

60 lat Lubelskiego Oddziału SITK RP

Lublin 2006

Redakcja:
Henryk Kotarski, Grażyna Malinowska

Fotografie:
Archiwum prywatne

© Copyright by SITK RP Oddział w Lublinie

Wydawca:
STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW
KOMUNIKACJI ODDZIAŁ W LUBLINIE
20-029 Lublin, ul. M. C. Skłodowskiej 3
tel: 081 532 7679, e-mail: sitk@sitk.lublin.pl

ISBN: 83-89616-08-4 , EAN: 978-83-896160-8-1

Słowo wstępne

W roku 2006 mija 60 lat działalności Lubelskiego Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP w Lublinie.

Od okresu powstania Stowarzyszenia tj. roku 1946 do chwili obecnej nastąpiło wiele burzliwych lat i przeobrażeń w życiu społecznym i gospodarczym w naszym kraju. Działalność Stowarzyszenia po okresie powojennym była z konieczności dostosowana do realiów gospodarczych i w powiązaniu z potrzebami tworzonych jednostek i przedsiębiorstw branży komunikacyjnej.

Dzięki zgrupowaniu w szeregach Stowarzyszenia wybitnych fachowców, profesorów uczelni technicznych oraz działaczy z byłego Ministerstwa Komunikacji, a później Transportu Drogowego i Lotniczego, możliwym było wspólne wypracowanie określonych projektów i poczynań w kierunku rozwoju drogownictwa, kolejnictwa i transportu samochodowego w kraju.

Ogromne zapotrzebowanie na specjalistów z branży komunikacyjnej przy odbudowie kraju ze zniszczeń wojennych i likwidacji wieloletnich zaniedbań, szczególnie w naszym regionie, stanowiło pilną potrzebę utworzenia szkół technicznych typu średniego i wyższego oraz stałego doszkalania kadr przez Oddział Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji.

W r1946 powstało w Państwowej Szkole Budownictwa Liceum Drogowe, a później Wyższa Szkoła Inżynierska w Lublinie.

Działalność Oddziału, aż do 60-lecia skupiała się głównie na prowadzeniu działalności szkoleniowo – konferencyjnej, współpracy z przedsiębiorstwami wykonawczymi oraz działań w głównej mierze na rzecz członków indywidualnych i członków wspierających SITK, a obecnie skupia się również na współpracy z samorządem zawodowym Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Ważnym i istotnym zadaniem SITK jest integracja środowiska technicznego, które realizujemy poprzez organizowanie wyjazdów technicznych dla członków zrzeszonych w kołach zakładowych, działających przy jednostkach drogowych, przedsiębiorstwach oraz kołach młodzieżowych przy Politechnice Lubelskiej i Państwowej Szkole Budownictwa i Geodezji, organizowanie wycieczek techniczno – turystycznych i spotkań.

Działalność Lubelskiego Oddziału w przekroju biograficznym, w powiązaniu ze współpracującymi z SITK członkami zbiorowymi, przedsiębiorstwami, jednostkami branży komunikacyjnej, staraliśmy się przedstawić w niniejszym wydaniu książkowym.

Niechaj przedstawione wydarzenia z działalności Lubelskiego Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji, wybitnych działaczy i znanych postaci z naszego regionu, twórców drogownictwa, kolejnictwa, mostownictwa i gospodarki transportu samochodowego, będzie dla seniorów wspomnieniem czasów swojej młodości i bliskich im kolegów i koleżanek, a dla młodych historią i nauką.

Prezes Oddziału

(-)Zbigniew Mitura

Rys historyczny i etapy ukształtowania struktury Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w kraju.

Geneza zrzeszenia inżynierów i techników komunikacji sięga roku 1918, kiedy tworzyły się zręby życia gospodarczego w Wolnej Polsce po zaborach. Świat techniczny odczuwał potrzebę zjednoczenia się i podjęcia działalności na rzecz odbudowy i uprzemysłowienia kraju.

Już w roku 1918 powstał „Związek Polskich Inżynierów Kolejowych”, a w roku 1921 „Związek Inżynierów Drogowych Rzeczypospolitej Polskiej”

W następnych latach powstały:

- 1924 r. – Koło Inżynierów Dróg i Mostów
- 1926 r. – Zrzeszenie Techników Kolejowych Rzeczypospolitej Polskiej
- 1926 r. - Pierwszy Zjazd Związku Inżynierów Drogowych Rzeczypospolitej Polskiej we Lwowie
- 1934 r. – Liga Drogowa propagująca wiedzę i prezentująca osiągnięcia techniczne na organizowanych wystawach
- 1938 r. – Pierwszy Kongres Techników Polskich
- 1938-39 – Naczelna Organizacja Inżynierów i Naczelna Organizacja Techników.

W okresie 1939-1945, w latach okupacji hitlerowskiej, działalność organizacji technicznych została zawieszona. Po wyzwoleniu w dniu 10 września 1944 r. na inauguracyjnym Walnym Zgromadzeniu. Stowarzyszenie to wznowiło swoją działalność.

Lubelski Oddział Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji tradycjami sięga okresu przedwojennego. W latach 1929 – 1930 zorganizowano w Lublinie Koło Inżynierów i Techników Drogowych, które wchodziło w skład ówczesnego Stowarzyszenia Techników Województwa Lubelskiego.

Działalność Oddziału Lubelskiego w latach 1946 – 1975

W latach 1946 - 1947 można było zaobserwować wzmożoną działalność techników województwa lubelskiego. Podejmowano próby tworzenia własnych, branżowych organizacji naukowo – technicznych. Mobilizujący wpływ na kolejarzy, drogowców i transportowców Lubelszczyzny wywarło, reaktywowane w 1946 r. w Warszawie, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej.

W roku 1946 w Lublinie powstał Komitet Organizacyjny, którego zadaniem było przygotowanie pierwszego Walnego Zgromadzenia Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP. W skład Komitetu weszło 34 inżynierów i techników zatrudnionych w kolejnictwie, w pionie dróg kołowych i w transporcie samochodowym. Walne Zgromadzenie Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji odbyło się w dniu 1 czerwca 1947 r. Wtedy wybrano pierwszy Zarząd Oddziału SITK w Lublinie i wytyczono podstawowe kierunki działalności Oddziału na najbliższy okres.

Oddział swym zasięgiem obejmował zakłady pracy i jednostki organizacyjne z terenu województwa lubelskiego, a po zmianach podziału administracyjnego w 1975 r. objął działalnością województwa: lubelskie, bialsko-podlaskie, chełmskie i zamojskie.

Oddział prowadził działalność w następujących pionach branżowych:

- komunikacji kolejowej,
- dróg publicznych,
- komunikacji PKS i komunikacji miejskiej,
- przedsiębiorstw transportowych i gospodarki komunalnej.

W roku założenia Oddział liczył 128 członków zwyczajnych zrzeszonych w 8 kołach zakładowych. Liczba kół zakładowych i stan członków Oddziału ulegały dość częstym zmianom. U podstaw zmian leżała zarówno słaba działalność niektórych kół, jak i zachodzące zmiany organizacyjne w zakładach i przedsiębiorstwach podległych resortowi komunikacji i innym resortom.

Oprócz członków indywidualnych, Oddział SITK w Lublinie zrzeszał także członków zbiorowych, którymi były poszczególne zakłady, przedsiębiorstwa i instytucje podległe Wschodniej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, Dyrekcji Okręgowej Dróg Publicznych i Przedsiębiorstwu PKS w Lublinie oraz inne przedsiębiorstwa komunikacyjne i transportowe.

Przewodniczącymi Zarządu Oddziału w kolejnych kadencjach byli:

- Edward Mazurek 1947-1948
- Stanisław Podkowa 1949-1951
- Zygmunt Rutkowski 1952-1953
- Stanisław Rokita 1954
- Bernard Piętka 1955-1956
- Adam Jastkowiak 1957-1971
- Wiesław Pięciński 1972-1975

Wielobranżowy charakter Stowarzyszenia ukształtował taką strukturę organizacyjną Oddziału, w której poszczególne grupy branżowe kół zakładowych pracowały na rzecz swoich branż i zakładów pracy, realizując jednocześnie cele Oddziału, jako reprezentanta całości.

Wyrazem tego były 3 sekcje, odpowiadające trzem branżom Oddziału:

1. Kolejowa,
2. Drogowa
3. Samochodowa

Każda z wymienionych branż odczuwała dotkliwy brak wysoko kwalifikowanej kadry technicznej, przygotowanej do coraz bardziej skomplikowanych problemów technicznych przy realizacji zadań.

Od roku 1972 przy Lubelskim Oddziale działało także 5 komisji specjalistycznych:

1. Rozwoju Systemu Transportowego,
2. Współpracy z innymi Stowarzyszeniami, Instytucjami i Organizacjami,
3. Informacji i Propagandy Zawodu,
4. Szkolenia, Popularyzacji i Orzecznictwa,
5. Socjalna, Kulturalno-Oświatowa i Pomocy Koleżeńskiej.

W latach siedemdziesiątych Zarząd Oddziału – w celu usprawnienia i zaktywizowania pracy kół zakładowych, które miały siedzibę poza Lublinem – tytułem próby, nadał uprawnienia tzw. patronackie kołom zakładowym przy Dyrekcji Okręgowej Dróg Publicznych, Wschodniej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych i Przedsiębiorstwie PKS w Lublinie.

Działalność merytoryczna lubelskiego Oddziału SITK koncentrowała się przede wszystkim na zagadnieniach, które z punktu widzenia potrzeb transportowych makroregionu lubelskiego były traktowane jako pierwszoplanowe. Główne ramy tej

działalności wyznaczały: Statut Stowarzyszenia, wytyczne Zarządu Głównego SITK oraz instancji politycznych ze szczebla centralnego.

Już w początkowej fazie działalności Oddziału tj. w roku 1947, jeden z głównych kierunków działania wyznaczało zagadnienie doskonalenia kadry technicznej. Począwszy od bardzo prostych form działania na tym odcinku Oddział wypracował szereg istotnych metod podwyższania poziomu wiedzy swoich członków i za ich pośrednictwem także pozostałych pracowników transportu i drogownictwa. W latach 1950-56 w Lublinie istniał punkt konsultacyjny do egzaminu na stopień inżyniera, korespondencyjnego kursu przygotowawczego zorganizowanego przez Zarząd Główny SITK. Dzięki temu 41 techników, głównie z PKP uzyskało stopień inżyniera.

W latach 1956-1960 Oddział organizował kursy przygotowawcze do egzaminów eksternistycznych na tytuł technika. Oprócz tego koła zakładowe organizowały we własnym zakresie, wiele kursów zawodowych, przeszkalając w ten sposób setki pracowników różnych specjalności.

Inną formą działania była pomoc okazywana przez Oddział swym członkom przy uzyskiwaniu przez nich uprawnień do projektowania w zakresie budownictwa komunikacyjnego.

W latach 1960-1965 przy Zarządzie Oddziału działał zespół opiniujący wnioski o uzyskanie uprawnień.

Wielu członków SITK i pracowników transportu zdobyło kwalifikacje na kursach organizowanych na zlecenie Oddziału w Ośrodku Doskonalenia Kadr Technicznych przy Oddziale NOT w Lublinie.

Drugą formę podwyższania wiedzy fachowej wśród członków, stanowiło prowadzenie przez oddział akcji odczytowej. W tej dziedzinie Oddział w Lublinie ma długoletnią tradycję, sięgającą początków jego istnienia.

Lubelski Oddział SITK od początków swego istnienia organizował wystawy, konkursy, narady, konferencje i wycieczki techniczne.

Razem z sekcjami branżowymi i z pomocą komisji specjalistycznych, zrealizował następujące ważniejsze przedsięwzięcia:

- Opracował ewidencję zaplecza naukowo – badawczego i projektowego województwa lubelskiego oraz określił kierunki jego rozwoju do 1980 r. dla branż: drogi kołowe, drogi żelazne, transport i łączność. Wynikające z tego opracowania wnioski były przedmiotem posiedzenia Komisji Komunikacji ówczesnej

Wojewódzkiej Rady Narodowej w Lublinie, gdzie podjęto praktyczne zalecenia do realizacji przez właściwe urzędy i wydziały Wojewódzkiej Rady Narodowej.

- Przy współdziałaniu Oddziału SITK, Towarzystwo Urbanistów Polskich zorganizowało krajową naradę na temat: „Lubelskie Zagłębie Węglowe”.
- Oddział SITK w 1973 r. był współorganizatorem konferencji naukowo-technicznej na temat: „Lubelskie Dni Drogowe”. W konferencji wzięli udział przedstawiciele jednostek i przedsiębiorstw drogowych z terenu całego kraju, instytutów naukowych i uczelni technicznych oraz delegacje stowarzyszeń technicznych z Czechosłowacji, Bułgarii, a także przedstawiciele biura UNDP (Program Rozwoju Gospodarczego Narodów Zjednoczonych).
- W roku 1975 zorganizowano sesję komunikacyjną pt.: „Perspektywy rozwoju komunikacji w Lubelskim Zespole Miejskim”, z której wnioski przekazano Prezydentowi Miasta Lublina.
- Zorganizowano krajową konferencję na temat: „Rozwój układu komunikacyjnego na terenie województwa lubelskiego” (w dawnych jego granicach).
- Koło Zakładowe przy Centrali Wschodniej Dyrekcji Kolei Państwowych było współorganizatorem w r. 1975 konferencji w Suścu na temat „Zasady projektowania i eksploatacji urządzeń energetycznych w aspekcie minimalizacji kosztów zużycia energii elektrycznej na PKP”.
- Koło przy Wyższej Szkole Inżynierskiej w Lublinie pracowało nad zagadnieniami technologiczno – konstrukcyjnymi w zakresie dróg, a szczególnie przydatnością pyłów wapiennych do stabilizacji gruntów oraz bezpylną produkcją mas bitumicznych, a także koncepcją zagospodarowania przestrzennego Lubelskiego Zagłębia Węglowego oraz tematem wpływu komunikacji na przestrzenny rozwój miast.

W Oddziale Lubelskim zorganizowano wiele konkursów, wśród których należy wymienić:

- Konkurs na najlepszy projekt racjonalizatorski w przedsiębiorstwie PKS,
- Konkurs „Dżentelmen jezdni 1972 r.”
- Konkurs „Najlepiej przeprowadzony remont ulic”,
- Turniej Młodych Mistrzów Techniki,
- Konkursy organizowane, co roku, na najlepszą budowę dróg i obiektów inżynierskich na drogach, w których brały udział Rejony Dróg Publicznych z terenu województw: lubelskiego, białkopodlaskiego, chełmskiego i zamojskiego.

Władze Oddziału w 1975 r.

Prezydium Zarządu Oddziału

Przewodniczący	– Wiesław Pięciński,
Z-cy Przewodniczącego	– Adam Jastkowiak, - Eugeniusz Szypłowski, - Edward Wilczopolski,
Sekretarz	– Mieczysław Brodacki
Z-ca Sekretarza	– Jan Warda
Skarbnik	– Mieczysław Łoboda
Z-ca Skarbnika	– Wiesław Hanc

Członkowie Zarządu:

- Antoni Kasztelan,
- Klaudiusz Kocyba,
- Bogusława Kozłowska,
- Jan Kukielka,
- Zbigniew Mitura,
- Wiktor Misztal,
- Mieczysław Pasternak,
- Ryszard Pochylski,
- Czesław Saj,
- Krystyna Szymańska

Komisja Rewizyjna:

Przewodniczący	-Wacław Żemis
Sekretarz	– Helena Banach
Członkowie:	- Stanisław Deska, - Zdzisław Misztal, - Jerzy Szymanowski.

**Stan kół zakładowych oraz członków z podziałem na branże
w Oddziale Lubelskim w latach 1946 – 1975.**

Rok	Ilość kół	Ilość członków	Branże			
			kolejowa	dróg publicznych	samochodowa	komunikacji miejskiej
1946	8	128	101	16	11	-
1955	29	567	210	186	118	53
1965	32	650	237	251	162	-
1975	36	901	352	376	173	-

**Liczba członków indywidualnych
w latach 1946 – 1975**

Rok	Inżynierowie	technicy	inni pracujący w branży	Razem
1946	33	65	30	128
1955	125	256	186	567
1965	134	406	110	650
1975	197	634	70	901

Działalność Oddziału SITK w latach 1976 – 1987

W latach 1976-1987 Oddział skupił się przede wszystkim na realizacji zadań statutowych dotyczących:

- zwiększenia liczby członków indywidualnych i wspierających,
- wzmocnienia roli SITK w zakładach pracy podległych resortowi komunikacji i gospodarki komunalnej oraz umocnienia roli SITK jako reprezentanta kadry technicznej, poprzez udział przedstawicieli w pracach samorządów robotniczych i organów doradczych,
- podnoszenia wiedzy i kwalifikacji członków przez organizowanie konferencji, sympozjów, kursokonferencji, konkursów, odczytów oraz krajowych i zagranicznych wycieczek,
- współpracy z bratnimi Stowarzyszeniami, szczególnie z węgierskim MTESz,
- współpracy z organami administracji państwowej, dyrekcjami okręgowymi DOKP i DODP oraz przedsiębiorstwami transportowymi,
- rozwoju wynalazczości pracowniczej.

Działalność merytoryczna Zarządu Oddziału prowadzona była głównie poprzez 4 sekcje branżowe oraz 6 komisji organizacyjnych. Zarząd Oddziału zorganizował w latach 1976-1987 szereg konferencji i kursokonferencji o zasięgu krajowym i regionalnym, z których przypomnieć należy:

- Konferencja regionalna „Wybrane zagadnienia inżynierii ruchu w zastosowaniu do projektowania dróg i ulic”,
- Konferencja regionalna „Koncepcje i zasady planowania układu komunikacyjnego na przykładzie aglomeracji lubelskiej”,
- Konferencja krajowa „Wybrane problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego w miastach”,
- Konferencja „Zagadnienia projektowania i budowy mniejszych mostów”,
- Konferencja „Światłowody i ich zastosowanie w kolejnictwie”,
- Konferencja regionalna p.n. „Rozwój lekkiej komunikacji miejskiej (tramwaju) w Lublinie”.

Zarząd Oddziału aktywnie współpracował w rozwiązywaniu najważniejszych zagadnień komunikacyjnych i transportowych z wydziałami Urzędu Miejskiego, Wojewódzkiego oraz Wschodniej DOKP i DODP. Efektem tej współpracy było włączenie

się członków SITK z Koła Centrali WDOKP do prac przy modernizacji i automatyzacji stacji rozrządowej Lublin – Tatary oraz Koła SITK przy Rejonie Budowy Mostów w Lubartowie przy realizacji Wytwórni Prefabrykatów Mostowych w Lubartowie.

Szczególnie korzystnie kształtowała się współpraca kół zakładowych SITK z Klubami Techniki i Racjonalizacji, działającymi przy PKP, PKS i MPK. W efekcie corocznie zgłaszano kilkadziesiąt wniosków racjonalizatorskich, przynoszących znaczne efekty ekonomiczne.

W listopadzie 1984 r. został powołany i rozpoczął pracę Ośrodek Usług Techniczno – Ekonomicznych SITK w Lublinie. Liczba prac wykonywanych w tym Ośrodku z każdym rokiem rosła, a wypracowane zyski przeznaczane były na działalność statutową i merytoryczną Zarządu Oddziału. Ośrodek zorganizował i objął jego kierownictwo inż. Edward Flak. Początkowo Ośrodek podlegał pod Zespół Rzeczoznawców SITK w Warszawie. W latach 1985 do 1991 był wiodący w SITK – opracowywał zasady wycen prac projektowych, zasady wykonywania prac projektowych, ekspertyz, opinii itp. Ośrodek był członkiem Rady Koordynacyjnej Biur Projektowych, która obecnie wchodzi w skład Izby Projektowania Budowlanego. Osoby wykonujące prace w Ośrodku otrzymywały zaświadczenia, które uprawniały ich do wykonywania określonych czynności w zależności od kwalifikacji. Przy Ośrodku Usług Techniczno – Ekonomicznych działała Rada Techniczna, która przyjmowała wykonane opracowania projektowe tzw. Klauzula Rady Technicznej oraz akceptowała wyceny za wykonane prace. Przewodniczącym Rady Technicznej był dr inż. Wiesław Pięciński.

Zarząd Oddziału SITK w Lublinie w latach 1976-1987 prowadził rozwiniętą działalność szkoleniową w zakresie podnoszenia kwalifikacji członków tj. specjalizacji I i II stopnia oraz wniosków w zakresie uzyskiwania uprawnień rzeczoznawcy SITK. Według stanu na koniec 1987 roku uprawnienia rzeczoznawcy uzyskało 21 inżynierów z Oddziału Lubelskiego.

W omawianym okresie znacznie wzrosła ilość członków indywidualnych Stowarzyszenia i wynosiła:

Rok	Ilość członków indywidualnych
1978	988
1981	1318
1984	1409
1987	1866

Władze Oddziału w latach 1976-1987

Przewodniczący Zarządu Oddziału

- Wiesław Pięciński – 1978 – 1984
- Zbigniew Mitura – 1984 – 1987

Zastępcy Przewodniczącego:

- Bogusław Kaczmarek – 1978 - 1981
- Edward Wilczopolski – 1978 – 1981
- Eugeniusz Szypłowski – 1978 – 1981
- Wiktor Misztal – 1981 – 1984
- Zbigniew Mitura – 1981 – 1984
- Henryk Maciszewski – 1984 – 1987
- Tadeusz Jakubowski – 1984 – 1987

Sekretarze:

- Mieczysław Brodacki – 1981 – 1987
- Eugeniusz Rzymowski – 1981 – 1984
- Krystyna Szymańska – 1984 – 1987

Skarbnicy:

- Ryszard Pochylski – 1978 – 1981
- Helena Banach – 1981 – 1987

Przewodniczący Komisji Rewizyjnej:

- Waław Żemis – 1978 – 1981
- Jacek Michałowski – 1981 – 1987

Przewodniczący Sądu Koleżeńskiego:

- Leon Sułot – 1978 – 1987

Działalność Oddziału SITK w latach 1987 – 1997

Przełom lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych to przejście ze starego systemu do gospodarki rynkowej. Tworzenie nowych firm i jednocześnie rozwiązanie istniejących nierentownych spowodowało, migrację naszych członków oraz likwidację niektórych kół zakładowych, co obrazuje niżej podane zestawienie.

Członkowie indywidualni, wspierający i koła zakładowe w latach 1988, 1990, 1991, 1994

Lata	Członkowie indywidualni	Członkowie wspierający	Koła zakładowe
1988	1912	33	57
1990	1796	31	48
1991	1266	26	47
1994	849	21	37

W Stowarzyszeniu nastąpiła decentralizacja niektórych uprawnień z Zarządu Głównego na rzecz Oddziałów oraz możliwość w oparciu o Ustawę o stowarzyszeniach uzyskania osobowości prawnej.

Oddział lubelski osobowość prawną uzyskał w dniu 13 grudnia 1991 r. Przejęcie Ośrodka Usług Techniczno- Ekonomicznych przez Oddział SITK w roku 1991 oraz uzyskanie osobowości prawnej, a także wpisu do rejestru przedsiębiorstw w KRS, pozwoliło na swobodne prowadzenie działalności Ośrodka Usług Techniczno – Ekonomicznych SITK, szczególnie miało to istotne znaczenie przy udziale w przetargach na opracowanie dokumentacji technicznych, które rozpoczęły się w 1995 roku.

