.przepusty.eu



prof. dr hab. inż. Adam Wysokowski

Przewodniczący Komitetu Naukowego,
Uniwersytet Zielonogórski, Instytut
Budownictwa, Przewodniczący
Związku Mostowców Rzeczypospolitej
Polskiej

Szanowni Państwo,

mam przyjemność zaprosić Państwa do udziału w XIV Konferencji Naukowo-Technicznej „Mosty, przepusty i przejścia dla zwierząt – infrastruktura wobec wyzwań klimatycznych i zjawisk ekstremalnych”, która odbędzie się w dniach 10–11 grudnia 2025 roku w Zielonej Górze. Tematyka tegorocznego spotkania koncentruje się na nowoczesnych technologiach, rozwiązaniach projektowych i działaniach zwiększających trwałość oraz odporność obiektów inżynierskich w obliczu dynamicznych zmian klimatu i nasilających się zjawisk ekstremalnych.

Szczególne miejsce w programie zajmą zagadnienia projektowania i budowy przejść dla zwierząt w świetle intensywnego rozwoju infrastruktury kolejowej i drogowej. Podczas konferencji wysłuchamy wystąpień ekspertów z ośrodków naukowych, instytucji oraz firm branżowych, a także poznamy praktyczne doświadczenia z realizacji innowacyjnych inwestycji.

Do zobaczenia w Zielonej Górze!

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

CZĘŚĆ ZASYGNALIZOWANYCH
PROBLEMÓW BĘDZIE ROZWINIĘTA
PRZEZ KOLEJNYCH PRELEGENTÓW
TEJ SESJI MOSTOWEJ.

1. **Nowoczesne technologie w ochronie dziedzictwa inżynierskiego...** - dr inż. Anna Banaś.
2. **Mosty zabytkowe w sieci dróg publicznych...**
dr inż. Bartosz Michalak.
3. **Aktualne problemy techniczne przy realizacji mostów sprężonych** - prof. dr hab. inż. Krzysztof Żółtowski.



awysokowski@infra-kom.eu