Dzięki tej działalności możliwym było wypracowanie przez OUTE zysków z przeznaczeniem na prowadzenie działalności merytorycznej na rzecz członków indywidualnych. Trudnym okresem dla Ośrodka były lata od 1999 do 2005 r., ponieważ w tych latach ilość zleceń zmalała, w stosunku do lat poprzednich o około 50%.

Po 20 latach pracy w Ośrodku, inż. Edward Flak w 2004 r. odszedł na emeryturę, a kierownictwo Ośrodka przejął mgr inż. Jerzy Ekiert. Ośrodek dalej uzyskuje bardzo dobre wyniki finansowe.

Zarząd Oddziału wspierał przedsiębiorstwa ubiegające się o uzyskanie referencji technicznych SITK. Do roku 1995 prowadzono wymianę techniczną z MTESZ Debreczyn – Węgry.

Zarząd Oddziału kontynuował opiniowanie wniosków osób ubiegających się o uzyskanie specjalizacji zawodowej dla techników oraz członków ubiegających się o tytuł rzeczoznawcy SITK.

W latach 1989 – 1997 prowadzono działalność konferencyjno – szkoleniową. Do ważniejszych konferencji zaliczyć należy:

- „Problemy komunikacji miejskiej w Lublinie”- z udziałem władz miejskich i wojewódzkich,
- „Oznakowanie ulic i nowe technologie wykonywania sygnalizacji świetlnej”,
- „Problemy etyki zawodowej”,
- „Problemy eksploatacji i utrzymania urządzeń sterowania ruchem na PKP”, w Suścu 1992 r.
- „Wpływ drogi i otoczenia na bezpieczeństwo ruchu drogowego”,
- Konferencja międzyoddziałowa w Kazimierzu Dolnym 1996 r.
- „Problemy budowy, modernizacji i utrzymania linii kolejowych dużych prędkości na PKP. Konferencja zorganizowana przez Z.O. w Kielcach przy współpracy członków Oddziału SITK w Lublinie.
- „Linie dużych prędkości na PKP. Przygotowanie Centralnej Magistrali Kolejowej do V=200-250 km/h. Konferencja zorganizowana wspólnie z Z/O Kielce.
- Sympozjum „Linie dużych prędkości na PKP. Przystosowanie infrastruktury kolejowej stacji Psary do V=250 km/h.
- Konferencja międzynarodowa „Drogowe przejścia graniczne w Euroregionie BUG”.

Ponadto zorganizowano szereg seminariów szkoleniowych dla jednostek drogowych i przedsiębiorstw wykonawczych woj. lubelskiego. Przeprowadzono w Oddziale 13 kursów szkoleniowych o tematyce zawodowej.

W latach 1989 i 1991 zorganizowano konkursy na najaktywniej działające koło zakładowe, w których wyróżniono:

W roku 1989

- I miejsce Koło Zakładowe przy Dyrekcji Okręgu PKS w Lublinie,
- II miejsce Koło Zakładowe przy Dyrekcji Okręgowej Dróg Publicznych w Lublinie,
- III miejsce Koło Młodzieżowe przy Zespole Szkół Geodezyjno – Drogowych w Lublinie.

W roku 1991

- I miejsce Koło Zakładowe przy Dyrekcji Okręgowej Dróg Publicznych w Lublinie,
- II miejsce Koło Młodzieżowe przy Zespole Szkół Geodezyjno – Drogowych w Lublinie,
- III miejsce Koło Zakładowe przy Lokomotywowni Pozaklasowej w Dęblinie

Członkowie Zarządu Oddziału i przedstawiciele Kół Zakładowych uczestniczyli w opracowywaniu nowej struktury organizacyjnej w ramach przekształceń własnościowych jednostek terenowych oraz uczestniczyli w komisjach konkursowych na obsadzenie kierowników jednostek w WDOKP w Lublinie.

Zarząd Oddziału desygnował naszych członków, na wniosek Wojewódzkiej Straży Pożarnej, do pracy w ratownictwie drogowym i kolejowym, gdzie uczestniczyli koledzy:

- Tadeusz Jakubowski,
- Andrzej Czyżewski,
- Henryk Maciszewski
- Antoni Persona.

Zorganizowano 10 wycieczek techniczno – turystycznych zagranicznych oraz 48 krajowych.

Władze Oddziału

Zarząd Oddziału	1987 – 1990	1990 – 1994	od 1994
Prezes	Zbigniew Mitura	Zbigniew Mitura	Zbigniew Mitura



Wiceprezes	Julian Kapica	Julian Kapica	Wiktor Misztal
Wiceprezes	Henryk Maciszewski	Wiktor Misztal	Władysław Rawski
Wiceprezes	Eugeniusz Janicki	Eugeniusz Janicki	Feliks Celiński
Sekretarz	Krystyna Szymańska	Henryk Kotarski	Henryk Kotarski
Z-ca Sekretarza	Teodor Nowicki	–	–
Skarbnik	Helena Banach	Helena Banach	Helena Banach
Członkowie prezydium	Jerzy Deska Tadeusz Jakubowski Jacek Michałowski Stefan Stachurski	Jerzy Deska Tadeusz Jakubowski Henryk Maciszewski Feliks Celiński Wiesław Pomykała	
Członkowie Zarządu	Mieczysław Pasternak Edward Piętka Czesław Saj Wiesław Pomykała	Władysław Skonecki Władysław Rawski Stanisław Poleszak Wacław Onuszkiewicz Marian Ciastek Edward Czechowski Andrzej Mazur Edward Piętka	Eugeniusz Janicki Tadeusz Jakubowski Marian Ciastek Edward Czechowski Stefan Korzeniewski Grzegorz Pastusiak Wiesław Pomykała Czesław Saj
Komisja Rewizyjna Oddziału	1987 – 1990	1990 – 1994	od 1994 r.
Przewodniczący	Mieczysław Łoboda	Mieczysław Łoboda	Mieczysław Łoboda
Sekretarz	Ryszard Pochylski	Jacek Michałowski	Ryszard Pochylski
Członkowie	Stanisław Poleszak	Ryszard Pochylski	Stanisław Poleszak
Sąd Koleżeński	1987 – 1990	1990 – 1994	od 1994 r.
Przewodniczący	Leon Sulot	Leon Sulot	Edward Wilczopolski
Sekretarz	Eugeniusz Rzymowski	Eugeniusz Rzymowski	Jacek Michałowski
Członkowie		Edward Wilczopolski	Edward Czechowski

Działalność Oddziału w latach 1998 – 2002

W tym okresie należy odnotować znaczny wzrost działalności konferencyjno – szkoleniowej oraz kursowej. Wiązało się to z koniecznością dostosowania gospodarki i wymogów technicznych do Unii Europejskiej, jak również ubieganiem się o uprawnienia budowlane naszych członków.

W latach 1998 – 2001 zorganizowano:

- 4 kursy do egzaminu na uprawnienia budowlane,
- 10 kursów zawodowych w branży drogowej i kolejowej,
- 4 konferencje krajowe,
- 10 konferencji regionalnych,
- 54 odczyty techniczne,
- 36 spotkań nietechnicznych,
- 41 wycieczek techniczno – turystycznych krajowych,
- 7 wycieczek zagranicznych.

Na koniec roku 2001 Oddział liczył 645 członków indywidualnych, 11 członków zbiorowych wspierających oraz 29 kół zakładowych.

Zadania merytoryczne w ramach statutu oraz nakreślone planami pracy Zarządu Oddziału i kół zakładowych realizowane były przez sekcje i komisje powołane przez Zarząd Oddziału:

- sekcja drogowa – przewodniczący kol. Feliks Celiński
- sekcja mostowa – przewodniczący kol. Wiesław Pomykała
- sekcja kolejowa – przewodniczący kol. Franciszek Kłós
- sekcja samochodowa – przewodniczący kol. Tadeusz Jakubowski
- komisja ds. młodzieży – przewodniczący kol. Marian Ciastek
- komisja ds. kulturalnych – przewodniczący kol. Władysław Skonecki

Tematyka ważniejszych konferencji naukowo – technicznych krajowych:

- „Rozwój technologii w budownictwie drogowym – teoria i praktyka” (1998),
- „Linie dużych prędkości na PKP – Przystosowanie infrastruktury kolejowej stacji Psary na linii CMK V=250 km/h” (1998)
- Krajowa konferencja naukowo – techniczna w Cisnej p.n. „Nowe techniki sterowania ruchem i telekomunikacji kolejowej”

- „Projektowanie i budowa dróg – teoria i praktyka”(1999),
- „Ochrona środowiska i estetyka w drogownictwie” (2000),

Ważniejsze zorganizowane seminaria szkoleniowe:

- Ustawa o Zamówieniach Publicznych (1998)
- Systemy wspomagania zarządzaniem drogami i mostami (1999)
- Rola inspektora nadzoru i odbiory robót drogowych (2000)
- Oznakowanie pionowe i poziome dróg, a bezpieczeństwo ruchu drogowego (2000),
- Technologie wykonywania nawierzchni bitumicznych – nowe normy,
- Budowle i urządzenia oraz eksploatacja bocznic kolejowych
- Seminarium z zakresu prawa budowlanego.

Przy Zarządzie Oddziału działa komisja do spraw opiniowania i nadawania tytułu rzeczoznawcy SITK pod przewodnictwem kol. dr inż. Wiesława Pięcińskiego.

Członkowie Zarządu Oddziału sprawują opiekę i pomoc w działalności kół młodzieżowych przy b. Zespole Szkół Geodezyjno – Drogowych oraz Politechnice Lubelskiej Katedrze Budownictwa Drogowego. Organizowane były wyjazdy techniczno – turystyczne na ciekawe obiekty i imprezy techniczne w kraju oraz na roboty prowadzone przez przedsiębiorstwa robót drogowo – mostowych.

Koło przy Politechnice Lubelskiej organizowało dla swoich członków odczyty i referaty naukowo – techniczne. Zorganizowano wyjazd techniczny do Lwowa w ramach prowadzonej wymiany doświadczeń pomiędzy uczelniami technicznymi Polski i Ukrainy.

W Zespole Szkół Geodezyjno – Drogowych organizowane były konkursy:

- Konkurs Wiedzy Drogowej
- Konkurs na najlepsze prace dyplomowe.
- Wyróżnione prace uhonorowano dyplomami i nagrodami rzeczowymi.
- W ramach współpracy z członkami wspierającymi organizowano spotkania i narady z udziałem przedsiębiorstw drogowo – mostowych i kolejowych oraz jednostek administracji technicznej drogownictwa i kolejnictwa.

Z inicjatywy kół zakładowych zorganizowano spotkanie w roku 2000 w Przedsiębiorstwie Drogowo – Mostowym w Międzyrzecu Podlaskim oraz w roku 2001 w Przedsiębiorstwie Robót Drogowych w Chełmie.

W roku 2001 odbyło się w Suścu, z inicjatywy Zarządu Oddziału Lubelskiego, sympozjum międzyoddziałowa, poświęcone zagadnieniom tworzenia Okręgowych Izb Inżynierów Budownictwa.

Również w 2001 roku odbyła się krajowa narada sekretarzy SITK w Kazimierzu Dolnym zorganizowana przez Zarząd Krajowy SITK wspólnie z Oddziałem Lubelskim.

W okresie kadencji odbyły się wycieczki zagraniczne zorganizowane przez Zarząd Oddziału:

- 1998 – Grecja,
- 1999 – Turcja,
- 2000 – Włochy (Watykan, Neapol, Monte Cassino)
- 2001 – Egipt (zwiedzanie Kairu i Luxoru).

Ponadto szereg wycieczek krajowych zostało zorganizowanych również przez koła zakładowe.

Działający przy Zarządzie Oddziału Ośrodek Usług Techniczno – Ekonomicznych wykonywał opracowania projektowe, ekspertyzy i opinie głównie w zakresie dróg i mostów przy zatrudnieniu w latach 1998-2001 łącznie 179 projektantów, asystentów i rzeczoznawców.

W Oddziale prowadzona jest kronika ważniejszych wydarzeń w Stowarzyszeniu, natomiast w Zamościu działa Muzeum Drogownictwa, które prowadzi Rejon w Zamościu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie i Międzyzakładowe Koło SITK.

Za udział w budowie pomnika inż. Ernesta Malinowskiego budowniczego kolei transandyjskiej w Peru Oddział Lubelski otrzymał pamiątkowy Medal wybity z okazji odsłonięcia pomnika w roku 1999.

W roku 2001 za swoją działalność Oddział w Lublinie został wyróżniony Złotą z Diamentem Odznaką SITK

Władze Oddziału w latach 1998-2002

Prezes – Zbigniew Mitura

Wiceprezesa: Eugeniusz Janicki
Stefan Korzeniewski
Grzegorz Pastusiak
Władysław Rawski

Sekretarz Henryk Kotarski

Skarbnik Helena Banach

Członkowie Zarządu: Bień Tadeusz

Chałabis Jan

Ciastek Marian

Celiński Feliks

Jakubowski Tadeusz

Kłos Franciszek

Kuzaj Marek

Maciszewski Henryk

Pomykała Wiesław

Skonecki Władysław

Wydrych Stanisław

Komisja Rewizyjna:

Przewodniczący: Łoboda Mieczysław

Członkowie: Stanisław Poleszak

Ryszard Pochylski

Czesław Saj

Sąd Koleżeński:

Przewodniczący: Wiesław Pięciński

Członkowie: Edward Czechowski

Wiktor Misztal

Edward Wilczopolski

Działalność Oddziału w latach 2002-2006

Okres w tej kadencji charakteryzował się znacznym wzrostem seminariów szkoleniowych, konferencji naukowo-technicznych oraz imprez integrujących środowisko techniczne.

W kadencji odbyły się dwie krajowe konferencje naukowo – techniczne, z inicjatywy sekcji kolejowej i drogowej:

- 2003 r. „Polskie Linie Kolejowe, a integracja europejska – wybrane problemy”. Konferencja odbyła się w Kazimierzu Dolnym.
- 2005 r. „II edycja „Estetyka i ochrona środowiska w drogownictwie”. Miejsce konferencji – Nałęczów.

Zorganizowano 30 seminariów szkoleniowych dla służb technicznych przedsiębiorstw oraz jednostek drogowych i kolejowych. Szkolenia prowadzone były przez specjalistów z Instytutu Badawczego Dróg i Mostów Politechniki Lubelskiej oraz specjalistów branżowych.

Ważniejsze szkolenia seminaryjne:

- Międzynarodowe procedury przetargowe oraz zarządzanie zamówieniem inwestycyjnym wg FIDIC i Banku Światowego.
- Projektowanie konstrukcji nawierzchni asfaltowych półsztywnych i podatnych. Nowoczesne technologie przy budowie i utrzymaniu mostów drogowych.
- Trwałość podbudów nawierzchni asfaltowych i nawierzchnie betonowe.
- Ewidencja obiektów mostowych.

Działalność szkoleniowa i statutowa w okresie kadencji

Rodzaj imprezy	2002		2003		2004		2005		ogółem 2002-2005	
	ilość	osób	ilość	osób	ilość	osób	ilość	osób	ilość	osób
Kursy zawodowe	5	145	11	530	2	25	5	145	23	845
Inne	1	99	-	-	2	45	-	-	3	144
Konferencje										
<i>Międzynarodowe</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Krajowe</i>	-	-	1	120	-	-	1	129	2	249
<i>Regionalne</i>	3	133	4	280	14	536	8	334	29	1283
<i>Narady</i>	6	155	-	-	2	44	9	266	17	465

Razem	9	288	5	400	16	580	18	729	48	1997
Wystawy	2	149	2	84	2	160	3	165	9	558
Odczyty	16	290	11	301	14	354	9	294	50	1529
Spotkania nietechniczne	12	243	14	232	12	248	11	254	49	977
Wycieczki techniczno – turystyczne										
krajowe	11	330	6	258	4	165	5	210	26	963
zagraniczne	5	185	5	230	5	240	6	255	21	910
Muzeum Drogoe	1	163	1	450	1	201	1	229	1	1043

Oddział w okresie kadencji posiadał 3 koła Młodzieżowe SITK tj. przy Politechnice Lubelskiej Katedrze Budownictwa Drogowego, Państwowej Szkole Budownictwa i Geodezji – klasy drogowe oraz Zespole Szkół Transportowo – Komunikacyjnych w Lublinie.

Członkowie Sekcji drogowej i mostowej sprawowali opiekę nad kołami młodzieżowymi. Organizowano odczyty techniczne, konkursy wiedzy drogowej w PSBiG-klasy drogowe oraz wyjazdy techniczne dla uczniów i studentów – członków SITK.

Koło przy Politechnice Lubelskiej prowadziło spotkania z młodzieżą i wykładowcami uczelni technicznych w Pradze, Kijowie, Bratysławie i Wiedniu. Młodzież uczestniczyła, co roku w organizowanych targach drogownictwa „AUTOSTRADA” w Kielcach oraz wyjazdach technicznych na prowadzone roboty drogowe i obiekty mostowe w kraju.

Przy Oddziale działa Koło Seniorów SITK. W kadencji 2002-2005 liczyło średnio 40 osób, co stanowi 6% ogólnej ilości członków. Co roku, w miesiącu grudniu, organizowany jest tradycyjnie Dzień Seniora połączony ze spotkaniem opłatkowym. Członkowie Koła podczas spotkań zwiedzali ciekawe obiekty m.innymi najnowszą centralę telefoniczną w budynku Dyrekcji Polskich Linii kolejowych w Lublinie, Skansen i Ogród Botaniczny. Przedstawiciele Koła Seniorów uczestniczyli w spotkaniach organizowanych przez Krajowy Klub Seniora na terenie Oddziałów SITK w Szczecinie, Łodzi, Gdańsku i Krakowie. Organizowane były zebrania członków koła z odczytami i referatami dotyczącymi ciekawych problemów technicznych oraz z tematyką szczególnie interesującą członków Koła.

Zarząd Oddziału prowadził ścisłą współpracę z władzami regionu i miasta oraz z samorządem zawodowym.

Przychylając się do wniosku Marszałka Województwa Lubelskiego Oddział desygnował 4 kolegów do pracy w komisjach panelowych ZPORR, działających przy Urzędzie Marszałkowskim, w zakresie oceny przedsięwzięć drogowych. Ośrodek Usług Techniczno- Ekonomicznych SITK znając problemy komunikacyjne miasta Lublina, zdecydowanie preferował w swojej działalności opracowywanie dokumentacji w zakresie budowy i przebudowy, modernizacji ulic oraz sygnalizacji świetlnej dla potrzeb miasta. Na bieżąco konsultowane są wszelkie rozwiązania problemowe, związane z układem komunikacyjnym, na etapie koncepcji i projektów, z Urzędem Miasta Wydziałami: Gospodarki Komunalnej oraz Strategii i Rozwoju m. Lublina.

Oddział brał czynny udział w tworzeniu Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa, z którą na bieżąco ściśle współpracuje.

W kadencji 2002-2006 w Lubelskiej Okręgowej Izbie Inżynierów Budownictwa działali koledzy z Oddziału SITK, którzy zostali wybrani do władz Izby j.n:

- Kol. Zbigniew Mitura – Przewodniczący i członek Rady Krajowej IIB,
- Kol. Joanna Gieroba – „Drogoprojekt” Lublin- Z-ca Sekretarza,
- Kol. Wojciech Szewczyk – PRD Chełm - Z-ca Skarbnika.

Członkowie Zarządu Izby:

- Kol. Andrzej Mroczek – GDDKiA O/Lublin Rejon w Puławach,
- Kol. Zbigniew Szepietowski – GDDKiA Oddział w Lublinie.

Przewodniczący Komisji Kwalifikacyjnej – prof. dr inż. Jan Kukiełka z Politechniki Lubelskiej + 3 os.

Okręgowa Komisja Rewizyjna – 2 członków SITK,

Okręgowy Sąd Dyscyplinarny – 2 członków SITK,

Komisja ds. Finansów i Darowizn – 2 członków SITK.

Oddział Stowarzyszenia w latach 2003-2004 prowadził na zlecenie szkolenia, dla członków Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Nasze koła zakładowe ściśle współdziałały z dyrekcjami przedsiębiorstw wnosząc między innymi duży wkład pracy w przygotowanie wniosków o uzyskanie certyfikatów ISO 9001/2001. Działalność integrującą środowisko techniczne prowadzono poprzez zorganizowanie 26 wycieczek techniczno – turystycznych krajowych, 21 wycieczek zagranicznych oraz 49 spotkań integracyjnych.

Władze Oddziału w Kadencji 2002-2006

Prezes **Zbigniew Mitura**

Wiceprezes Eugeniusz Janicki
Wiceprezes Stefan Korzeniewski
Wiceprezes Władysław Rawski
Sekretarz Henryk Kotarski
Skarbnik Helena Banach

Członkowie: Bajak Marzena
 Bielawski Grzegorz
 Jakubowski Tadeusz
 Kosler Maria
 Kuzaj Marek
 Maciszewski Henryk
 Mazurek Tadeusz
 Pomykała Wiesław
 Skonecki Władysław
 Witkowski Waldemar

Zastępcy członków:

Pastusiak Grzegorz
Watras Janusz
Wydrych Stanisław

Komisja Rewizyjna

Przewodniczący –Saj Czesław
Członkowie: - Poleszak Stanisław
 - Halina Izdebska – Junak
 - Mazur Andrzej
 - Szymanowski Jerzy

Sąd Koleżeński

Przewodniczący - Pięciński Wiesław
Członkowie - Ciastek Marian
 - Czechowski Edward
 - Wilczopolski Edward
 - Misztal Wiktor

Władze Oddziału Kadencja 2006-2010

Prezes	Zbigniew Mitura
Wiceprezes	Eugeniusz Janicki
Wiceprezes	Stefan Korzeniewski
Wiceprezes	Władysław Rawski
Sekretarz	Henryk Kotarski
Skarbnik	Helena Banach
Członkowie:	Bajak Marzena, Bielawski Grzegorz, Ciastek Marian, Ekiert Jerzy Kosler Maria, Maciszewski Henryk, Mazurek Tadeusz, Pomykała Wiesław, Watras Janusz, Żelazna Elżbieta
Zastępcy członków:	Pastusiak Grzegorz, Mielnicka Bogumiła, Skonecki Władysław Czerlunczakiewicz Jerzy
Komisja Rewizyjna	
Przewodniczący	–Stanisław Poleszak
Członkowie:	- Jerzy Kukielka - Halina Izdebska – Junak
Zastępcy członków:	
Czesław Saj	
Jerzy Szymanowski	
Sąd Koleżeński	
Przewodniczący	- Jakubowski Tadeusz
Członkowie	- Wilczopolski Edward - Misztal Wiktor
Zastępcy członków:	
- Mazur Andrzej	
- Pięciński Wiesław	

W dniach 22-23 kwietnia 2006 r. w Cedzynie odbył się XXIX Zwyczajny Zjazd Delegatów Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP, na którym wybrano do władz Krajowych na kadencję 2006-2010 n.w. kolegów z naszego Oddziału:

- Kol. Władysław Rawski – Wiceprezes SITK,
- Kol. Eugeniusz Janicki – Członek Krajowej Komisji Rewizyjnej,
- Kol. Henryk Maciszewski – Przewodniczący Krajowego Sądu Koleżeńskiego

**Kola Zakładowe
Oddziału SITK w Lublinie w 2006 r.**

Lp.	Koło Zakładowe SITK	Prezes	Sekretarz
1	Zarząd Dróg Powiatowych Lublin z/s w Bełżycach	Marek Śmietanka	Ewa Abramowicz
2	Zarząd Dróg Powiatowych KZ „Drogowiec” Biała Podlaska	Krzysztof Jaroszuk	Krystyna Beń
3	Międzyzakładowe Koło przy GDDKiA O/Lublin Rejon w Chełmie i PRD, RDW, ZDP	Krzysztof Paszkowski	Kazimierz Osiak
4	Zarząd Dróg Powiatowych Janów Lubelski	Stanisława Zybała	Maria Góra
5	GDDKiA O/Lublin Rejon w Kraśniku	Zofia Serafin	Ryszard Pokora
6	Przedsiębiorstwo Drogowo-Mostowe S.A Kraśnik	Stanisław Tomczak	Marcin Pęk
7	Zarząd Dróg Powiatowych Krasnystaw	Henryk Korólczyk	Agnieszka Wierzchoś
8	Przedsiębiorstwo Robót Drogowych S.A. Lubartów	Józef Bednarczyk	Katarzyna Jaworska
9	MOTA ENGIL Polska S.A. Oddział w Lubartowie	Irena Urbaś	Andrzej Szkuat
10	Międzyzakładowe Koło przy GDDKiA O/Lublin Rejon w Lubartowie i ZDP Lubartów	Anna Miduch	Waldemar Zyga
11	Przedsiębiorstwo Robót Drogowo- Mostowych w Lublinie S.A.	Zofia Chmiel	Marek Skowroński
12	Przedsiębiorstwo Robót Inżynieryjno – Drogowych S.A. Łuków	Zbigniew Blachowicz	Łukasz Warda
13	Zarząd Dróg Powiatowych 21-400 Łuków	Stanisław Sokół	Halina Dziurdziak
14	Kucharski i Spółka Przedsiębiorstwo Robót Inżynieryjno – Drogowych „DROGBUD” Łuków	Piotr Bosek	Sylwia Ziemkiewicz

15	Międzyzakładowe Koło przy Przedsiębiorstwie Drogowo-Mostowych Międzyrzec Podlaski S.A. (GDDKiA Rejon, ZDP)	Jerzy Kawczyński	Bogdan Zbucki
16	Międzyzakładowe Koło przy GDDKiA O/Lublin Rejon w Puławach (PRD.S.A., RDW, ZDP)	Adam Droń	Zdzisław Minda
17	Zarząd Dróg Powiatowych Radzyń Podlaski	Stefan Małoszuk	Alicja Filipek
18	Przedsiębiorstwo Robót Drogowo-Mostowych Sp. z o.o. Tomaszów Lubelski	Wojciech Miszczyszyn	Dariusz Stępień
19	Zarząd Dróg Powiatowych Tomaszów Lubelski	Bogdan Wolski	Mieczysława Grzywna
20	Międzyzakładowe Koło przy Rejonie Dróg Wojewódzkich (ZDP, PDM) Włodawa	Mieczysław Chwała	Wiesława Kadrow
21	Międzyzakładowe Koło przy GDDKiA O/Lublin Rejon w Zamościu (PRD,RDW,ZDP,ZDM)	Bogumiła Mielnicka	Franciszek Kawalec
22	Movares Polska Sp. z o.o. Oddział Regionalny Lublin	Lech Maciąg	Zbigniew Maciąg
23	PKP Polskie Linie Kolejowe Oddział Regionalny w Lublinie	Andrzej Mazur	Jerzy Czerlunczakiewicz
24	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie	Elżbieta Żelazna	Piotr Ziemiński
25	Politechnika Lubelska z Wydział Inżynierii Budowlanej i Sanitarnej Katedra Budownictwa Drogowego Lublin	Marzena Bajak	Jerzy Kukielka
26	Państwowe Szkoły Budownictwa i Geodezji Lublin	Tadeusz Mazurek	Bożena Michnowska
27	Zespół Szkół Transportowo - Komunikacyjnych Lublin	Hanna Koziół	Łukasz Braksal
28	Koło Seniorów przy Zarządzie Oddziału SITK	Stanisław Adamczyk	Jerzy Szymanowski
29	Koło Terenowe przy Zarządzie Oddziału SITK	Marian Ciastek	Maria Kosler
30	Koło Zakładowe SITK przy Urzędzie Miasta Lublin	Grażyna Rodak	Antoni Klepka

Członkowie wspierający Oddział SITK

- 1. Przedsiębiorstwo Robót Drogowych S.A. Biała Podlaska**
- 2. Przedsiębiorstwo Robót Drogowych Sp. z o.o. Chelm**
- 3. Przedsiębiorstwo Robót Drogowo-Mostowych Sp. z o.o. Hrubieszów**
- 4. Przedsiębiorstwo Robót Drogowo-Mostowych Sp. z o.o. Janów
Lubelski**
- 5. Przedsiębiorstwo Drogowo-Mostowe S.A. Kraśnik**
- 6. Przedsiębiorstwo Robót Drogowych S.A. Lubartów**
- 7. MOTA-ENGIL Polska S.A. Kraków Oddział w Lubartowie**
- 8. Przedsiębiorstwo Robót Drogowo-Mostowych Lublin S.A.**
- 9. Przedsiębiorstwo Drogowo-Mostowe Międzyrzec Podlaski S.A.**
- 10. Przedsiębiorstwo Robót Drogowo-Mostowych Sp. z o.o. Parczew**
- 11. Przedsiębiorstwo Robót Drogowych Puławy S.A.**
- 12. Przedsiębiorstwo Robót Drogowo-Mostowych Sp.z o.o. Tomaszów
Lubelski**
- 13. Przedsiębiorstwo Drogowo-Mostowe Sp. z o.o. Włodawa**
- 14. Przedsiębiorstwo Robót Drogowych Sp. z o.o. Zamość**
- 15. Komunalne Przedsiębiorstwo Robót Drogowych Sp. z o.o. Lublin**
- 16. Przedsiębiorstwo Robót Inżynieryjno-Drogowych S.A. Łuków**
- 17. Kucharski i Spółka PRID „DROGBUD” Spółka Jawna Łuków**
- 18. KZA Przeds. Automatyki i Telekomunikacji S.A. Lublin**
- 19. Movares Polska Sp. z o.o. w Lublinie**
- 20. Biuro Usług Projektowych „DROGPROJEKT” Sp. z o.o. w Lublinie**
- 21. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w
Lublinie**
- 22. PKP Polskie Linie Kolejowe Oddział Regionalny Lublin**
- 23. Firma Projektowa – Franciszek Kawalec Zamość**
- 24. Biuro Projektowe ToMaR -DROG Lublin**
- 25. PHU „TRASA” Sp. z o.o. Biała Podlaska**

**ROLA I ZAANGAŻOWANIE
ODDZIAŁU LUBELSKIEGO SITK
W TWORZENIU SZKOLNICTWA
ZAWODOWEGO**

Lubelski Oddział SITK odegrał dużą rolę w organizowaniu szkolnictwa zawodowego. Bezpośrednio po wyzwoleniu Lublin stał się tymczasową stolicą Polski (1.08.1944 – 1.02.1945 r.) i tutaj rodziły się pierwsze koncepcje i decyzje dotyczące przywrócenia działalności przemysłowej. W porównaniu z innymi regionami kraju na Lubelszczyźnie pojawił się szczególnie dotkliwy niedobór kadr technicznych, inżynierskich.

Politechnika Lubelska

W związku z zaistniałą sytuacją, ówczesny przewodniczący Lubelskiego Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w latach 1949 – 1951 jak również aktywny działacz NOT inż. Stanisław Podkowa, w trakcie zgromadzenia wyborczego w dniu 19.03.1950 r. wraz z M. Kwietniem, B. Wilczewskim powołał Komitet Organizacyjny, którego celem było utworzenie w Lublinie Wieczorowej Szkoły Inżynierskiej. W dniu 7.04.1950 r. S. Podkowa i J. Rogowski – jako przewodniczący i sekretarz Zarządu Okręgu NOT, wystąpili do Rady Głównej NOT z wnioskiem o uruchomienie – już od lata tegoż roku – kształcenia w systemie wieczorowym. Na decyzję władz centralnych, powołującą WSInż. trzeba było jednakże czekać bardzo długo. W 1952 roku Minister Szkolnictwa Wyższego powierzył Stanisławowi Podkowie funkcję "organizatora" Wieczorowej Szkoły Inżynierskiej. Stanisław Podkowa wraz z całą grupą inżynierów wzmógł wysiłki i podjął wszelkie możliwe starania na rzecz stworzenia warunków dla powołania WSInż. Po wielu monitach i memoriałach wysiłki te okazały się w końcu owocne i Rada Ministrów swoją Uchwałą z dnia 13 maja 1953 roku powołała Wieczorową Szkołę Inżynierską w Lublinie.



Pałac Sobieskich przy ul. Bernardyńskiej 13. Pierwsza siedziba WSInż.

Minister Szkolnictwa Wyższego oficjalnie powołał S. Podkowę na "organizatora WSIInż." i jednocześnie dziekana Wydziału Mechanicznego – jedyne wówczas wydziału w Uczelni. Tworzenie od podstaw wszystkich struktur nowej uczelni technicznej, jej rozwój i przeobrażenie w uczelnię ze studiami dziennymi i w końcu w Politechnikę Lubelską, stało się Jego głównym celem i pasją.



Stanisław Podkowa – organizator a potem Dziekan i Rektor WSI.

Starania o przemianowanie Wieczorowej Szkoły Inżynierskiej w Lublinie w Wyższą Szkołę Inżynierską – z możliwością kształcenia w systemie studiów dziennych, kierownictwo Uczelni podjęło formalnie w roku 1964. Wyjątkowo życzliwym rzecznikiem tej sprawy był przewodniczący Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Lublinie – gen. Paweł Dąbek. W liście do Ministra Szkolnictwa Wyższego z dnia 09.05.1964 r. pisał: *„młodzież z Lubelszczyzny podejmująca studia politechniczne w Warszawie, Gdańsku czy Wrocławiu napotyka duże trudności. Niektórzy z nich po pewnym czasie przerywają studia na skutek trudnych warunków materialnych, szczególnie wówczas, gdy nie mogą z różnych względów otrzymać stypendiów i miejsca w domach akademickich. Dla nich możliwość studiowania w Lublinie byłaby wielką życiową szansą i tego rodzaju głosy słyszemy ciągle wśród młodzieży i rodziców”*.

Z powołanego w 1965 roku, w ramach ówczesnej Wyższej Szkoły Inżynierskiej, Wydziału Budownictwa Lądowego powstał Wydział Inżynierii Budowlanej i Sanitarnej. Już wówczas wydział obejmował istniejące do dziś specjalności określane jako budownictwo miejskie i przemysłowe, drogi i ulice oraz urządzenia ciepłne i zdrowotne.

Pierwszym dziekanem wydziału był (od 1967 r.) doc. dr hab. Stanisław Matyaszewski. W roku 1974 Wydział Budownictwa Lądowego PL uzyskał w Lublinie, przy ulicy Nadbystrzyckiej, własny budynek o kubaturze 25,7 tys. m³, co poprawiło możliwości kształcenia i prowadzenia prac badawczych.

Przez długi okres podstawowym kierunkiem studiów na wydziale było budownictwo w zakresie specjalności drogi, ulice, lotniska oraz urządzenia sanitarne. W miarę rozwoju wydziału powstawały nowe laboratoria, np. wytrzymałości materiałów i badań nieniszczących, mechaniki gruntów i fundamentowania, geodezji, nawierzchni drogowych, ogrzewnictwa i wentylacji, technologii wody i ścieków, biologii sanitarnej, ochrony środowiska, konstrukcji budowlanych, fizyki budowli, technologii betonu i materiałów budowlanych.

W 1994 roku, z inicjatywy prof. dr hab. Lucjana Pawłowskiego, na wydziale utworzono kolejny kierunek nauczania – ochronę środowiska - który po kilku latach przekształcony został w inżynierię środowiska. W roku 2001 oddano do eksploatacji nowy budynek laboratoryjno-dydaktyczny Instytutu Inżynierii Ochrony Środowiska, co przyczyniło się do dalszej poprawy warunków kształcenia studentów i kadr pracowników uczelni oraz możliwości badawczych całego wydziału. Także w 2001 roku reaktywowana została biblioteka wydziałowa, posiadająca w swej strukturze 2 wyodrębnione działy "budownictwo" i "inżynieria środowiska".



Obecna siedziba Wydziału Inżynierii Budowlanej i Sanitarnej

Państwowe Szkoły Budownictwa i Geodezji

Państwowe Szkoły Budownictwa i Geodezji mają swoją siedzibę w Lublinie przy Alejach Raławickich.

W ramach szkoły działają:

- XI Liceum Ogólnokształcące
- II Liceum Profilowane
- 5-letnie i 4-letnie Technikum
- Zasadnicza Szkoła Zawodowa Nr 8
- Policealne Studium Zawodowe

Historyczne echo

Po odzyskaniu niepodległości w 1918 roku Lublin i Lubelszczyzna odznaczały się dużym niedoborem kadr technicznych na poziomie średnim i wyższym. Z tego względu już na przełomie lat 1918/1919 czołowi przedstawiciele wielu zawodów technicznych wystąpili z inicjatywą utworzenia w Lublinie ponadpodstawowej szkoły zawodowej.

Wojna polsko – bolszewicka i walki toczone w sierpniu 1920 r. sprawiły, że otwarcie szkoły odsunięto na kilka lat. Jednak starania środowisk inżynierskich Lublina przyniosły wreszcie efekt i w 1928 roku otworzono Niższą Szkołę Budownictwa, która zaczęła szkolić kadry na kierunkach: budowlanym, drogowym i wodno - melioracyjnym. Taki był początek szkolenia kadr drogowych w Lublinie.

Następnym ważnym wydarzeniem w historii szkoły był rok 1951, kiedy to szkoły zawodowe przekazane zostały pod nadzór ministerstw branżowych. Spowodowało to powstanie oddzielnych szkół: technikum drogowego i technikum geodezyjnego. W wyniku uchwały Rady Ministrów z września 1956 roku szkoły zawodowe zostały przejęte przez Ministra Oświaty, a w 1960 roku nastąpiło formalne połączenie obu szkół w jedną o nazwie Technikum Geodezyjno – Drogowe.

Pierwszego września 1975 roku szkoła otrzymała oficjalną nazwę – Zespół Szkół Geodezyjno - Drogowych w Lublinie, a od czerwca 1979 roku patronem szkoły został wybitny polityk – gen. Władysław Sikorski.

Szkoła realizowała szkolenia na kierunkach zgodnych z nazwą szkoły: drogowym, geodezyjnym oraz – jako kierunek współpracujący z kierunkiem drogowym – ogrodnik terenów zieleni na poziomie technikum i zasadniczej szkoły zawodowej.

Nie sposób wymienić wszystkich dyrektorów i pedagogów, którzy w tym okresie przekazywali swoje umiejętności i bogatą wiedzę wychowankom szkoły. Można jednak stanowczo stwierdzić, że zdecydowana większość z nich w swojej pracy dydaktyczno – wychowawczej kierowała się słowami Stanisława Staszica: „*zawsze takie Rzeczypospolite będą, jakie ich młodzieży chowanie*”.

Szczególne efekty przyniosła praca niżej wymienionych osób:

- inż. Kazimierz Danowski – współzałożyciel i pierwszy dyrektor utworzonej w 1928 roku Niższej Szkoły Budownictwa,
- mgr Feliks Olesiejuk, dyrektor szkoły w latach 1959 – 1973, wspaniały pedagog, organizator właściwej bazy materialno - szkoleniowej dla szkoły jako samodzielnej placówki,
- mgr Edward Krawczyk, dyrektor szkoły w latach 1973 – 1991, świetny organizator, podczas blisko 20 - letniego kierowania placówką przeprowadził szereg prac modernizacyjnych, wyposażył pracownie i klasopracownie w pomoce dydaktyczne.

W okresie swego istnienia szkoła ściśle współpracowała z wieloma przedsiębiorstwami, dla których szkoliła przyszłych pracowników. Współpracowała również z władzami miasta Lublina. W pejzaż miasta trwale wpisały się prace wykonane przez uczniów szkoły. Uczestniczyli oni w budowie ciągów pieszych i parkingów nad Zalewem Zemborzyckim, ciągów pieszych w Muzeum Wsi Lubelskiej, w przebudowie węzła komunikacyjnego przy zbiegu ulic Lwowskiej i Ruskiej.



Budynek PSBiG w Lublinie

Przez 46 lat samodzielnego istnienia szkoła wykształciła m.in. 3258 techników drogowych i 2686 techników geodetów. Większość absolwentów szkoły pracuje w wyuczonym zawodzie, a wielu z nich zajmuje odpowiedzialne stanowiska w administracji państwowej, w przedsiębiorstwach produkcyjnych lub też kieruje własnymi firmami.

1 września 2002 roku nastąpiło połączenie dwóch szkół: Zespołu Szkół Geodezyjno - Drogowych z Państwowymi Szkołami Budownictwa. Od tego momentu szkoła nosi nazwę: Państwowe Szkoły Budownictwa i Geodezji.

Uczniowie (klasy III i IV) zgodnie z programem nauczania odbywają miesięczne praktyki zawodowe. Pozwalają one na poszerzenie wiedzy teoretycznej o umiejętności praktyczne.

Wejście Polski w struktury Unii Europejskiej stawia przed szkołą i jej absolwentami nowe perspektywy rozwoju. Budowa dróg i autostrad odpowiadających standardom europejskim to wciąż newralgiczny punkt integracji Polaków z Unią. Oprócz tego dojdą projekty budowy szlaków komunikacyjnych z całej Europy, które łączyć będą kraje członkowskie z państwami spoza Unii. Wiele dróg wymaga remontów i wzmocnień, aby spełniały wymagania unijne. Wymaga to wykształcenia wielu specjalistów i fachowców, którym nieobca będzie praca w różnych częściach naszego kontynentu. Wychodząc naprzeciw tym oczekiwaniom szkoła w ramach nauki w PSBiG chciałaby kształcić nowe kadry techniczne.

Utrzymanie wysokiego poziomu nauczania wymagało dobrze przygotowanej kadry nauczycieli. Przez wiele lat wykładowcami było wielu działaczy SITK, m.in. Stanisław Deska, Marian Adach, Stanisław Walczak, Antoni Kasztelan, Mieczysław Pasternak, Leon Sułot, Zbigniew Mitura, Marian Ciastek i wielu innych.

W 1987 roku utworzono młodzieżowe Koło SITK, którego członkowie, pod kierunkiem nauczycieli zawodu: Haliny Misztal, Teresy Przegalińskiej, Mariana Ciastka, Tadeusza Mazurka, skutecznie poznają tajniki zawodu.

*Aktywni Członkowie Oddziału SITK
w okresie 1946-2006*



Banach Helena



Bajak Marzena



Bzoma Sławomir



† Chałabis Jan



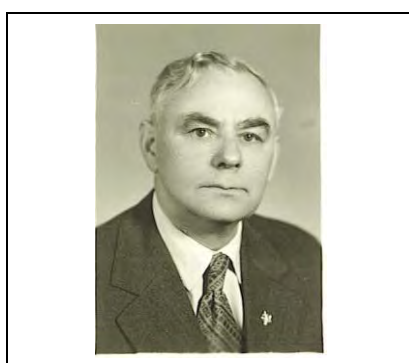
Chwała Mieczysław



Ciastek Marian



Deska Jerzy



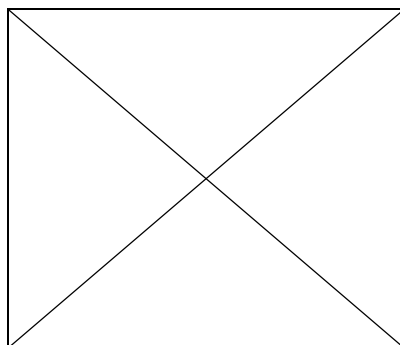
† Deska Stanisław



Flak Edward



Jakubowski Tadeusz



†Jaźwa Stanisław



Kasperek Jerzy



†Kapica Julian



Karamon Barbara



Kasztelan Antoni



Kawczyński Jerzy



Kłos Franciszek



Korzeniewski Stefan



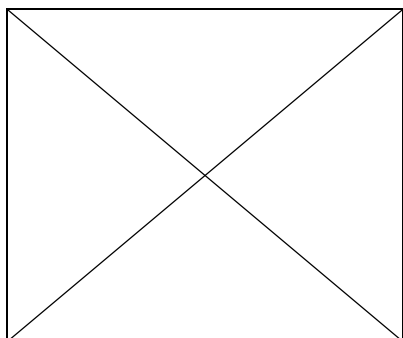
Kosler Maria



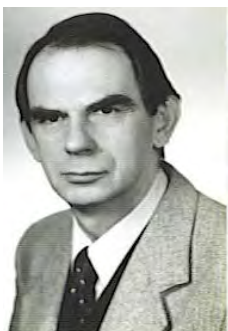
Kotarski Henryk



Kukielka Jan



†Łoboda Mieczysław



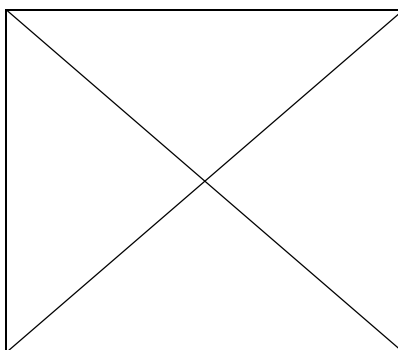
Mazurek Tadeusz



Miszczyszyn Wojciech



Misztal Wiktor



†Nowicki Teodor



Onuszkiewicz Waław



Orłow Wojciech



Pasternak Mieczysław



Pastusiak Grzegorz



†Piętka Bernard



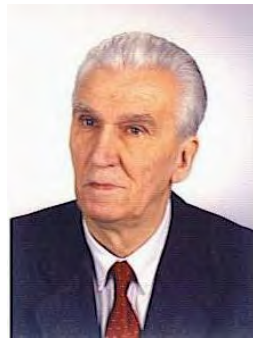
Piętka Edward



Pochylski Ryszard



†Podkowa Stanisław



Pomykała Wiesław



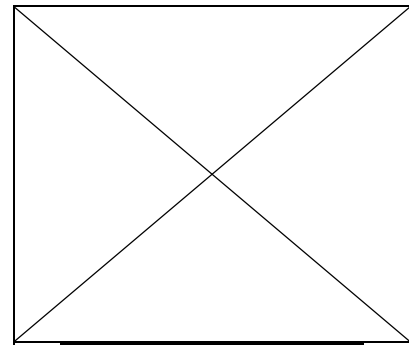
Poleszak Stanisław



Pytka Jerzy



Saj Czesław



†Sadowski Mieczysław



Skonecki Władysław



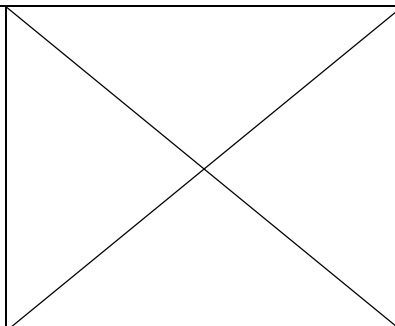
Sobótek Czesław



Stachurski Stefan



†Sułot Leon



†Szymańska Krystyna



Szymanowski Jerzy



Szyplowski Eugeniusz



Urbaś Irena



†Walczak Stanisław



Watras Janusz

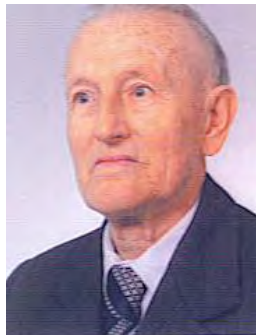


Wilczopolski Edward



Witkowski Waldemar

CZŁONKOWIE HONOROWI ODDZIAŁU SITK W LUBLINIE



Rzymowski Eugeniusz
Tytuł Członka Honorowego
nadany w 1984 r.



†Jastkowiak Adam
Tytuł Członka Honorowego
nadany w 1990 r.



Pięciński Wiesław
Tytuł Członka Honorowego
nadany w 1994 r.



Mitura Zbigniew
Tytuł Członka Honorowego
nadany w 1994 r.



Maciszewski Henryk
Tytuł Członka Honorowego
nadany w 2002 r.



Rawski Władysław
Tytuł Członka Honorowego
nadany w 2006 r.



Janicki Eugeniusz
Tytuł Członka Honorowego
nadany w 2006 r.



Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji
Zarząd Krajowy

przyznał

**Złotą z Diamentem
Odznakę Honorową**

**Oddziałowi Stowarzyszenia
Inżynierów i Techników Komunikacji
w Lublinie**



Prezes
W. Starowicz
dr hab.inż. Wiesław Starowicz

nr 0029
Warszawa, dnia 11 grudnia 2001 r.



Stowarzyszenie Inżynierów
i Techników Komunikacji
Zarząd Krajowy

Oddział SITK

w Lublinie

Otrzymuje

Medal

upamiętniający odsłonięcie
w dniu 9 lipca 1999 r. w Peru
na przełęczy Ticlio pomnika
budowniczego kolei andyjskiej
inż. Ernesta Malinowskiego



STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW
KOMUNIKACJI



za wybitne osiągnięcia w technice komunikacji

Zarząd Główny

nadaje

**Medal imienia
Aleksandra i Zbigniewa Wasiułyńskich**

Warszawa, 28. 05. 1996 r.

Prezes

STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW
KOMUNIKACJI



za wybitne osiągnięcia w technice komunikacji

Zarząd Krajowy

nadaje

Józefowi Pomykałe

**Medal imienia
Aleksandra i Zbigniewa Wasiułyńskich**

Sekretarz Generalny
Dr Henryk Komorowski



Prezes
dr hab. inż. Wiesław Staroniz

Nr 62

Warszawa, 19 lutego 2002 r.

STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW
KOMUNIKACJI



za wybitne osiągnięcia w technice komunikacji

Zarząd Krajowy

nadaje

Zbigniewowi Miturze

**Medal imienia
Aleksandra i Zbigniewa Wasiułyńskich**

Nr 87
Warszawa, 11 kwietnia 2006 r.



Prezes



Aleksander WASIUTYŃSKI (1859–1944) profesor dróg żelaznych Politechniki Warszawskiej, światowej sławy ekspert kolejnictwa, autor projektu przebudowy warszawskiego węzła kolejowego.

Zbigniew WASIUTYŃSKI (1902–1974) profesor budowy mostów Politechniki Warszawskiej, autor wielu publikacji książkowych i projektów konstrukcji inżynierskich, członek rzeczywisty Polskiej Akademii Nauk, humanista.



Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji

przyznało

ZŁOTĄ
ODZNAKĘ HONOROWĄ SITK
*Przedsiębiorstwu Drogowo-
Mostowemu
w Międzyrzecu Podlaskim S.A.*

Sektretarz Generalny

Nr 7885
Warszawa, 11 maja 2004 r.

Prezes





Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji

przyznało

ZŁOTĄ
ODZNAKĘ HONOROWĄ SITK
*Przedsiębiorstwu Robót Drogowo-
Mostowych Sp. z o.o.
w Tomaszowie Lubelskim*

Sektretarz Generalny

Nr 7828
Warszawa, 13 maja 2003 r.

Prezes





Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji

przyznało

ZŁOTĄ
ODZNAKĘ HONOROWĄ SITK
*Przedsiębiorstwu Robót Drogowych
Sp. z o.o. w Zamościu*

Sektretarz Generalny

Nr 7827
Warszawa, 15 kwietnia 2003 r.

Prezes



MEDAL WASIUTYŃSKICH

1. Kukielka Jan – 1996
2. Pomykała Wiesław – 2002 r.
3. Mitura Zbigniew – 2006 r.

ZŁOTE Z DIAMENTEM ODZNAKI HONOROWE SITK

1. Mitura Zbigniew – 2000 r.
2. Żmijan Stanisław – 2000 r.
3. Sobótek Czesław – 2003 r.
4. Banach Helena – 2005 r.
5. Maciszewski Henryk – 2005 r.
6. Kotarski Henryk – 2005 r.
7. Janicki Eugeniusz – 2006 r.
8. Rawski Władysław – 2006 r.

ZŁOTE HONOROWE ODZNAKI SITK

Rok 1994

1. Kapica Julian
2. Flak Edward
3. Celiński Feliks
4. Kotarski Henryk

Rok 1997

1. Zdunek Tadeusz
2. Włodarczyk Zdzisław
3. Urbaś Irena
4. Nagórny Marian
5. Rawski Władysław
6. Dobrowolski Zbigniew
7. Basak Waldemar
8. Sobótek Czesław
9. Onuszkiewicz Waclaw

Rok 1998 (27.02.98)

1. Szkuat Andrzej
2. Zakrzewski Mieczysław
3. Kawalec Franciszek
4. Kawalko Bogdan
5. Korzeniewski Stefan
6. Ciastek Marian

7. Capała Witold
8. Kawczyński Jerzy
9. Żmijan Stanisław
10. Sikora Marian
11. Poleszak Stanisław
12. Wójtowicz Janusz
13. Muszyńska Anna

Rok 1999 – 2002

1. Kosler Maria
2. Socewicz Wiesław
3. Schodziński Stanisław
4. Szymanowski Jerzy
5. Miszczyszyn Wojciech
6. Chwała Mieczysław
7. Pastusiak Grzegorz
8. Machątek Marian
9. Misztal Zdzisław

Rok 2003

1. Kawałko Jan
2. Nowosad Jan
3. Węgielska Marianna
4. Wójcik Stanisław
5. Zatorska Maria
6. PRD Zamość
7. PRDM Tomaszów Lubelski

Rok 2004

1. Harko Teresa
2. Kadrow Wiesława
3. Kuś Irena
4. Luty Zbigniew
5. Mazur Andrzej
6. Mielnicka Bogumiła
7. Urban Eugeniusz
8. Wydrych Stanisław
9. Zachariasz Wiesław
10. PDM Międzyrzec Podlaski

Rok 2006

1. Chmiel Zofia
2. Komadowski Jan
3. Mazurek Tadeusz
4. Podoba Ryszard
5. Szymanowski Jerzy
6. Watras Janusz

**HISTORIA I WSPÓŁCZESNOŚĆ
ROZWOJU BUDOWNICTWA
KOMUNIKACYJNEGO
W BRANŻACH**

ROZWÓJ TRANSPORTU KOLEJOWEGO W OKRESIE 1944-2006

Okres 1944 – 1949 – lata odbudowy kolei po zniszczeniach wojennych

Jest rok 1944. Wojna jeszcze trwa. Wycofujące się wojska - najeźdźcy niszczą wszystko, w szczególności środki transportu kolejowego. Zniszczeniu uległy tory, mosty, parowozownie, budynki kolejowe, wodociągi itp. Tory zniszczono w 17 %, parowozownie, warsztaty i budynki kolejowe w 60 %, linie teletechniczne w 90 %, wewnętrzne urządzenia łączności w 93 %. Wiele urządzeń kolejowych zostało wywiezionych przez okupanta.

W tym okresie transport kolejowy był strategicznym środkiem transportu, mającym zasadnicze znaczenie dla zaopatrzenia wojsk i w odbudowie kraju po zniszczeniach wojennych. Szybka odbudowa linii kolejowych była decydująca dla zaopatrzenia frontu, decydowała o powodzeniu planów odbudowy i rozwoju gospodarki kraju.

W takich warunkach powstały pierwsze placówki zarządzające kolejami. 24 lipca 1944 r. utworzono pierwszą na terenach wyzwolonych Dyрекcję Okręgu Kolei Państwowych w Lublinie. Na pracownikach tej Dyrekcji spoczywał obowiązek organizowania odbudowy kolei i uruchamiania linii dla przewozu ludzi i towarów. Tempo odbudowy było imponujące. W ciągu roku odbudowano prowizorycznie 80 % zniszczonych torów, 40 % budynków, 78 % mostów i inne obiekty kolejowe.

Na podkreślenie zasługuje entuzjazm i zapał do pracy pracowników kolei. Do pracy używano często własnych narzędzi przynoszonych przez kolejarzy z domu. Pracowano często bez symbolicznej nawet zapłaty. Przyświecał jeden cel: transport kolejowy musiał działać. Na podkreślenie zasługuje fakt udziału kolejarzy z okręgu lubelskiego w odbudowie kolei w innych Dyrekcjach Okręgowych, w szczególności w zachodniej Polsce (ziemiach odzyskanych). W latach 1944 – 1945 do innych okręgów skierowano, przeniesiono lub oddelegowano ponad 3100 pracowników z DOKP Lublin.

Okres powojennej odbudowy kolei zakończył się z końcem 1945 r. Poczynając od 1946 roku rozpoczął się okres planowej odbudowy kolei, który trwał do końca 1949 roku. Należy wspomnieć, że w tym okresie czynny udział w odbudowie kolei brali członkowie Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji (Wojewódzki Oddział Stowarzyszenia powołany został na przełomie 1946/47, sekcja kolejowa przy lubelskim

Oddziale Stowarzyszenia - w 1949 r.). Do Stowarzyszenia należała wówczas większość pracowników kadry techniczno – inżynierskiej – 156 członków. Ilość kolejarzy – członków SITK wzrosła do 1950 roku do 551 osób zrzeszonych w 18 kołach zakładowych. Członkowie SITK będący pracownikami Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Lublinie, należący do lubelskiego Oddziału SITK uczestniczyli i wnieśli swój wkład w odbudowę, modernizację i rozwój kolei również poza obszarem działania tego Oddziału tj. na obszarze DOKP Lublin.

W okresie planowej odbudowy kolei na terenie lubelskiej DOKP odbudowano m. in. :

- ponad 600 km linii kolejowych
- 106 mostów kolejowych, w tym 13 dużych o długości ponad 80 m każdy,
- 116 budynków służbowych i gospodarczych
- urządzenia zabezpieczenia ruchu kolejowego i łączności

Odbudowa kolei na terenie Lubelskiego Okręgu Kolei Państwowych pozwoliła na uruchomienie pociągów pasażerskich i towarowych. O znaczeniu transportu kolejowego w tym okresie świadczą następujące fakty: w sierpniu 1944 roku uruchomiono 1 parę pociągów pasażerskich na linii Chełm – Lublin – Kępa. W marcu 1945 roku wprowadzono pierwszy rozkład jazdy, według którego na sieci DOKP Lublin kursowały 34 pary pociągów. Lublin miał połączenia z Warszawą, Łodzią i Krakowem. W 1947 roku przewieziono łącznie ponad 17 mln pasażerów, a w 1955 r. już około 60 mln. W latach 1965 – 1975 ilość przewozów osób kształtowała się na poziomie średnio około 55 mln rocznie, w latach następnych ilość pasażerów korzystających ze środków transportu kolejowego zaczęła systematycznie spadać, osiągając w latach 1975 – 1984 średnio w roku liczbę około 43 – 45 mln. W kolejnych latach następował dalszy spadek osób korzystających z usług kolei.

Przewóz przesyłek towarowych na terenie DOKP Lublin rozpoczęto w sierpniu 1944 roku. Były to przewozy wojskowe: początkowo 3 wagony dziennie, ale już pod koniec tego roku – 52 wagony dziennie.

Przewozy niewojskowe podjęto z początkiem 1945 roku. Pierwszy milion ton przewieziono w 1946 roku, w latach 1961 – 1965 przewożono już około 20 mln ton/rok, w latach 1971 – 75 około 40 mln ton/rok.

Modernizacja i rozwój transportu kolejowego po 1949 roku

Tory i nawierzchnia

Gwałtownie wzrastający popyt na przewóz osób i towarów w okresie po drugiej wojnie światowej wymuszał modernizację i rozwój infrastruktury kolejowej i środków transportu kolejowego.

Na terenie DOKP Lublin po zakończeniu działań wojennych znalazło się w eksploatacji aż 18 różnych typów szyn o ciężarze od 26 do 41 kg/m. Dla modernizacji nawierzchni wybrano 2 typy szyn: S-42 i S-49. W okresie późniejszym zastosowano szynę typu ciężkiego S-60 oraz szereg nowoczesnych rozwiązań konstrukcji nawierzchni kolejowej m, in. podkładów strunobetonowych, wzmocnionego przytwierdzenia pośredniego szyn (szczególnie S-60), toru bezстыkowego oraz cięższych i mocniejszych rozjazdów.

Nowoczesne rozwiązania konstrukcyjne nawierzchni kolejowej wprowadzono sukcesywnie. Pierwsze odcinki toru na podkładach betonowych w okręgu lubelskim ułożono w latach 1951 – 1955. W 1980 roku długość torów na podkładach betonowych stanowiła 38 % ogólnej długości torów głównych, a torów bezстыkowych 27 % długości tych torów. Aktualnie tory bezстыkowe stanowią podstawowe wyposażenie głównych linii kolejowych. Wysoki komfort jazdy oraz poprawę trwałości torów zapewnia szlifowanie szyn. Ten zabieg zastosowano m. in. na odcinkach linii Warszawa – Dorohusk, Warszawa – Kraków, linii CMK.

Aktualnie na terenie okręgu lubelskiego (Oddziału Regionalnego PKP PLK S.A. w Lublinie) stosuje się najnowsze rozwiązania konstrukcyjne przytwierdzeń szyn do podkładów i podrozjazdnic typu SB3, SB4, SB7, Skl 12. Przytwierdzenia te wyróżniają się lepszymi właściwościami użytkowymi przy pełnej kompatybilności z innymi elementami składowymi przytwierdzenia sprężystego.

Na stacjach na Centralnej Magistrali Kolejowej zastosowano nowoczesne rozjazdy przystosowane do jazdy pociągów z prędkościami 200 i 250 km/h. Na uwagę zasługują rozjazdy wyposażone w ruchome dzioby krzyżownic, zapewniające najwyższy poziom bezpieczeństwa i komfortu jazdy.

W ostatnich latach nastąpiła zasadnicza zmiana jakościowa w konstrukcji nawierzchni drogowej (pomostów) stosowanej na przejazdach kolejowych w poziomie szyn. Na uwagę zasługują na coraz większą skalę stosowane konstrukcje typu

„MIROSLAW” i „ STRAIL”. Zapewniają one wysoki komfort jazdy pojazdom drogowym, cechuje je trwałość i niskie koszty eksploatacji.

Wzrastała dynamika napraw głównych i bieżących nawierzchni kolejowej. W wyniku napraw głównych przestarzałą konstrukcję torów zastępowano nowoczesną. I tak w latach 1970 – 1978, średnio w roku naprawie głównej poddawano 400 km torów, a naprawom bieżącym ok. 900 km torów.

Zadania napraw nawierzchni i torów realizowane były podstawowo przez Oddziały Zmechanizowanych Robót Drogowych (DOM). Do głównych zadań tych oddziałów należała kompleksowa wymiana nawierzchni sposobem zmechanizowanym, naprawy bieżące, zgrzewanie szyn, chemiczne odchwaszczanie torów, regeneracja rozjazdów.

W okresie powojennym, do lat siedemdziesiątych, naprawy torów i rozjazdów wykonywano głównie sposobem ręcznym, zatrudniając przy tym dużą ilość pracowników. Wzrastające w tym okresie z roku na rok przewozy powodowały niespotykane dotychczas obciążenia linii kolejowych i szybkie zużycie eksploatacyjne torów i nawierzchni. Wymusiło to konieczność zmechanizowania napraw bieżących i głównych nawierzchni przy zastosowaniu mechanizacji robót. W początkowym okresie istnienia w skład zmechanizowanych oddziałów robót drogowych wchodziły następujące jednostki:

- pociąg zmechanizowany przeznaczony do kapitalnych remontów
- pociąg podsypkowy do wymiany i uzupełniania podsypki
- grupa mostowa

W 1957 roku zorganizowano drugi pociąg zmechanizowany przeznaczony do wymiany nawierzchni.

W kolejnych latach konsekwentnie rozwijano ten sposób naprawy i wymiany nawierzchni. I tak np. latach siedemdziesiątych DOM Radom, będący największą tego rodzaju jednostką organizacyjną podległą kierownictwu lubelskiej DOKP posiadał:

- 4 pociągi zmechanizowane napraw głównych nawierzchni
- 1 pociąg utrzymaniowy
- grupę regeneracji rozjazdów i chemicznego odchwaszczania torów.
- bazę napraw maszyn i sprzętu
- bazę montażowo-demontażową
- składnicę materiałów nawierzchniowych

O skali wykonanych w latach 1954-1978 przez DOM Radom robót drogowych świadczą następujące dane:

- wymiana szyn – 6052,7 km torów

- wymiana podkładów – 3 760 598 sztuk
- regeneracja rozjazdów – 26 529 sztuk
- chemiczne odchwaszczanie – 48 500 km torów
- naprawy bieżące torów – 9 460 km

W następnych dziesięcioleciach ubiegłego wieku i obecnie wymianę i naprawy nawierzchni wykonywano i wykonuje się podstawowo sposobem zmechanizowanym przy zastosowaniu najnowszych osiągnięć technicznych kolejnictwa europejskiego. Udział prac ręcznych został ograniczony do bieżących napraw i konserwacji.

Urządzenia zabezpieczenia ruchu kolejowego

Schyłek lat sześćdziesiątych zakończył praktycznie okres odbudowy po zniszczeniach wojennych urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego. W okręgu lubelskim dominował typ urządzeń mechanicznych kluczowych i mechanicznych scentralizowanych z sygnalizacją kształtową.

Na terenie Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych znaczna ilość zwrotnic biorących udział w przebiegach pociągowych nie była uzależniona. Znaczna ilość stacji nie była wyposażona w blokadę stacyjną, brak było wyposażenia szlaków w blokady liniowe.

Do końca 1968 roku zakończono zabezpieczanie wszystkich zwrotnic biorących udział w przebiegach pociągowych, stacje wyposażono w blokady stacyjne, podstawowe linie kolejowe otrzymały blokady liniowe, rogatki mechaniczne na przejazdach kolejowych wyposażono w scentralizowane nastawienie. I tak np. w 1969 roku scentralizowanych zostało mechanicznie 2114 rozjazdów, elektrycznie 103, ręcznie nastawianych było 1152.

Dynamiczny rozwój urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego, zwanych w tym okresie urządzeniami sterowania ruchem (srk) datuje się od 1971 roku. W tym roku przekazano do eksploatacji, pierwszą na terenie województwa lubelskiego i jedną z pierwszych na terenie ówczesnej DOKP w Lublinie, stację Puławy Azoty, wyposażoną w elektryczne urządzenia sterowania ruchem kolejowym, tzw. przekaźnikowe typu E. Urządzenia te umożliwiają scentralizowane elektryczne nastawianie zwrotnic, posiadają sygnalizację świetlną oraz samoczynnie działający system kontroli niezajętości torów i rozjazdów. Urządzenia tego typu stanowiły milowy krok w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu, ergonomii pracy dyżurnych ruchu oraz zwiększenia przepustowości

stacji. Powodowały też kilkakrotne zmniejszenie zatrudnienia personelu związanego z prowadzeniem ruchu kolejowego.

W latach 1971 – 1990 w urządzenia tego rodzaju wyposażono znaczną ilość stacji na podstawowych liniach kolejowych w województwie lubelskim oraz w DOKP Lublin. W województwie lubelskim w urządzenia tego typu wyposażono m. in. stację Lublin (1974, 1985), Chełm Wschodni (1974), Chełm Osobowy (1977), Świdnik (1975), Rejowiec (1981), Jaszczów (1982), Dorohusk (1989), Trawniki (1990) oraz szereg innych obiektów. Po 1990 roku tempo modernizacji urządzeń sterowania ruchem kolejowym znacznie zmalało. Tym niemniej w system przekaźnikowy do 1998 roku wyposażono kilka obiektów m. in. posterunek odgałęźny Rury (1992), stacje: Zarzeka (1996), Puławy (1994), Wólka Okopska (1982), posterunek odgałęźny Rury (1992) oraz stację Minkowice.

Równolegle w tych latach przebiegała modernizacja innych rodzajów urządzeń srk. Praktycznie zakończono wymianę mechanicznych urządzeń zabezpieczających (rogatek) na przejazdach kat. „A” na elektryczne. Prawie wszystkie stacje otrzymały sygnalizację świetlną.

Aktualnie na terenie Oddziału Regionalnego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Lublinie, obejmującym swoim zasięgiem linie kolejowe w przybliżeniu takie same jak w byłej Wschodniej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Lublinie, na linii Centralnej Magistrali Kolejowej zastosowano nowoczesne komputerowe urządzenia sterowania ruchem kolejowym typu EBILLOCK 950.

Rozwój automatyki sterowania ruchem kolejowym miało zasadniczy wpływ na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu, jego organizacji oraz zmniejszenia kosztów eksploatacji linii kolejowych (znaczące zmniejszenie zatrudnienia w zespołach dyżurnych ruchu, nastawnicznych, zwrotnicznych i dróżników przejazdowych).

Telekomunikacja kolejowa

Zwiększające się zapotrzebowanie na przewozy kolejowe wymagało wdrożenia przedsięwzięć organizacyjnych i technicznych dla sprostania oczekiwaniom. Jednym z wielu środków technicznych, mających zasadnicze znaczenie dla usprawnienia zarządzania, organizacji przewozów i ruchu pociągów była i jest telekomunikacja kolejowa. Zadaniom tym nie mogły sprostać urządzenia łączności kolejowej odtworzone po zniszczeniach wojennych. Podstawę łączności kolejowej stanowiły w latach 50-tych i 60-tych, a częściowo 70-tych napowietrzne linie teletechniczne.

Modernizację łączności kolejowej rozpoczęto od wymiany tych tras i zastępowaniu ich traktami kablowymi.

Do budowy linii kablowych dalekosiężnych przystąpiono w 1963 roku. Jako pierwszą w 1963 roku zbudowano linię kablową telekomunikacyjną w relacji Warszawa – Lublin. W kolejnych latach wykonano:

- linię telekomunikacyjną – Warszawa – Lublin 1963 rok
- linię telekomunikacyjną – Łódź – Dębica 1963 – 1972 rok
- linię telekomunikacyjną – Warszawa – Radom – Kielce – Kraków - 1967 rok
- linię telekomunikacyjną Lublin – Rozwadów – Przeworsk - 1970 rok
- linię telekomunikacyjną CMK Zawiercie – Radzice - 1975 rok
- linię telekomunikacyjną Łuków – Dęblin - 1978 rok
- linię telekomunikacyjną LHS 1979 – 1981 rok
- linię telekomunikacyjną Lublin – Dorohusk - 1981 rok
- linię telekomunikacyjną Rejowiec – Zamość – Bełzec 1981 – 1994 rok
- linię telekomunikacyjną Zwierzyniec – Stalowa Wola 1983 - rok

W 1972 roku przystąpiono do automatyzacji ruchu telefonicznego przez wprowadzenie centrali typu krzyżowego.

W celu zwiększenia bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego wprowadzono sieci radiołączności pociągowej w roku 1974 i system zdalnego hamowania pociągu RADIO STOP w roku 1994.

Dużym osiągnięciem technicznym i organizacyjnym był system radiołączności komutowanej RASZ eksploatowany z dużym powodzeniem w latach od 1975 do 2002. Stare rozwiązania łączności dyspozytorskiej selektorowej były zawodne i niebezpieczne ze względu na stosowanie podwyższonych napięć. W 1973 roku zostały one zastąpione przez bezpieczne i bardziej niezawodne urządzenia typu „Selton”. Dla niezawodnej wymiany informacji w systemach informatycznych PKP zabudowano sieć transmisji danych KOLPAK 1983 rok.

Kable światłowodowe jako nowa technika i technologia o bardzo dobrych własnościach teletransmisyjnych szybko zostały zastosowane w systemach łączności kolejowej:

- linia Warszawa – Radom – Kielce – Kraków - 1982 rok
- linia Warszawa – Dęblin – Lublin - 1993 rok
- linia Lublin – Rejowiec – Zamość – Rozwadów - 1997 rok

Centrale elektroniczne budowane w latach 1999 - 2004 zastąpiły mocno wyeksploatowane stare centrale elektromechaniczne. Polepszyła się jakość rozmów, wyeliminowano szумы, trzaski, wadliwe wybieranie, słabą słyszalność. Wprowadzono nowe funkcje takie jak: możliwość odbierania rozmów przychodzących niezależnie od własnych uprawnień, budzenie, konferencje, blokadę grupy numerów.

W 2001 roku na linii CMK zbudowano cyfrowe Urządzenia Łączności Kolejowej SLK.

Dla rosnących szybko potrzeb na przesyłanie dużych ilości informacji zabudowano sieć wymiany danych INTRANET zintegrowaną z Internetem. System bardzo dużych przepływności DWDM zabudowano w roku 2002.

Przewidywana jest dalsza konwergencja sieci i urządzeń, czyli przenikanie różnych technik i współpraca urządzeń należących do różnych grup użytkowych. Przykładem może być telefonia poprzez intranet oraz internet w telefonii.

Trakcja

Podjęcie przewozów kolejowych po drugiej wojnie światowej na terenie Lubelskiego Okręgu Kolei Państwowych wymagało olbrzymiego trudu dla przygotowania taboru i zaplecza naprawczego.

Na 9 parowozowni – 4 były prawie całkowicie zniszczone (w Skarżysku, Chełmie, Kielcach i Zamościu). Urządzenia stacji wodnych zniszczono w 50 %, urządzenia energetyczne w 30 % a 421 nieczynnych parowozów stało zdekompletowanych w parowozowniach lub leżało na szlakach.

Pomimo piętrzących się trudności, do końca maja 1945 roku dokonano napraw i oddano do eksploatacji 277 parowozów, z których 67 przekazano nowo powstającym okręgom kolejowym na ziemiach zachodnich.. Jako siła pociągowa dominowały wówczas parowozy serii Ty2, Ty23, Ty43, Tr201, Tr20, Tr21, Tw12, Ok1, Pt31. Większość wymienionych środków trakcyjnych okazała się niewystarczająca dla zabezpieczenia rosnących potrzeb. W związku z tym w kraju rozpoczęto produkcję nowych parowozów serii Pt47, O149, Ty51, które wprowadzano do eksploatacji w latach 1950-1960.

W roku 1960 wprowadzono trakcję spalinową, początkowo lokomotywy manewrowe SM03 i SM30, później SM42, a od 1973 roku importowane – ST43 i ST44, oraz polskie SP45.

Elektryfikacja linii kolejowych na terenie DOKP Lublin rozpoczęła się w 1965 r. W tym roku ze Śląska do Sędziszowa wjechał pierwszy pociąg elektryczny. W 1967 roku

ukończono elektryfikację odcinków do Kielc i Dębina, a w 1968 roku z Dębina do Lublina. W latach następnych zelektryfikowano linie i odcinki linii: Tunel-Kraków, Kielce–Częstochowa, Radom-Tomaszów, Kozłów –Koniecpol, Zawiercie-Radzice, Sitkówka-Włoszczowice, Garbatka-Świerże, Radom-Warka, Rożki-Wolanów, Skarżysko-Wąchock, Sitkówka-Szczukowice, Brzeziny-Radkowice. W latach 1981-1983 zelektryfikowano węzeł Lublin wraz z odcinkiem Lublin-Chełm. Całkowite zakończenie robót elektryfikacyjnych w relacji Chełm- Dorohusk nastąpiło w 1985 roku.

Naturalną konsekwencją elektryfikacji linii kolejowych było stopniowe wycofywanie z eksploatacji trakcji parowej i wprowadzanie trakcji elektrycznej. Wprowadzono do eksploatacji elektrowozy serii ET-21,ET-22, ET-41 EU-07 oraz zespoły trakcyjne EN-57.

Zamiana rodzaju trakcji na elektryczną stanowiła milowy krok w historii rozwoju kolejnictwa w Polsce.

Obok niewątpliwie pozytywnych efektów ekonomicznych, bardzo istotne okazały się efekty w zakresie ochrony środowiska. To głównie dzięki elektryfikacji prawdziwym jest twierdzenie, że kolej jest najbardziej ekologicznym środkiem transportu lądowego. Aktualnie od wielu lat na terenie byłej DOKP w Lublinie (obecnie Oddziału Regionalnego PKP PLK S.A. w Lublinie) nie stosuje się trakcji parowej.

Centralna Magistrala Kolejowa

Centralna Magistrala Kolejowa była największą inwestycją kolejową w powojennej Polsce. W budowie tej linii czynny udział brali członkowie SITK – pracownicy Wschodniej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Lublinie. Centralna Magistrala Kolejowa połączyła region Śląska z centralną Polską – stację Grodzisk Mazowiecki ze stacją Zawiercie. Koncepcję budowy połączenia kolejowego łączącego Zawiercie z Warszawą przez Opoczno wysunął w 1923 roku prof. A. Wasiutyński.

Decyzją Prezydium Rządu nr 13/70 z dnia 4 lutego 1970 roku Minister Komunikacji został zobowiązany do przedłożenia Komisji Planowania przy Radzie Ministrów koncepcji sprawnego połączenia Śląska z centralnym i północno-wschodnim regionem Polski. Wybrany wariant to budowa nowej linii kolejowej pod nazwą Centralna Magistrala Kolejowa (CMK). Podstawowe parametry techniczne CMK zostały opracowane przez Centralny Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Techniki Kolejowej przy współudziale Centralnego Biura Studiów i Projektów Budownictwa Kolejowego, a zatwierdzone przez Ministra Komunikacji w dniu 9 lutego 1970 roku.

Parametry techniczne uwzględniały ówczesne osiągnięcia światowego kolejnictwa w zakresie budowanych linii kolejowych takich jak Paryż – Lyon, Tokaido, Direttissima. Układ torowy CMK w planie i profilu zaprojektowany został dla maksymalnej prędkości pociągów pasażerskich $V=200-250$ km/h.

Realizację inwestycji przebiegała etapowo. Rozpoczęcie realizacji inwestycji nastąpiło w dniu 10 sierpnia 1971 roku. Zakończenia pierwszego etapu budowy nastąpiło w dniu 1 września 1974 roku, zaś wstępną eksploatację podjęto 26 września tego roku. Drugi etap budowy zrealizowano w latach 1974-1978. W latach następnych kontynuowano zadania inwestycyjno – modernizacyjne polegające na budowie drugiego toru, elektryfikacji linii, wyposażeniu CMK w nowoczesne urządzenia sterowania ruchem kolejowym, w tym w samoczynną blokadę liniową.

W 1983 roku wprowadzono kursowanie pociągów ekspresowych z prędkością 140 km/h, w 1987 roku linię przygotowano do prędkości 160 km/h. Centralna Magistrala Kolejowa stała się i jest nadal poligonem doświadczalnym w zakresie kompleksowego wdrażania uprzemysłowionych metod budownictwa kolejowego i nowych rozwiązań w technice budownictwa kolejowego dla linii dużych prędkości. Aktualnie na CMK trwają prace przygotowujące infrastrukturę tej linii do prędkości 250 km/h.

Lubelski Oddział Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji wspólnie z Oddziałem Kieleckim SITK, przy współpracy byłej Wschodniej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych i Oddziału Regionalnego PKP PLK S.A. w Lublinie zorganizował 3 konferencje naukowo techniczne poświęcone budowie, modernizacji i eksploatacji CMK. W 2004 Kielecki Oddział SITK RP przy współpracy członków lubelskiego Oddziału SITK, wspólnie z Oddziałem Regionalnym PKP PLK S.A. w Lublinie i Zakładami Linii Kolejowych w Kielcach i Skarżysku Kamiennej zorganizował obchody 30-lecia rozpoczęcia eksploatacji tej linii. W ramach tych obchodów odbyła się konferencja naukowo-techniczna poświęcona modernizacji i przygotowaniu CMK do $V=200-250$ km/h.

Linia Hrubieszów – Huta Katowice

Jedną z największych inwestycji kolejowych po drugiej wojnie światowej (obok Centralnej Magistrali Kolejowej) w Polsce była budowa Linii Hrubieszów – Huta Katowice (zwana później Linią Hutniczo – Siarkową – LHS) o długości 397 kilometrów. Linia ta, łącząca Ukrainę (od mostu granicznego na rzece Bug) przez stację graniczną Hrubieszów Towarowy ze stacją Sławków Południowy na Śląsku, na znacznej długości

przebiega przez teren województwa lubelskiego oraz w około 90 % przez teren byłej Wschodniej DOKP.

Warto w tym miejscu przypomnieć, że koncepcja budowy połączenia kolejowego w relacji odpowiadającej w dużym przybliżeniu obecnemu przebiegowi LHS była formułowana już w czwartym roku po odzyskaniu przez Polskę niepodległości po pierwszej wojnie światowej. W artykule prof. Józefa Stecewicza zamieszczonym w „PRZEGLĄDZIE TECHNICZNYM” przedstawiono mapkę z opisem 16 tras linii kolejowych i celów ich budowy, gdzie m. in. wskazano na potrzebę budowy linii w relacji: Zagłębie – Miechów – Sandomierz – Rozwadów – Szczepieszyn – Zamość – Hrubieszów i ewentualnie dalej na Łuck i Równo o długości około 376 km dla przewozu węgla do Polski południowej oraz rudy żelaza i innych surowców z Ukrainy.

Decyzja budowy szerokotorowej Linii Hutniczo Siarkowej zapadła w 1974 roku. 30 sierpnia 1975 roku w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Lublinie utworzono Zarząd Linii Hrubieszów – Huta Katowice (w budowie) z siedzibą w Lublinie. Faktyczne rozpoczęcie budowy tj. robót ziemnych miało miejsce 4 listopada 1975 roku w miejscowości Maziarnia (km 131 LHS, gm Jarocin, obok linii normalnotorowej Zwierzyniec – Stalowa Wola Rozwadów). W realizacji budowy uczestniczyło 60 wykonawczych przedsiębiorstw budowlano – montażowych różnych specjalności. Wjazd pierwszego pociągu technologicznego z Ukrainy do Hrubieszowa nastąpił w dniu 07 listopada 1977 r.

Oficjalne oddanie Linii Hrubieszów Huta Katowice do eksploatacji nastąpiło 30 listopada 1979 roku. Pierwszy milion ton rudy przyjęto z Ukrainy w dniu 16 kwietnia 1980 roku.

O znaczeniu tej linii świadczą następujące fakty: w dziesiątą rocznicę przyjęcia pierwszego pociągu z rudą przewieziono w kierunku wschodnim 17.843.577 ton węgla, siarki, wyrobów metalowych jabłek i innych towarów, w kierunku zachodnim 53.165.811 ton towarów, głównie rudy żelaza dla Huty Katowice. W okresie 25 lat eksploatacji LHS zanotowano przyjęcie z Ukrainy 120 milionowej tony ładunków, głównie rudy żelaza. Łącznie przewieziono w tym okresie 150 milionów ton towarów.

Aktualnie LHS stanowi wydzieloną z PKP linię kolejową zarządzaną przez PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Spółka z o.o. w Zamościu.

Stacja rozrządowa Lublin Tatary

Drugą, co do wielkości i jedną z najważniejszych dla rozwoju techniki w kolejnictwie (obok budowy linii Hrubieszów – Huta Katowice), inwestycją kolejową na terenie lubelszczyzny była budowa stacji rozrządowej Lublin – Tatary.

Zgodnie z Decyzją Resortu z 1980 r. stacja Lublin Tatary została wytypowana jako pierwszy obiekt doświadczalny na sieci PKP do zainstalowania i sprawdzenia polskich rozwiązań kompleksowej automatyzacji rozrządu. System automatyki zastosowany na tej stacji był w tym czasie największym kompleksowym systemem przemysłowej automatyki w Polsce.

Stacja rozrządowa Lublin Tatary obejmowała 8 torów grupy przyjazdowej i 24 tory grupy kierunkowej. Stacja została wyposażona w górkę rozrządową z 4 hamulcami odstępowymi na pierwszej pozycji hamowania, 24 hamulcami docelowymi typu lekkiego (ETH-10) oraz w przekaźnikowe urządzenia srk typu PB. Budowę stacji i jej modernizację realizowano etapami, w miarę postępu badań oraz doskonalenia elementów automatyki. Pierwsze hamulce odstępowe typu THS zastąpiono nowymi o nowoczesnej konstrukcji typu ETH-11. Budowę stacji praktycznie zakończono w 1985 r. W latach następnych trwały prace przy poprawie jakości i niezawodności elementów automatyki oraz przy wdrażaniu powiązań systemu ASR (Automatyczny System Rozrządu) z systemem Kierowania Pracą Stacji Rozrządowej.

W skład systemu automatyki rozrządu wchodzi następujące podsystemy :

- hamulce torowe odstępowe ETH-11 oraz docelowe ETH-10
- urządzenia radarowego sterowania hamulcem
- identyfikator odprzegów
- system określenia parametrów biegowych odprzegów
- pulpit zintegrowany
- zestaw mikroprocesorów do automatycznego rozrządu – sterowania urządzeniami w strefie podziałowej góry rozrządowej oraz do sterowania 24 hamulcami docelowymi.

Doświadczenia zdobyte przy projektowaniu, budowie i eksploatacji zautomatyzowanej stacji rozrządowej Lublin Tatary stały się podstawą realizacji programu automatyzacji szeregu stacji rozrządowych na sieci PKP. W 1984 r. ówczesny Minister Komunikacji podjął decyzję o modernizacji i automatyzacji głównych stacji rozrządowych na PKP. W ramach realizacji tego programu na terenie Wschodniej DOKP powstały 2 takie stacje –w Skarżysku Kamiennym i Kielcach Herbskich.

Sekcja kolejowa SITK zorganizowała w konferencję naukowo –techniczną, na której przedstawiono pierwsze doświadczenia przy projektowaniu, budowie i wstępnej eksploatacji tego obiektu. W konferencji uczestniczył m.in. Podsekretarz Stanu dr inż. Andrzej Gołaszewski, który z ramienia Ministerstwa Komunikacji koordynował i nadzorował realizację inwestycji.

Przedstawiony w bardzo dużym skrócie okres odbudowy, rozwoju i modernizacji kolejnictwa, zarówno na terenie działania lubelskiego Oddziału SITK jak i byłego Wschodniego Okręgu Kolei Państwowych jest dziełem pracowników kolei, w tym wielu członków naszego Stowarzyszenia.



Zabytkowy budynek Dworca Głównego PKP w Lublinie



„Perła” na Dworcu PKP w Lublinie

Opracowanie: Stefan Korzeniewski

60 LAT DROGOWNICTWA NA LUBELSZCZYŹNIE

WSTĘP

Ziemia Lubelska to Ziemia, która w Polsce Piastów stanowi jej wschodni bastion, odpierający ciągle najazdy Tatarów, Jadźwingów i Litwinów. Ziemia, która w epoce Jagiellonów staje się środkiem Polski, skrzyżowaniem szlaków z Krakowa do Wilna, z Poznania do Lwowa i Kijowa. Ziemia Królestwa Kongresowego z jego bujnym rozwojem dróg i pogardzana ziemia zaborcy Carów rosyjskich. Ziemia Polski B okresu międzywojennego [1]. W okresie PRL Ziemia mozolnie zmieniająca swój charakter rolniczy na rolniczo-przemysłowy. To na tej Ziemi w Świdniku i Lublinie wzięły początek strajki solidarnościowe w 1980 r., które doprowadziły do ustrojowych i systemowych zmian w Polsce. To Ziemia po prawej stronie Wisły, to Ziemia między Wisłą a Bugiem, nazywana nieraz obiegowo lub ironicznie „ścianą wschodnią”. Tu lata bywają najgorętsze a zimy najsrozsze. Tu kończy się Unia Europejska a Lubelszczyzna to jeden z jej najuboższych regionów.

Wracając do historii należy przypomnieć, że wzrost znaczenia Lublina i Ziemi Lubelskiej przypada na wiek XIV i XV. Znaczny wpływ na rozwój Lublina miało zawarcie w 1385 r. Unii polsko-litewskiej. Ziemia Lubelska przekształca się w ważny obszar wymiany handlowej pośredniczący między Litwą i Rusią z jednej strony a Krakowem, Poznaniem i Śląskiem z drugiej strony. Kazimierz Jagiellończyk w przywileju z 1468 r. zalicza Lublin do najważniejszych miast Królestwa Polskiego. Okoliczności te pozwalają na pełne usamodzielnienie się Ziemi Lubelskiej i **powołanie w 1474 r. województwa lubelskiego.**

POCZĄTKI ADMINISTRACJI DROGOWEJ

Pierwszy statut o drogach i regulowaniu na nich ruchu wydany został za panowania Kazimierza Wielkiego 1333-1370 r. Następny statut wydany przez Kazimierza Jagiellończyka w roku 1447 nakazywał kupcom korzystanie z ustalonych dróg handlowych, na których pobierano cło i zabroniono pod karą grzywny posługiwanie się innymi drogami, omijającymi celników. Za panowania Zygmunta I (1506-1548) ustanowiono dozór nad traktami i polecano starostom ustalić szerokość głównych dróg. W tym czasie powstał zwyczaj odrabiania powinności drogowych w naturze. Kolejne ustawy i zarządzenia wprowadziły pobieranie przez szlachtę myta grobelnego i mostowego za przejazd po drogach publicznych. Uzyskane z myta środki miały być przeznaczane na

utrzymanie przejezdności dróg i mostów [2]. Stefan Batory (1576-1586) zobowiązał szlachtę do udostępniania swoich dróg prywatnych do użytku publicznego.

Konstytucje z 1726, 1736 i 1764 r. zobowiązywały właścicieli dóbr ziemskich do utrzymywania na swoim terenie w należyтым porządku dróg, mostów, grobli i przepraw. Podtrzymały pobieranie myta mostowego i grobelnego, szarwarki oraz zakaz samowolnej zmiany traktów drogowych. Przed pierwszym rozbiorem Polski w 1772 r. powołano w województwach Komisje Dobrego Porządku m.in. dla poprawy stanu dróg.

W Królestwie Polskim w 1815 r. zarząd nad komunikacją lądową i wodną powierzono Komisji Spraw Wewnętrznych. Sprawy techniczne gospodarki drogowej przejęli inspektorzy generalni, a w województwach inspektorzy wojewódzcy i inżynierowie – konduktorzy (konduktorstwo) [2]. Dla realizacji planu rozbudowy sieci dróg twardych o nawierzchni tłuczniowej systemu „Mac Adam” powołano w 1819 r. Dyрекcję Jeneralną Dróg i Mostów. W jej miejsce w 1832 r. powołano Dyрекcję Komunikacji Lądowych i Wodnych. Tuż przed odzyskaniem niepodległości Rada Regencyjna 26 października 1918 r. mianowała Ministrem Komunikacji prof. inż. Wacława Paszkowskiego ale już 6 listopada tegoż roku Tymczasowy Rząd Lubelski powołał na to stanowisko inż. Jędrzeja Oraczewskiego. Dyrektorem Departamentu Dróg Kołowych był prof. inż. Melchior Nestorowicz a po nim inż. Siła-Nowicki.

Administracja drogowa po II wojnie światowej

Pierwszym dyrektorem Departamentu Dróg Kołowych w Ministerstwie Komunikacji, a później **Dyrektorem Centralnego Zarządu Dróg Publicznych był inż. Aleksander Gajkowicz.**

W ramach Urzędu Wojewódzkiego w Lublinie utworzono Wydział Komunikacyjno-Budowlany (od 1945 r. Wydział komunikacji), który zarządzał wszystkimi drogami publicznymi finansowanymi z funduszy państwowych oraz samorządowymi tj.: powiatowymi i gminnymi finansowymi odpowiednio z funduszy powiatowych i gminnych.

W 1956 r. do kategorii dróg państwowych dołączono drogi powiatowe – finansowane z funduszy państwowych. Do dróg lokalnych zaliczano dawne drogi gminne i niektóre gromadzkie – finansowane z budżetów terenowych.

Ustawa z 1962 r. oprócz dróg państwowych i lokalnych wprowadziła jeszcze kategorie dróg zakładowych – finansowanych przez właściwe zakłady.

01 października 1951 r. w miejsce Departamentu Dróg Kołowych powołano Centralny Zarząd Dróg Publicznych do wykonywania dużych zadań budowy, przebudowy i modernizacji dróg i mostów. Od 01 stycznia 1952 r. dla zarządzania gospodarką na drogach państwowych na szczeblu wojewódzkim powołano wojewódzkie zarządy dróg publicznych, podległe CZDP. Działalność ich finansowa była z budżetu centralnego i nie podlegała władzom wojewódzkim.

Zarządzanie drogami lokalnymi od tego czasu pozostało w ramach Wydziału Komunikacji, w oddziałach dróg lokalnych a od 1969 r. w Zarządzie Dróg Lokalnych podległemu jednak Wydziałowi Komunikacji. W 1973 utworzono wojewódzkie zarządy dróg lokalnych niezależne od wydziału komunikacji, działające na zasadzie rozrachunku gospodarczego – podporządkowane bezpośrednio wojewodzie.

Na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 24 czerwca 1975 r. oraz zarządzenia Ministra Komunikacji nr 117 z dnia 30 czerwca 1975 r. administracja drogowa na szczeblu wojewódzkim uległa zasadniczej zmianie. Po wprowadzeniu reformy administracyjno-terytorialnej kraju z dniem 01 czerwca 1975 r. zniesione zostały wojewódzkie zarządy dróg publicznych dla dróg państwowych i wojewódzkie zarządy dróg lokalnych a w ich miejsce z dniem 01.06.1975 r. powołano 17 dyrekcji okręgowych dróg publicznych do zarządzenia gospodarką drogową na drogach państwowych i lokalnych. Dyrekcja Okręgowa Dróg Publicznych w Lublinie objęła swym zasięgiem 5 województw na obszarze 29.280 km² tj. – białkopodlaskie, chełmskie, lubelskie, tarnobrzeskie i zamojskie.

Administracja drogowa szczebla podstawowego

Po wyzwoleniu w lipcu 1944 r. powołano powiatowe zarządy drogowe, które w 1950 r. przemianowano na wydziały komunikacyjne PPRN.

Wraz z utworzeniem od 01 stycznia 1952 r. WZDP w Lublinie, powołano podległe mu Rejony Eksploatacji Dróg Publicznych: w Białej Podlaskiej, Międzyrzeczu Podlaskim, Puławach, Lublinie, Kraśniku, Chełmie, Tomaszowie Lubelskim i Zamościu. Zarządzały one drogami państwowymi na, obszarze jednego lub kilku powiatów i były jednostkami na rozrachunku gospodarczym, ale bez statusu przedsiębiorstwa.

Dla obsługi maszyn dróg lokalnych w 1958 r. utworzono Wojewódzką Bazę Maszyn Drogowych w Lublinie, którą w 1975 r. połączono z Zakładem Transportu i Maszyn Drogowych. W 1968 r. utworzono Wojewódzką Wytwórnię Żelbetowych

Prefabrykatów Drogowych, którą w 1975 r. przekształcono w Rejon Budowy Mostów w Lubartowie.

Dla przyspieszenia tempa budowy i modernizacji sieci drogowej w tzw. zagłębiu buraczanym w 1968 powołano dodatkowo Rejon Budowy Dróg z Zamościu, który po zaspokojeniu niezbędnych potrzeb tego regionu został w 1973 r. przeniesiony do Lublina dla potrzeb budowy zagłębia węglowego w okolicach Łęcznej. Ponadto z dniem 01.02.1968 r. powołano Zakład Transportu i Maszyn Drogowych w Lublinie.

Po wydzieleniu w 1952 r. administracji dróg państwowych, przy PPRN powołano wydziały komunikacji drogowej z referatami dróg gminnych (później zwane lokalnymi). W ich miejsce w 1963 r. dla zarządzania drogami lokalnymi powołano przy PPRN powiatowe zarządy dróg lokalnych.

W ślad za likwidacją administracji powiatowej i powołaniem Dyrekcji Okręgowej Dróg Publicznych w Lublinie z dniem 01 czerwca 1975 r. powołano 16 rejonów dróg publicznych, zajmujących się gospodarką na drogach państwowych i lokalnych, będących jednostkami na rozrachunku gospodarczym, podległych bezpośrednio DODP. W listopadzie 1975 r. powołano Rejon Eksploracji Kamienia w Sandomierzu, przekształcony później w Kopalnię Odkrywkową Surowców Drogowych dla potrzeb DODP.

Ustawa z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych wraz z aktami wykonawczymi wprowadziły szereg zmian w drogownictwie:

- ustanowiono nowe kategorie dróg: (krajowe, wojewódzkie, gminne oraz lokalne, miejskie i zakładowe),
- w miejsce Centralnego Zarządu Dróg Publicznych powołano Generalną Dyrekcję Dróg Publicznych (GDDP).

Gospodarka na drogach krajowych i wojewódzkich zamiejskich pozostała w gestii dyrekcji okręgowych natomiast dla zarządzenia wszystkimi drogami publicznymi miejskimi powołano wojewódzkie dyrekcje dróg miejskich (WDDM), z podległymi im rejonami.

Dramatyczne załamanie finansowania dróg było również jednym z powodów podjęcia drastycznych działań na rzecz zmian organizacyjnych w drogownictwie, zakończonych 31.12.1991 r. oddzieleniem wykonawstwa od zarządzania drogami. W miejsce zlikwidowanych dotychczasowych rejonów dróg publicznych powołano samodzielne przedsiębiorstwa państwowe oraz pozostające w administracji drogowej zarządy dróg, podległe DODP. W 1991 r. w stan likwidacji postawiono dotychczas funkcjonujące przy DODP w Lublinie: Pracownię Projektową, Pracownię Geodezyjną i

Pracownię Geologiczną. W ich miejsce powstały samodzielne podmioty prawa handlowego. Czwartą komórkę organizacyjną tj. Okręgowe Laboratorium Drogowe przekształcono w Gospodarstwo Pomocnicze. Niski poziom nakładów na drogi spowodował, że już na starcie zarówno stawiające pierwsze samodzielne kroki przedsiębiorstwa jak i konfrontująca się z gwałtownie rosnącą rzeszą coraz bardziej wymagających użytkowników nowa administracja drogowa napotkali duże trudności w realizacji swoich celów. Potęgowane one były nie notowanym do tej pory dynamicznym wzrostem ruchu, który na drogach krajowych naszego okręgu od 1990 do 1995 r. wzrósł o 46% (średnio w kraju 42%), a na terenie byłego woj. chełmskiego i zamojskiego odpowiednio aż 63% i 67%.

Należy z niemałą satysfakcją stwierdzić, że dzięki ogromnemu wysiłkowi na wszystkich szczeblach zarządzania udało się w sposób bezkonfliktowy przekształcić i uformować nową jakościowo organizację zarządzania drogami bez obniżenia standardów utrzymania sieci drogowej oraz nie dopuścić do upadku ani jednego przedsiębiorstwa powstałego z rejonu dróg publicznych.

W związku z reformą ustrojową państwa, od 01stycznia 1999 r. wprowadzono nową organizację administracji drogowej, dostosowanej do obowiązującego układu administracyjnego kraju i funkcjonalnego podziału sieci drogowej.

Drogi publiczne w kraju o ogólnej długości 364460 km ze względu na funkcję w sieci drogowej zostały podzielone na następujące kategorie:

- drogi krajowe	18120 km	(5%)
- drogi wojewódzkie	28170 km	(8%)
- drogi powiatowe	128070 km	(35%)
- drogi gminne	190100 km	(52%)

Drogi krajowe stanowią własność skarbu państwa, natomiast drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne stanowią własność właściwego samorządu województwa, powiatu lub gminy.

Zarządcami odpowiednich kategorii dróg są:

- krajowych	- Generalny Dyrektor Dróg Publicznych
- wojewódzkich	- zarząd województwa
- powiatowych	- zarząd powiatu
- gminnych	- zarząd gminy

W granicach administracyjnych miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych są zarządy tych miast.

Generalny Dyrektor Dróg Publicznych będący centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach dróg krajowych, zadania swe realizuje przy pomocy Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych, w skład której wchodziło 9 oddziałów i 7 biur terenowych (w tym: Oddział Wschodni w Lublinie z Biurem w Rzeszowie).

Zarządy województw i powiatów zadania swe wykonują przy pomocy powoływanych jednostek organizacyjnych takich jak zarządy dróg wojewódzkich czy zarządy dróg powiatowych.

Odnośnie struktury organizacyjnej na drogach krajowych, należy wyraźnie stwierdzić, że zarówno kadra a szczególnie kierownictwo siedmiu tzw. Biur Terenowych formalnie podległych odpowiednim oddziałom (np. Biuro w Rzeszowie podlegało Oddziałowi w Lublinie) byli wysoce niezadowoleni. Przyznać należy, że był to układ sztuczny.

W trzy lata później ustawą z dnia 01 marca 2002 r. o zmianach w organizacji i funkcjonowaniu centralnych organów administracji rządowej i jednostek im podporządkowanych i zmianie niektórych ustaw, zniesiono z dniem 31 marca 2002 r. centralny organ administracji rządowej: Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych oraz zlikwidowano również z dniem 31 marca 2002 r. Generalną Dyrekcję Dróg Publicznych (wraz z oddziałami i biurami terenowymi) oraz Agencję Budowy i Eksploatacji Autostrad.

Jednocześnie utworzono z dniem 01 kwietnia 2002 r. centralny organ administracji rządowej – Generalnego Dróg Krajowych i Autostrad, który wykonuje zadania przy pomocy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA). W skład Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wchodzi oddziały w województwach, obszar działania oddziału pokrywa się z obszarem województwa.

Jednym z nich jest Oddział w Lublinie w skład, którego wchodzi 7 rejonów: w Chełmie, Kraśniku, Lubartowie, Lublinie, Międzyrzecu Podlaskim, Puławach i Zamościu. Każdy rejon ma 2-3 tzw. bazy materiałowe, które funkcjonują na podobnej zasadzie jak dawniej obwody drogowe.

PIERWSZE DROGI TWARDE

Znaczne opóźnienia w zakresie budowy dróg na Lubelszczyźnie datują się od czasów rozbiorów Polski. Zaborca na tym obszarze nie budował dróg poza kilkoma traktami o charakterze strategicznym. Początek budowy dróg twardych (tzw. drogi bite) na Lubelszczyźnie / pomijając wybrukowany w XVII wieku rynek w Zamościu/ przypadł na

lata 1808-1839. **Pierwszą drogą bitą** w województwie lubelskim była wybudowana z inicjatywy księcia Adama Czartoryskiego w 1816 r. **droga z Puław do Końskowoli, długości 5 km** [2]. W roku 1823 zakończono budowę drogi Warszawa - Brześć. W tym okresie oprócz dróg wewnętrznych o lokalnym znaczeniu wybudowano takie drogi jak:

- Końskowola – Kurów – Lublin
- Puławy – Radom
- Lublin – Piaski – Krasnystaw – Zamość
- Piaski – Chełm - Raciborowice
- Kurów – Ryki – Garwolin – Warszawa

W roku 1839 ogólna długość dróg bitych wynosiła 313,8 km, a gęstość 1,26 km /100km², natomiast w 1914 r. 5,5 km /100km².

Jednym z pierwszych budowniczych dróg bitych w naszym regionie był **inż. Maciej Bajer**. Pod jego kierownictwem wybudowano w latach 1834-36 trakt bity Lublin – Zamość, a fakt ten upamiętniony jest kopcem ziemnym z bryłą kamienną w Łopienniku tj. w połowie między Lublinem a Zamościem. Pod jego kierunkiem podjęto pierwsze próby zastosowania nawierzchni klinkierowych na drodze Zamość – Hrubieszów. Należy przypomnieć, że inż. Maciej Bajer wraz z małżonką są pochowani w dużym grobowcu przy kościele w Fajslawicach. Zarówno grobowiec państwa Bajerów jak i kopiec w Łopienniku wymagają pewnych prac remontowo – konserwacyjnych. Sądzę, że nasze Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji mogłoby zainicjować i objąć patronat nad remontem i konserwacją tych tak ważnych dla środowiska i historii obiektów.

W latach 1839-1870 wybudowano 317,4 km dróg bitych, a najważniejsze ciągi to:

- Krasnystaw – Chełm
- Biłgoraj – Janów Lubelski
- Łęczna – Włodawa

Przez następne 44 lata wybudowano 952 km dróg, a do najważniejszych należy zaliczyć:

- Dęblin – Moszczanka – Kock – Radzyń podlaski – Wisznice – Sławatycze
- Włodawa – Chełm
- Zamość – Zwierzyniec – Biłgoraj – Krzeszów
- Biłgoraj – Tarnogród – Sieniawa
- Radzyń – Łuków – Siedlce
- Lublin – Kraśnik – Annopol
- Kraśnik – Janów

- Zamość – Hrubieszów – Zosin
- Lublin – Lubartów – Parczew – Wisznice.

Charakterystykę sieci dróg bitych do roku 1914 (1918) przedstawiono w tabeli poniżej.

Rozwój dróg bitych w latach 1808 – 1914 na obszarze województwa lubelskiego

Okres / lata /	Ilość wybudowanych dróg bitych km	Stan dróg bitych na koniec okresu km	Gęstość dróg bitych w km na 100 km²
1808-1839	313,8	313,8	1,26
1839-1870	317,4	631,2	2,54
1870-1914	952	1683,0	5,50

Dwudziestoletni okres międzywojenny nie zatarł tych zaniedbań. Zasada dużo dla Polski „A” niewiele dla Polski „B”, do której zaliczano Lubelszczyznę była przestrzegana również i w gospodarce drogowej. Nic więc dziwnego, że region nasz nie mógł poszczycić się w okresie międzywojennym ani odpowiednią gęstością sieci drogowej, ani stanem i rodzajem nawierzchni. W przeważającej większości drogi twarde to: tłuczniowe, niewielka ilość brukowanych i kilkaset kilometrów nawierzchni klinkierowej.

Sieć dróg w kraju wzrosła w latach 1918-1939 o 50%, a w województwie lubelskim nawet o 100%, lecz mimo tego jej gęstość była jedną z najmniejszych w kraju i wynosiła 13,2 km/100 km², a przykładowo w województwie poznańskim 32,7 km/100 km² czy w warszawskim 24,8 km/100 km².

Na koniec 1933 r. województwo lubelskie posiadało ogółem 3 055,4 km o nawierzchni twardej. Z tego:

- na drogach państwowych - 1.102,1 km
- na drogach wojewódzkich - 771.0 km
- na drogach powiatowych - 660.3 km
- na drogach gminnych - 522,0 km

W tym okresie rozpoczyna się na szeroką skalę budowa dróg o nawierzchni klinkierowej oraz przebudowa nawierzchni tłuczniowych na klinkierowe. Jest to za sprawą 4-ch klinkierni w Izbicy, Budach, Białopolu i Zamościu, które w latach 1928-30 zaczęły dawać produkcję pozwalającą na wykonanie rocznie 35 km nawierzchni. Dzięki temu przebudowie z nawierzchni tłuczniowej na klinkierową poddano w pierwszej kolejności:

- Warszawa – Lublin – Zamość – Lwów
- Piaski – Chełm
- Chełm – Hrubieszów

- Chełm – Krasnystaw
- Zamość – Biłgoraj
- Zamość – Hrubieszów

W latach 1918-1939 (do wybuchu II-ej Wojny Światowej) wybudowano 2435,6 km dróg twardych. W tym czasie odcinek Lublin – Kurów (dł. 14 km) przebudowano na nawierzchnię z kostki bazaltowej. Na dzień 01 września 1939 r. w woj. lubelskim mieliśmy 4199 km dróg twardych o gęstości 13,2 km /100km².

ROZWÓJ SIECI DROGOWEJ PO II WOJNIE ŚWIATOWEJ

Po przeniesieniu z dniem 01 kwietnia 1939 do woj. warszawskiego powiatów: węgrowskiego, sokołowskiego, garwolińskiego i gminy Irena (z twierdzą Dęblin) oraz z dniem 01 stycznia powiatu siedleckiego jak również po „wymianie” ze Związkiem Radzieckim terenów przygranicznych nad Bugiem i w Bieszczadach obszar woj. lubelskiego zmniejszył się z 31.177,8 km² do 24.876,6 km². Ilość dróg twardych z 4.119 km zmniejszyła się do 3.034 km, z tego państwowych 2.543 km a lokalnych 491 km. Gęstość dróg twardych też się zmniejszyła z 13,2 km /100 km² do 12,1 km /100 km².

W czasie okupacji całkowitemu zniszczeniu uległo 1120 km dróg o nawierzchni twardej (nieprzejezdne) oraz 6.217 mb. mostów.

Podjęto energiczne prace nad przywracaniem przejezdności dróg i usuwaniem przeszkód utrudniających ruch, jak usuwanie z jezdni wraków, pojazdów i sprzętu wojkowego, usuwanie drzew zalegających jezdnie i pobocza, zasypywanie rowów przeciw pancernych itp. oraz odbudowy mostów. Przede wszystkim wykonywano remonty cząstkowe, gdyż do poważniejszych robót brakowało maszyn i podstawowych materiałów.

W latach 1944-50 na drogach państwowych wykonano:

- | | |
|------------------------|--------------------------|
| - budowy dróg | 57,9 km |
| - przebudowy dróg | 159,0 km |
| - odnow nawierzchni | 442,0 km |
| - remontów cząstkowych | 1.330.000 m ² |

oraz wybudowano 192,3 km dróg samorządowych o nawierzchni brukowanej.

W 1948 r. na drodze Warszawa – Terespol **wykonano po raz pierwszy** w woj. lubelskim 35,8 km **podwójnego powierzchniowego utrwalenia smołą**.

W 1951 r. przebudowano drogę Siedlce – Międzyrzec – Biała Podlaska – Terespol długości 100 km na nawierzchnię betonową. **W 1956 r. wybudowano drogę Kaznów – Ostrów Lubelski o długości 7,0 km poraz pierwszy na wykonanej podbudowie z**

gruntu stabilizowanego cementem. Jako drugą w tej technologii wybudowano w 1957/58 roku drogę Kock – Lubartów o długości 25 km. **W 1964 r. w woj. lubelskim jako pierwszym w kraju zakończono przebudowę wszystkich nawierzchni tłuczniowych dróg państwowych na bitumiczne.**

W latach 1964-67 na odcinkach o nawierzchni: klinkierowej, brukowanych, z kostki nieregularnej wystąpiły masowe przełomy ciężkie i średnie. Konieczność zwiększenia tempa wzmocnienia nawierzchni oraz brak wystarczającej ilości otaczarek wymusiły zastosowanie na szeroką skalę technologii asfaltów lanych, (nawierzchnie z asfaltów lanych na Lubelszczyźnie zapoczątkowano w 1956 r.) Ilość wykonywanych rocznie nawierzchni z asfaltu lanego systematycznie rosła i wynosiła:

- w 1960 r.-16 km
- w 1965 r.- 72 km
- w 1970 r.- 102 km
- w 1976 r.- 130 km

W roku 1973 ogólna długość dróg o nośności 10t/oś wynosiła 1238 km. W okresie 1973-76 zmodernizowano drogę Lublin – Piaski /20 km dobudowując drugą jezdnię.

W latach 1975-76 rozpoczęto budowę drugiej jezdni z Lublina do Lubartowa, ale zdążono wybudować tylko 2,6 km od Ciecierzyna do Leonowa z uwagi na zakaz władz zwierzchnich.

W 1976 r. rozpoczęto dobudowę poboczy bitumicznych przy następujących drogach państwowych:

- Kurów – Lublin
- Piaski – Krasnystaw – Zamość
- Zamość – Szczebrzeszyn
- Lublin – Lubartów
- Piaski – Chełm
- Lublin – Kraśnik
- Kraśnik – Janów Lubelski
- Nagnajów – Nowa Dęba – Rzeszów

Do końca 1983 wybudowano ich łącznie 233,8 km (a aktualna ich długość wynosi 380,8 km). W tym też okresie nawierzchnie bitumiczne ulepszone wynosiły 4.888 km i stanowiły 98% wszystkich dróg państwowych twardych.

Przebieg budowy nowych dróg państwowych i lokalnych obrazuje poniższe zestawienie:

Okres	Budowa nowych dróg w km		
	Drogi Państwowe	Drogi Lokalne	Razem
1944-1955	309	255	564
1956-1960	273	325	598
1961-1965	232	930	1.162
1966-1970	223	1.265	1.488
1970-1975	323	1.751	2.074
1976-1980	106	1.147	1.253
1981-1985	165	687	852
Łącznie	1.631	6.360	7.991

Należy podkreślić, że 70% nowych dróg lokalnych wybudowano w czynach społecznych. W latach 90-tych ponad połowa dróg budowanych w kraju to były drogi budowane na Lubelszczyźnie.

**Gęstość sieci dróg publicznych o nawierzchni twardej
[km / 100km²]**

Rok	Polska ogółem	Byłe województwo lubelskie	DODP Lublin
1839	brak danych	1.26	
1870	brak danych	2.54	
1914-18	12.0	5.5	
1945	29.2	12.1	
1965	37.4	21.6	
1982	48.3	-	44.2
1985	49.5	-	46.1
1997	69.0	-	69.0

Z analizy gęstości sieci dróg o nawierzchni twardej wykazanej w powyższej tabeli widać, że Lubelszczyzna pod tym względem już w 1997 r. zrównała się ze średnią krajową, osiągając gęstość 69 km / 100km².

Rok 1988 zapoczątkował gwałtowny nie spotykany dotąd w historii drogownictwa spadek nakładów na drogi trwający 10 lat tj. do 1997 r. W cenach porównywalnych nakłady 1997 r. w stosunku do wydatków 1987 r. stanowiły: 33% na drogach krajowych i zaledwie 18,5% na drogach wojewódzkich naszego okręgu. Najniższy poziom finansowania dróg krajowych przypadł na lata 1992-93, kiedy to nakłady wyniosły 24,2% w stosunku do poziomu 1987 r., a na drogach wojewódzkich w 1993 nakłady spadły do 11% wydatków 1987 r. Konsekwencją tego był drastyczny spadek wykonywanych zakresów rzeczowych. Przykładowo w ciągu 7 lat (1991-97): zmodernizowano 51 km dróg

krajowych tj. 61,7% wykonania w 1987 r.;odnow nawierzchni 140,2 km-63% wykonania w 1987 r. W tym okresie zmodernizowano 111,5 km dróg wojewódzkich, co stanowi zaledwie 35% tego asortymentu z 1987 r. [3].

Zapaść ta przedstawiona jest na poniższych zestawieniach podstawowych zakresów rzeczowych na drogach krajowych i wojewódzkich oraz wykresach. Fakt realizowania w tym okresie i to przez wiele lat remontów i modernizacji na poniżej trzech i dwóch procentach sieci, a nawet znacznie poniżej jednego procenta w technologii mas bitumicznych na drogach krajowych oraz jeszcze dużo niższych zakresów na drogach wojewódzkich spowodował bardzo głęboką degradację sieci drogowej zarówno krajowej jak i wojewódzkiej.

Ponadto w latach 1994 i 95 nastąpiło katastrofalne skoleinowanie nawierzchni w wyniku bardzo wysokich upałów.

Zestawienie podstawowych zakresów rzeczowych

Drogi krajowe

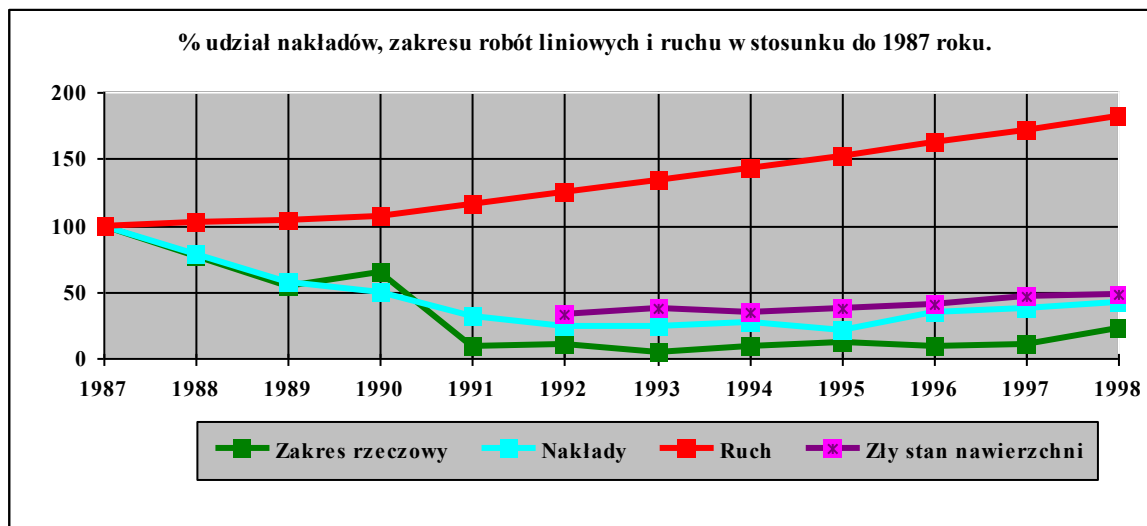
Rok	Modernizacja/przebudowy [km]	Odnowy nawierzchni [masami	% udział remont. dróg masami bit. do sieci drogowej	Powierzniowe utrwale nia	Regeneracja nawierzchni	Razem remonty liniowe	% udział remontowanych dróg do sieci dróg administrowanych
1987	82.6	222.5	7.9	221.4	310.3	836.8	21.5
1988	50.9	180.3	6.0	152.8	128.3	512.3	13.2
1989	31.4	133.7	4.3	93.0	57.5	315.6	8.1
1990	31.9	164.6	5.1	102.9	65.1	364.5	9.4
1991	7.5	18.7	0.7	49.1	40.6	115.9	3.0
1992	13.3	17.6	0.8	38.7	53.0	122.6	3.2
1993	3.4	11.8	0.4	25.6	22.7	63.5	1.6
1994	7.9	21.2	0.8	71.9	33.0	134.0	3.4
1995	2.1	25.0	0.7	39.7	24.9	91.7	2.4
1996	7.2	20.9	0.7	27.1	23.5	78.7	2.0
1997	22.8	20.7	1.1	31.7	31.2	106.4	2.7
1998	26.8	37.1	1.6	21.2	19.1	104.2	2.7
1999	4.4	17.8	2.3	12.0	-	34.2	3.5
2000	18.5	21.5	4.1	-	-	40.0	4.1
2001	11.7	19.2	3.2	7.2	-	38.1	3.9
2002	18.5	27.8	4.7	-	-	46.3	4.7
2003	30.7	17.5	4.9	-	-	48.2	4.9
2004	29.6	64.0	9.4	-	-	93.6	9.4
2005	39.9	34.3	7.5	-	-	74.2	7.5

Drogi wojewódzkie

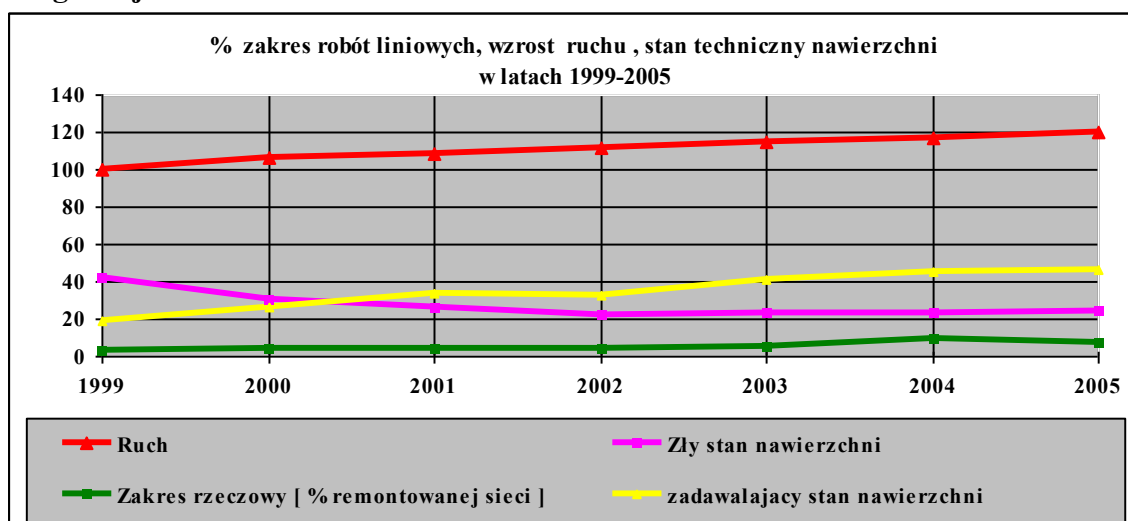
Rok	Modernizacja/przebudowy [km]	Odnowy nawierzchni [masami] [km]	% u remont. dróg masami bit. do sieci drogowej dział	Powierzchniowe utrwalenie [km]	Regeneracja nawierzchni [km]	Razem remonty liniowe [km]	Budowa dróg wojewódzkich [km]	% udział remontowanych dróg do sieci dróg administrowanych
1987	318.9	40.6	3.8	285.5	704.9	1349.9	133.9	15.0
1988	276.7	40.1	3.4	228.2	534.5	1079.5	131.9	11.9
1989	210.7	16.7	2.4	115.9	251.5	594.8	103.4	6.4
1990	114.7	49.3	1.7	140.0	248.9	552.9	45.7	5.9
1991	20	4.7	0.3	92.0	121.0	237.7	51.26	5.9
1992	12.4	11.2	0.2	56.9	113.8	194.3	45.7	2.1
1993	12	27.7	0.4	38.9	68.3	146.9	38.9	1.5
1994	9	50.1	0.6	8.0	78.7	145.8	37.4	1.5
1995	8.3	52.3	0.6	6.1	87.4	154.1	40.4	1.6
1996	19.2	128.1	1.2	25.9	88.1	261.3	45.0	2.7
1997	14.3	66.5	0.8	20.5	61.1	162.4	34.0	1.7
1998		76.6	0.7	23.0	79.6	179.2	24.0	1.9

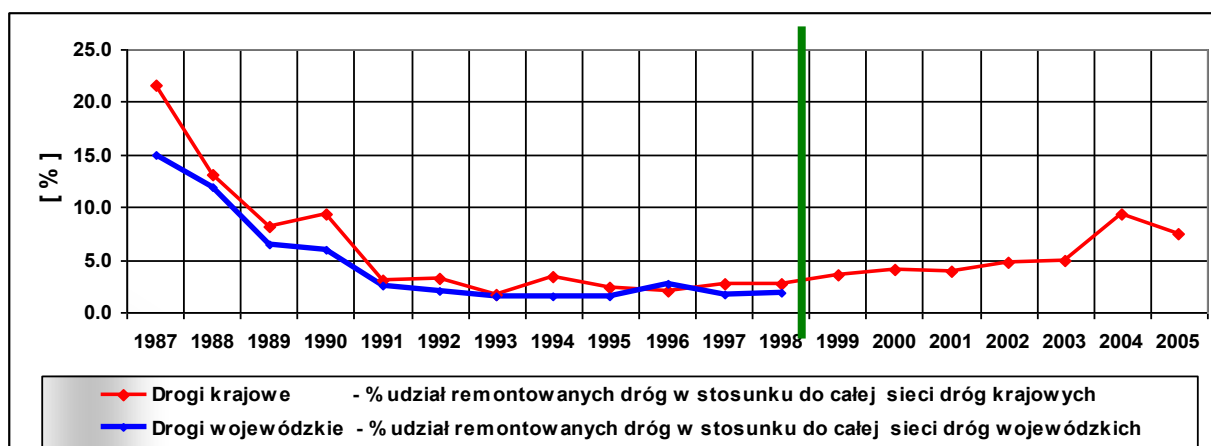
[4].

Drogi krajowe



Drogi krajowe





[4].

Według oceny systemu SOSN w 1998 r. 42% nawierzchni dróg krajowych było w stanie złym, wymagających natychmiastowych remontów i wzmocnień a w stanie dobrym i zadowalającym zaledwie kilkanaście procent. Na drogach wojewódzkich w stanie złym było aż 48% nawierzchni (gorsze drogi wojewódzkie występowały wtedy tylko w woj. świętokrzyskim).

Odnotować należy, że na początku lat 1990-ych oddano do użytku nowo wybudowaną Wytwórnę Emulsji Asfaltowych w Chlewiskach k/Lubartowa, którą przejęło Przedsiębiorstwo Robót Drogowych w Lubartowie. Od 1995 r. rozpoczęto współfinansowanie robót drogowo-mostowych z pożyczki Banku Światowego (BŚ) a później z grantów PHARE. Oto kilka przykładów:

Zadania zrealizowane z udziałem środka Banku Światowego:

- remont mostu przez rz. Wisłę w Puławach o długości 483 m
- remont mostu przez rz. Wieprz w Kośminie o długości 185 m
- przebudowa i wzmocnienie nawierzchni na drodze nr 17 odc. Kurów – Garbów dł.11,3 km
- przebudowa i wzmocnienie nawierzchni na drodze nr 12 odc. Chełm – Dorohusk dł.12,4 km
- budowa obwodnicy miasta Piaski w ciągu drogi nr 12 dł.4,2 km

Zadania finansowane z udziałem grantów PHARE:

- przebudowa drogi nr 817 (obecnie 63) na odc. Wisznice – Sławatycze o dł.6,0 km
- przebudowa drogi nr 12 na odc. Biskupice – Bezek o dł.16,0 km
- przebudowa dojazdów do nowego mostu granicznego na Bugu w Dorohusku o dł.4,1 km

Zewnętrzne środki finansowe z Banku Światowego a szczególnie granty PHARE znacznie przyspieszyły nadrobienie zaległości w ratowaniu sieci drogowej naszego regionu.

Budowa obejść (obwodnic) miejscowości

Wzrastający ruch drogowy a szczególnie jego uciążliwość dla mieszkańców i zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu wymusiły budowę tzw. obejść miast i miejscowości.

Oto najważniejsze z nich:

- Jedną z pierwszych realizacji obejść w woj. lubelskim było rozpoczęcie w 1948 - 1949 r. budowy obejścia Wysokiego o długości 3,4 km w ciągu drogi państwowej Lublin – Wysokie – Biłgoraj.
- W 1951 r. w ramach przebudowy drogi państwowej Warszawa - Siedlce – Terespol wybudowano obejście Międzyrzecza Podlaskiego długości 4,2 km.
- W latach 1951-53 zrealizowano prawostronne (południowe) obejście miasta Terespoła o długości 5,2 km, w ciągu drogi Warszawa – Terespol – Brześć.
- Lewostronne zaś, czyli północne obejście Terespoła, stanowiące jednocześnie drogę Wólka Dobryńska – Kukuryki o długości 11,3 km wybudowano w latach 1965-67.
- Obejście miasta Biała Podlaska długości 8,5 km, w ciągu drogi państwowej Warszawa – Terespol, zbudowano w latach 1970-72.
- W latach 1973-76 rozpoczęto trudną w realizacji budowę obejścia miasta Kazimierza Dolnego nad Wisłą o długości 5,6 km, w ciągu drogi państwowej Puławy – Opole Lubelskie – Annopol.

W okresie od 1975 do 1976 wybudowano obejścia:

- Łomaz o długości 2,5 km, w ciągu drogi państwowej Biała Podlaska – Wisznice
- Goraja długości 2,5 km i I-szy etap miasta Biłgoraja o długości 3,0 km w ciągu drogi państwowej Lublin – Wysokie – Biłgoraj – Tarnogród
- W latach 1986-89 zrealizowano I-szy etap obejścia miasta Krasnegostawu o długości 5,2 km w ciągu drogi krajowej nr 17 Warszawa – Lublin – Zamość – Hrebenne.
- Na przełomie lat 1980 / 90-ych wybudowano obejście Świniar – Jasionicy o długości około 6 km, w ciągu drogi krajowej nr 9 Radom – Opatów – Rzeszów.

- W latach 1995-97 zakończono rozpoczętą w latach 70-tych budowę obejścia miasta Radzyna Podlaskiego o długości 4,2 km, w ciągu drogi krajowej nr 19 Białystok – Lublin – Rzeszów.
- W okresie 1996-98 zrealizowano dość trudną przebudowę tzw. obwodnicy Sandomierza w ciągu drogi krajowej nr 723 Warszawa – Sandomierz – Tarnobrzeg. Samo zakończenie w postaci węzła z drogą nr. 77 Kraków – Sandomierz zrealizował Oddział GDDKiA w Kielcach (po reorganizacji od 01.01.1999 r.).
- W latach 1999-2001 zakończono budowę ostatniego fragmentu w woj. lubelskim drogi krajowej nr. 74 Kielce – Kraśnik – Zamość – Zosin na odcinku Gorajec – Szczebrzeszyn, w Szperówce o długości 2,2 km. Droga przebiega w otulinie Roztoczańskiego Parku Narodowego i na odcinku od Frampola do Szczebrzeszyna realizowana była przez długie lata w ramach budowy dróg wojewódzkich z udziałem czynów społecznych
- W roku 2003 oddano do eksploatacji I-szy etap obejścia miasta Lubartowa, w ciągu drogi krajowej nr 19. Łączna długość obejścia udostępnionego dla ruchu wyniosła 8,2 km przy czym odcinek zrealizowany przez Generalną Dyрекcję ma długość 6,2 km, natomiast tzw. łącznik zaprojektowany i wykonany na koszt Urzędu Miasta Lubartowa wynosi 2,0 km. Należy podkreślić, że zaangażowanie miasta głównie w postaci wybudowania w/w łącznika w poważnym stopniu przesadziło o budowie obejścia Lubartowa.
- W 2004 r. otworzono dla ruchu obejście miasta Piaski długości 4,2 km w ciągu dróg krajowych nr 12 Piotrków Trybunalski – Radom – Puławy – Lublin – Dorohusk i częściowo 17 Warszawa – Lublin – Hrebenne. Obwodnicę zaprojektowano dla parametrów drogi ekspresowej z dwoma bezkolizyjnymi węzłami. Inwestycję finansowano z wydziałem pożyczki Banku Światowego. Historia przygotowań w tym projektowania sięga lat 80-tych, kiedy to powstaje komitet protestacyjny sprzeciwiający się budowie obwodnicy. Po wielu latach, gdy ruch drogowy znacznie wzrósł a z nim również zagrożenie wypadkami, ponownie utworzono komitet społeczny (w większości składający się z tych samych osób) domagający się budowy obwodnicy.
- W latach 2004-2005 wybudowano obejście wsi Okopy o długości 3,7 km, przed drogowym przejściem granicznym w Dorohusku, w ciągu drogi krajowej nr 12, z wiaduktem nad drogą wojewódzką nr 816 Terespol – Włodawa – Zosin.

- W 2005 r. rozpoczęto budowę I-szego etapu zachodniego obejścia miasta Międzyrzecza Podlaskiego o długości 6,6 km, w ciągu drogi krajowej nr. 19, z dwoma bezkolizyjnymi węzłami, dwoma wiaduktami oraz mostem przez rzekę Krznię. Zadanie finansowane jest w większości z programu AFI Europejskiego Banku Inwestycyjnego i środków krajowych.
- W bieżącym 2006 r. rozpoczęto największą inwestycję drogową na Lubelszczyźnie tj. budowę I-szego etapu obejścia miasta Puławy o długości 12,7 km (II etap w projektowaniu – dł. 11,2 km), z nowym mostem przez rzekę Wisłę o długości 1038 m o konstrukcji łukowej oraz dwoma węzłami drogowymi w ciągu drogi krajowej nr. 12. Nowy most usytuowany jest ok. 2,7 km na północ od mostu istniejącego. Zadanie w większości finansowane jest ze środków Unii Europejskiej tzw. ERDF oraz krajowego funduszu drogowego.
- W lipcu bieżącego roku przekazano wykonawcy plac pod budowę obwodnicy Hrebennego o długości 2,0 km, stykającej się z przejściem granicznym w ciągu drogi krajowej nr. 17 (E372). W ramach obwodnicy realizowane będą 2 wiadukty.

Po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej ilość środków finansowych szczególnie na inwestycje wyraźnie wzrasta z roku na rok. Oddział Lubelski Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad przygotowuje opracowania dokumentacyjne i wykupy gruntów pod wiele następnych odcinków i obwodnic.

Do najważniejszych można zaliczyć:

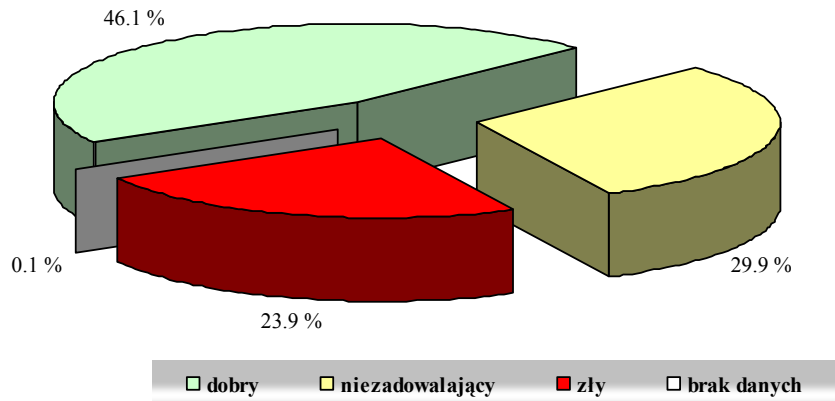
- Obwodnica miasta Lublina o łącznej długości ok. 36 km
- II etap obejścia Puław o długości 11,2 km w ciągu drogi krajowej nr. 12
- Obwodnica Kurowa – Markuszowa i Garbowa tj. odc. „Sielce” – „Dąbrowica” o długości 32,1 km, w ciągu drogi krajowej nr. 12
- Obejście Janowa Lubelskiego o długości 4,5 km, w ciągu drogi krajowej nr. 19
- Obejście Kraśnika o długości 8,9 km w ciągu drogi krajowej nr 74 oraz docelowo w ciągu drogi krajowej nr. 19
- II etap obejścia Lubartowa łącznie z obejściem Niemiec o długości 18,2 km w ciągu drogi krajowej nr. 19
- Obwodnica Tomaszowa Lubelskiego o długości 8,9 km, w ciągu drogi krajowej nr. 17
- II etap obwodnicy Piask o długości 3,8 km, w ciągu drogi krajowej nr. 17

Charakterystyka sieci drogowej (lata 1944-2004)

Kategorie drogi	Rok	Długość w km		
		Ogółem	Twardych	Gruntowych
Dróg państwowych	1944	4 492	2 543	1 949
Dróg lokalnych		491	491	-
Razem		4 983	3 034	1 949
Dróg państwowych	1955	4 368	2 852	1 516
Dróg lokalnych		15 663	746	14 917
Razem		20 031	3 598	16 433
Dróg państwowych	1960	4 396	3 125	1 371
Dróg lokalnych		15 242	1 071	14 171
Razem		19 638	4 196	15 542
Dróg państwowych	1965	4 396	3 357	1 039
Dróg lokalnych		15 242	2 001	13 241
Razem		19 638	5 358	14 280
Dróg państwowych	1970	4396	3 580	816
Dróg lokalnych		15 242	3 266	11 976
Razem		19 638	6 846	12 792
Dróg państwowych	1975*	5 288	4 767	587
Dróg lokalnych		15 626	6 627	8 999
Razem		20 914	11 394	9 586
Dróg państwowych	1980	5 341	4 873	468
Dróg lokalnych		15 656	7 774	7 812
Razem		20 997	12 647	8 280
Dróg państwowych	1985	5 329	5 038	291
Dróg lokalnych		15 603	8 461	7 142
Razem		20 932	13 499	7 433
Dróg krajowych	1995	4 049	4 036	13
Dróg wojewódzkich		11 748	9 372	2 376
Drogi gminne		13 451	4 169	9 282
Razem		29 248	13 408	11 671
Dróg krajowych	1998	4 049	4 036	13
Dróg wojewódzkich		12 602	10 459	2 143
Drogi gminne		13 513	4 680	8 833
Razem		30 164	19 175	10 989
Dróg krajowych	1999	1 054	1 052	2
Dróg wojewódzkich		2 216	2 212	4
Dróg powiatowych		10 801	8 995	1 806
Dróg gminnych		15 295	5 709	9 586
Razem	29 366	17 968	11 398	
Dróg krajowych	2001	1 050	1 050	-
Dróg wojewódzkich		2 218	2 216	2
Dróg powiatowych		10 833	9 005	1 828
Dróg gminnych		14 907	5 293	9 614
Razem	29 008	17 564	11 444	
Dróg krajowych	2004	1 050	1 050	-
Dróg wojewódzkich		2 208	2 206	2
Dróg powiatowych		10 867	9 195	1 672
Dróg gminnych		15 402	5 471	9 931
Razem	29 527	17 922	11 605	

[4].

Stan techniczny nawierzchni wg SOSN 2005 r



Stan dróg	[%]	[km]
dobry i zadawalający	46.1	457.8
niezadawalający	29.9	296.8
zły	23.9	237.8
brak danych	0.1	1.3

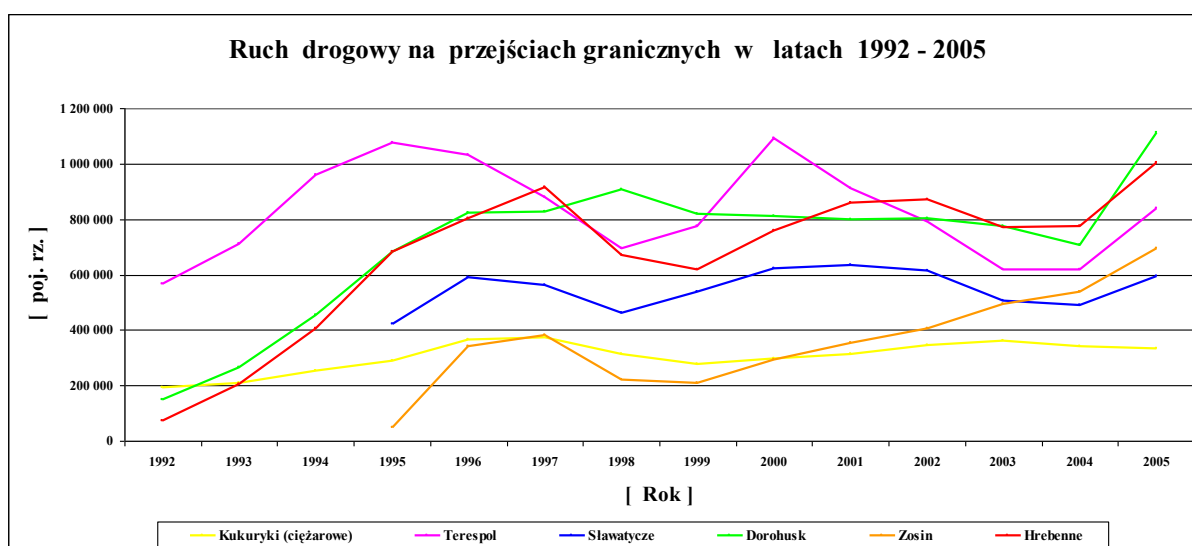
[4].

Jak widać na powyższym wykresie przedstawiającym stan techniczny nawierzchni na drogach krajowych w 2005 r., nastąpiło odwrócenie proporcji w stosunku do sytuacji z 1998 r. Nawierzchni w stanie złym mamy poniżej 24% a w stanie dobrym powyżej 46%. Jest nadzieja, że realizacja tegorocznych zamierzeń w postaci ponad 100 kilometrów, nawierzchni spowoduje, iż na koniec 2006 r. ich ilość w stanie dobrym przekroczy 50%. O ile tendencja ta utrzymałaby się przez następne lata, jest szansa doprowadzenia stanu dróg krajowych i ich nośności, aby nie było konieczności wprowadzania tak bardzo uciążliwych dla gospodarki kraju ograniczeń w ruchu pojazdów ciężarowych w upalne dni. Mamy również nadzieję na systematyczną poprawę bezpieczeństwa ruchu na naszych drogach.

DROGOWE PRZEJŚCIA GRANICZNE I WZROST RUCHU

Ruch drogowy na przejściach granicznych w latach 1992 - 2005

Przejście	ROK												
	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Kukuryki (ciężarowe)	192 745	208 559	251 533	287 041	365 532	372 511	313 618	275 587	296 933	314 267	343 605	359 347	341 585
Terespol	564 362	711 149	957 869	1 075 259	1 032 790	879 228	693 506	774 984	1 093 176	911 224	791 860	617 833	617 911
Sławatycze				422 465	588 940	562 193	461 910	538 865	620 796	632 941	615 300	505 708	487 993
Dorohusk w tym ciężarowe ;	147 796 5 978	262 916 15 532	452 602 39 182	682 990 61 113	822 099 80 327	824 979 114 167	907 266 129 562	818 425 103 432	809 401 122 996	798 545 141 501	803 132 156 429	773 972 158 828	708 265
Zosin				46 401	341 785	381 161	222 616	208 001	292 530	352 958	407 191	492 058	536 235
Hrebennie w tym ciężarowe ;	70 345 5 195	204 318 14 223	403 818 20 440	683 740 27 969	803 989 42 092	916 445 52 612	671 461 50 238	617 467 38 115	759 832 35 759	858 149 35 469	871 377 45 212	769 784 70 265	773 269 67 293
Łącznie na granicy woj. lubelskiego w tym ciężarowe ;	975 248 203 918	1 386 942 238 314	2 065 822 311 155	3 197 896 376 123	3 955 135 487 951	3 936 517 539 290	3 270 377 493 418	3 233 329 417 134	3 872 668 455 688	3 868 084 491 237	3 832 465 545 246	3 518 702 588 440	3 465 258 408 878



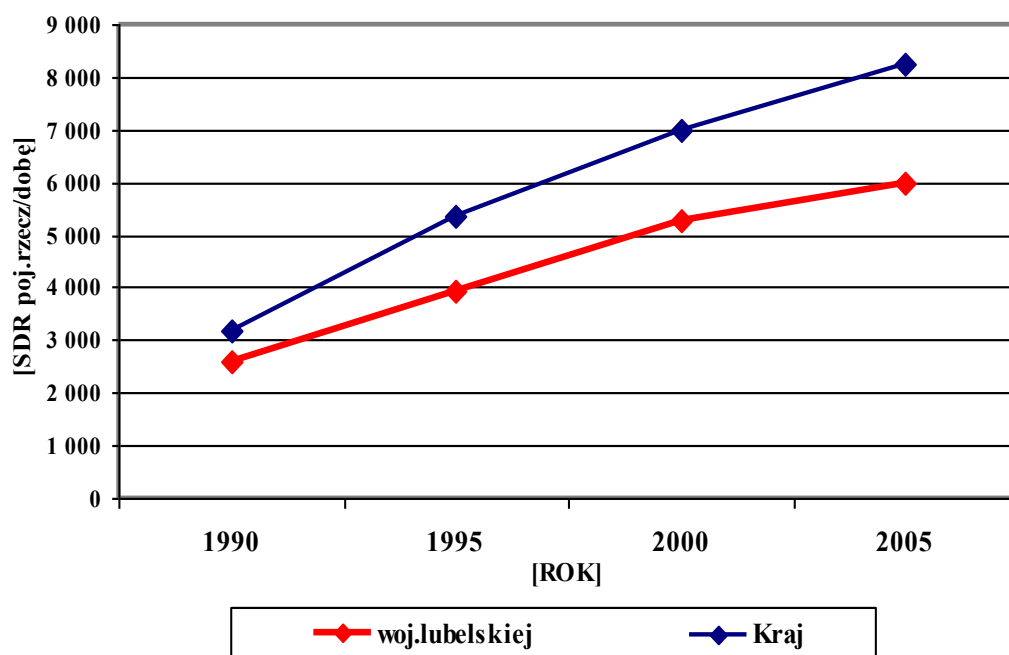
Zmiany geopolityczne u wschodnich sąsiadów oraz otwarcie w 1992 r. nowych drogowych przejść granicznych z Ukrainą w Dorohusku i Hrebennem (osobowo – towarowe), a w 1995 r. w Zosinie i Sławatyczach (osobowe z ruchem towarowym do 3,5 t.) przy już wcześniej funkcjonujących w Terespole (osobowe) i Kukurykach (towarowe), spowodowały znaczny wzrost ruchu granicznego, szczególnie na drogach dojazdowych do tych przejść. Należy zaznaczyć, że większość tych dróg nie była dostosowana do takich obciążeń.

Wskaźnik wzrostu ruchu pomierzonego w 2005 r. do wyników z 2000 r. wynosi 14%, przy poprzednim 2000 r. do 1995 r. wynoszącym 34%. Największą dynamikę

wzrostu ruchu odnotowano w okresie 1990-1995, która wyniosła w naszym okręgu 46% przy średniej krajowej 42%. Najbardziej obciążone odcinki to:

- dr. nr 12 Lublin – Kalinówka - SDR=29834 poj.
- Puławy (przejście) - SDR=24532 poj.
- dr. nr 17 Tomaszów Lubelski (przejście) - SDR=18155 poj.
- dr. nr 12 Garbów – Lublin - SDR=17611 poj.
- dr. nr 12 Kurów – Garbów - SDR=17015 poj.
- dr. nr 12 Kalinówka – Piaski - SDR=16874 poj.
- dr. nr 12 Puławy – Końskowola - SDR=16862 poj.
- dr. nr 19 Ciecierzyn – Lublin - SDR=16176 poj.

Średni ruch dobowy (SDR) na sieci dróg krajowych dla kraju i woj. lubelskiego



Średni ruch dobowy (SDR) na sieci dróg krajowych dla kraju i woj. lubelskiego

rok	woj. lubelskie	Kraj
1990	2576	3162
1995	3917	5350
2000	5259	7009
2005	5966	8244

BEZPIECZEŃSTWO RUCHU NA DROGACH KRAJOWYCH

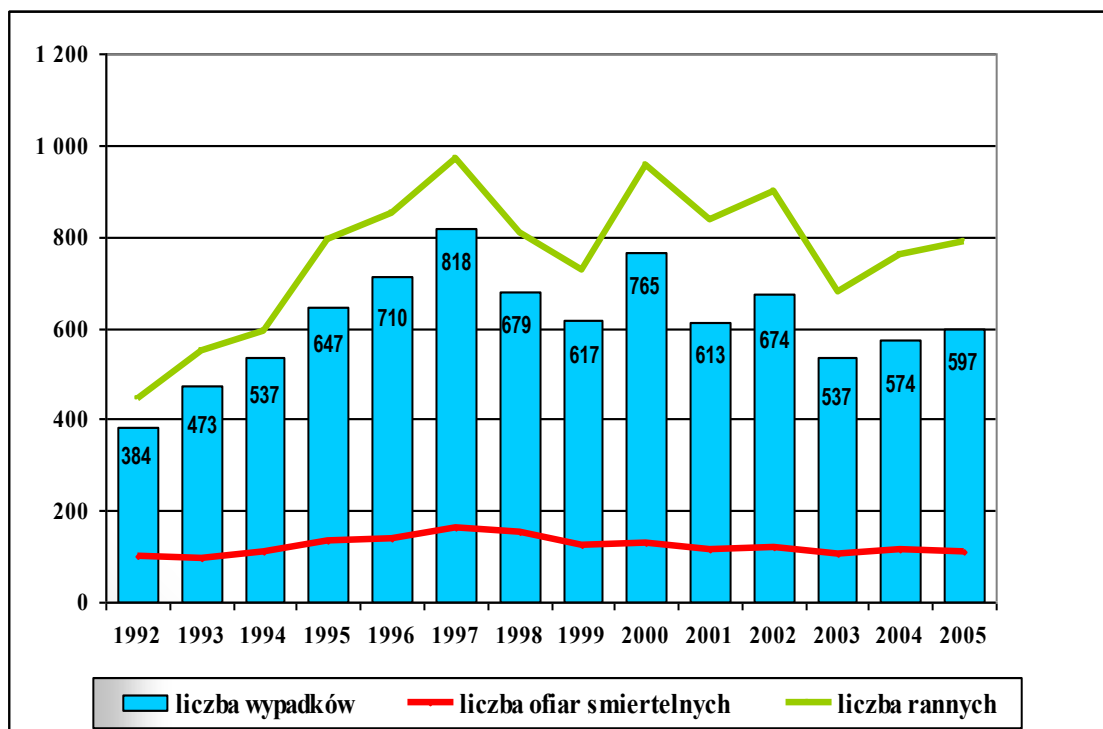
Jak wynika z poniższego zestawienia oraz wykresu, w ostatnich latach zarówno ilość wypadków jak i liczba ofiar śmiertelnych jest niższa od lat poprzednich. Ilość wypadków w ciągu roku występuje poniżej 600, a liczba ofiar śmiertelnych poniżej 115 osób. Najczęstszym rodzajem wypadku (prawie połowa) to zderzenia pojazdów a następnie najechanie na pieszego (23-30%). Ponad 60% wypadków zdarza się na odcinkach prostych, kilkanaście procent na skrzyżowaniu a następnie na przejściu dla pieszych. Najczęstszą przyczyną wypadków jest niedostosowanie prędkości do sytuacji na drodze oraz nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu i nieprawidłowe manewry.

W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu Oddział Lubelski Generalnej Dyrekcji Krajowych i Autostrad czyni starania o budowę obwodnic miejscowości, aby ruch tranzytowy wyeliminować z centrów miast. Ostatnio przebudowano niebezpieczne skrzyżowania na małe ronda: w Wisznicach, Radzynie Podlaskim, Puławach, Janowie Lubelskim, Łucce, Krasnymstawie oraz Włodawie. Budujemy rocznie około 10 km chodników w celu zabrania pieszych z jezdni a nawet z korony drogi. Wprowadza się uspokojenie ruchu na wlotach oraz na przejściach przez miejscowości.

Wypadki i ofiary na drogach krajowych - ogółem *[drogi krajowe odniesienie do obecnego woj. lubelskiego]*

rok	liczba wypadków	liczba ofiar śmiertelnych	liczba rannych
1992	384	100	443
1993	473	96	550
1994	537	109	593
1995	647	136	794
1996	710	139	850
1997	818	164	971
1998	679	152	809
1999	617	124	725
2000	765	129	957
2001	613	117	836
2002	674	121	901
2003	537	104	680
2004	574	114	759
2005	597	112	789

Wypadki i ofiary na drogach krajowych - ogółem
[drogi krajowe odniesienie do obecnego woj. lubelskiego]



KADRA KIEROWNICZA ADMINISTRACJI DROGOWEJ

Krajowa

Pierwszym Dyrektorem Centralnego Zarządu Dróg Publicznych od jego powołania tj. od 01 października 1951 do 1960 r. był **Aleksander Gajkowicz**. Następnymi na tym stanowisku byli:

- Franciszek Koryciński w latach 1960 - 1961
- Eugeniusz Buszma w latach 1962 - 1971
- Czesław Krzywosz w latach 1972 - 1985

Stanowisko Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych pełnili:

- Czesław Krzywosz w latach 1985 - 1991
- Adam Koziół w latach 1991 - 1994
- Tadeusz Suwara w latach 1994 - 2000
- Janusz Fota w latach 2000 - 2001
- Aleksander Bacciarelli (p.o.) w latach 2001 - 2001
- Tadeusz Suwara w latach 2001 - 2002

Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad byli:

- Tadeusz Suwara w latach 2002 – 2003
- Dariusz Skowroński w latach 2003 – 2004
- Edward Gajerski w latach 2005 – 2005
- **Zbigniew Kotlarek (p.o.)** w latach 2005 – do chwili obecnej

Na Lubelszczyźnie

Po zakończeniu II-ej Wojny Światowej dla zarządzania wszystkimi drogami publicznymi na obszarze województwa lubelskiego powołany został w ramach Urzędu Wojewódzkiego Wydział Komunikacyjno - Budowlany. Jego pierwszym Naczelnikiem w latach 1944 – 1946 był **Konrad Jankowski**. Następcami jego byli:

- Józef Amon w latach 1946 – 1949
- Bernard Harhethal w latach 1950 – 1951
- Leon Sułot w latach do końca 1951

Kierownikiem Oddziału Drogowego od 1944 r. do końca 1951 był Dominik Nagórny.

Pierwszym Dyrektorem Wojewódzkiego Zarządu Dróg Publicznych (WZDP) w Lublinie od początku 1952 do 1972 r. był Leon Sułot, a jego następcą do czasu likwidacji tj. do 30 maja 1975 r. został Władysław Kłyś.

Funkcje Dyrektora Wojewódzkiego Zarządu Dróg Lokalnych (WZDL - wcześniej ZDL) pełnili:

- Władysław Kłyś w latach 1970 – 1972
- Marek Celiński w latach 1972 – 1974
- Longin Zieliński w latach 1974 – 1975

Naczelnym Dyrektorem powołanej z dniem 01 czerwca 1975 r. dla zarządzania drogami państwowymi i lokalnymi Dyrekcji Okręgowej Dróg Publicznych w Lublinie został Władysław Kłyś i pełnił tę funkcję do 1990 r. Następnie funkcję tę pełnili:

- Edward Wilczopolski w latach 1990 – 1998
- Julian Kapica do końca 1998

Po reorganizacji i powołaniu Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych Oddział Wschodni w Lublinie, stanowisko Dyrektora Oddziału pełnił Julian Kapica w latach 1999 – 2002 r.

Po kolejnej reorganizacji Dyrektorem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie był Julian Kapica (do 5 lipca). Jego następcą do chwili obecnej jest **Janusz Wójtowicz**.

Dyrektorami powołanej w 1985 r. Wojewódzkiej Dyrekcji Dróg Miejskich w Lublinie byli:

- Antoni Denysiuk w latach 1985 – 1990
- Eugeniusz Janicki w latach 1990 – 1993
- Feliks Celiński w latach 1993 – 1998

Od 1 Stycznia 1999 r. powołano Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie, a jego Dyrektorem w latach 1999 – 2002 był Feliks Celiński.

Na przełomie 2002 i 2003 r. ZDW kierowały (po kilka miesięcy) następujące osoby:

- jako pełniący obowiązki Dyrektora: Henryk Wesołowski, Urszula Franczak, Wiktor Życzyński; jako Dyrektor: Andrzej Chmielowski i Henryk Młynarczyk
- Od 2003 r. do chwili obecnej funkcję Dyrektora ZDW pełni **Kazimierz Pidek**.

Aktualna kadra kierownicza administracji drogowej woj. lubelskiego

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie:

- Dyrektor Oddziału - Janusz Wójtowicz
- Z-ca Dyrektora - Władysław Rawski
- Z-ca Dyrektora - Mariusz Kawa
- Z-ca Dyrektora (Główny Księgowy) - Edward Zyśko

Kierownicy rejonów (dróg krajowych):

1. GDDKiA Oddz. w Lublinie Rejon w Chełmie - Krzysztof Paszkowski
2. GDDKiA Oddz. w Lublinie Rejon w Kraśniku - Henryk Kawa
3. GDDKiA Oddz. w Lublinie Rejon w Lubartowie - Stanisław Całuch
4. GDDKiA Oddz. w Lublinie Rejon w Lublinie - Wiesław Hanc
5. GDDKiA Oddz. w Lublinie Rejon w Międzyrzeczu Podl. - Teresa Harko
6. GDDKiA Oddz. w Lublinie Rejon w Puławach - Andrzej Mroczek
7. GDDKiA Oddz. w Lublinie Rejon w Zamościu - Zbigniew Dobrowolski

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie

Dyrektor Zarządu	- Kazimierz Pidek
Z-ca Dyrektora	- Grzegorz Dobosz
Z-ca Dyrektora (Główny Księgowy)	- Jerzy Pisula

Kierownicy rejonów dróg wojewódzkich:

1. RDW w Białej Podlaskiej	- Jerzy Pytka
2. RDW w Chełmie	- Janusz Dzik
3. RDW w Hrubieszowie	- Mirosław Czech
4. RDW w Lublinie z/s w Bychawie	- Jan Woś
5. RDW w Parczewie	- Ryszard Siatka
6. RDW w Puławach	- Andrzej Chmielowski
7. RDW we Włodawie	- Mieczysław Chwała
8. RDW w Zamościu	- Franciszek Podhajny

W miastach na prawach powiatów grodzkich i w Puławach:

1. Wydział Gospodarki Komunalnej UM w Lublinie	- Dyr. Eugeniusz Janicki
2. Wydział Komunikacji i Dróg UM w Białej Podl.	- Nacz. Jarosław Kostecki
3. Zarząd Dróg Miejskich w Chełmie	- Dyr. Kazimierz Żbikowski
4. Zarząd Dróg Grodzkich w Zamościu	- Dyr. Anna Muszyńska
5. Zarząd Dróg Miejskich w Puławach	- Dyr. Wiesław Stolarski

Dyrektorzy zarządów dróg powiatowych

1. ZDP Biała Podlaska	- Krystyna Beń
2. ZDP Biłgoraj	- Ryszard Kostrubiec
3. ZDP Chełm	- Lucjan Raszka
4. ZDP Hrubieszów	- Zbigniew Więch
5. ZDP Janów Lubelski	- Witold Kuźnicki
6. ZDP Kraśnik	- Ireneusz Ofczarski
7. ZDP Krasnystaw	- Piotr Banach
8. ZDP Lubartów	- Witold Charliński

9. ZDP Lublin z/s Bełżyce	- Janusz Watras
10. ZDP Łęczna	- Krzysztof Tajer
11. ZDP Łuków	- Stanisław Sokół
12. ZDP Opole Lubelskie z/s w Poniatowej	- Marian Kojtych
13. ZDP Parczew	- Roman Kopeć
14. ZDP Puławy	- Anna Nizioł
15. ZDP Radzyń Podlaski	- Ryszard Ossowski
16. ZDP Ryki	- Piotr Kania
17. ZDP Świdnik	- zlikwidowany 3 lata temu (2003 r.)
18. ZDP Tomaszów Lubelski	- Andrzej Wiśniewski
19. ZDP Włodawa	- Wiesława Kadrow
20. ZDP Zamość	- Jan Burcan

ROLA STOWARZYSZENIA INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI RP DLA ŚRODOWISKA

Mija 60 lat funkcjonowania Stowarzyszenia skupiającego rzeszę aktywnych i zaangażowanych dla branży transportowo - komunikacyjnej osób. W maju 1946 r. Stowarzyszenie wydaje pierwszy numer miesięcznika „Drogownictwo”, które przez dziesiątki lat stanowi cenne źródło najnowocześniejszej wiedzy technicznej dla kadry drogownictwa, nauczycieli oraz młodzieży uczącej się. Organizowane przez SITK konferencje naukowo – techniczne, sympozja oraz szkolenia i kursy przyczyniają się do ustawicznego podnoszenia kwalifikacji zawodowych pracowników drogownictwa. Wycieczki techniczne zarówno krajowe jak i zagraniczne oraz spotkania pogłębiają wymianę doświadczeń oraz integrują rozproszone a nieraz zantagonizowane przez wiele reform i reorganizacji środowisko drogowców.

Ma to szczególne znaczenie w latach trudności na rynku wykonawstwa robót wynikających z ostrej konkurencji dużych i bogatych firm zagranicznych.

Branża drogowa oczekuje od Stowarzyszenia jako organizacji pozarządowej zdecydowanie większego wsparcia w kształtowaniu lepszego prawa eliminującego bariery utrudniające i hamujące prawidłowy i sprawny rozwój sieci drogowej w kraju i w naszym regionie.

PODSUMOWANIE

Dzięki ogromnemu wysiłkowi i zaangażowaniu wielu pokoleń drogowców sieć drogowa Lubelszczyzny pod względem jej gęstości zrównała się ze średnią krajową. Dotarła do prawie wszystkich wiosek i przysiółków, dała połączenie ze światem. Ale! – w tym czasie świat i Europa nie stały w miejscu. W tym czasie Europa i świat unowocześniły swoje drogi, budowały autostrady i drogi ekspresowe.

Dlatego też dzisiejsza Lubelszczyzna, ta Ziemia między Wisłą a Bugiem potrzebuje pilnego unowocześnienia sieci drogowej, szczególnie na kierunkach najważniejszych połączeń komunikacyjnych. To zachęci bogatych do inwestowania w naszym regionie. Lubelszczyzna, ten kraniec Unii Europejskiej potrzebuje wielu obwodnic. Tej Ziemi to się należy, jej mieszkańcy zasługują na bezpieczne i coraz mniej uciążliwe życie w swoich miastach i osiedlach.

LITERATURA

- [1] Stefan Rolla – Przedmowa do „Historia drogownictwa Lubelszczyzny do 1983 r.”, Lublin 1984.
- [2] Leon Sułot – „Historia drogownictwa Lubelszczyzny do 1983 r.”, Lublin 1984.
- [3] Władysław Rawski – „Kryzys w drogownictwie – bariera czy impuls rozwoju technologii” przedstawiony na konferencji naukowo – techn. „Rozwój technologii w budownictwie drogowym”, Lublin 1998.
- [4] Dane GDDKiA Oddział w Lublinie.

Opracowanie: Władysław Rawski

ROZWÓJ TECHNOLOGII NAWIERZCHNI DRÓG LUBELSZCZYZNY PO 1945 ROKU

Wprowadzenie

Sieć drogowa jest dziełem wielu pokoleń, a jej rozwój i stan zależy obecnie od potrzeb gospodarczych.

Lubelszczyzna w czasie Jagiellonów była centralną częścią Polski. W późniejszym czasie gęstość zaludnienia na jej wschodnich terenach wynosiła ok. 1 mieszkańca na 1 km² (na wschodzie Lublina, podczas gdy w okolicach Sandomierza było 20, a pod Krakowem ok. 30 mieszkańców na 1 km²).

Zabór rosyjski i poprzedzające najazdy kozackie i szwedzkie przyczyniły się do upadku gospodarczego.

Po odzyskaniu niepodległości Polski w 1918 roku województwo lubelskie stanowiło w 1935 roku 18 powiatów. Budżety, w tym także drogowe, uchwały sejmiki powiatowe.

Pierwsze regulacje dotyczące dróg powstały w czasie panowania Kazimierza Wielkiego. Od 1447 roku kupcy płacili cło za korzystanie z ustalonych (obowiązkowych) traktów handlowych. Od czasów Zygmunta I – ego powstał zwyczaj świadczenia robocizny na potrzeby utrzymania dróg, który przetrwał do połowy XX wieku, a jako tzw. „czyny społeczne” jeszcze dłużej.

Pierwsza organizacja drogownictwa powstała w Królestwie Polskim po 1815 roku. W roku 1819 powołano Dyрекcję Jeneralną Dróg i Mostów w celu budowy twardych nawierzchni makadamowych (wg sposobu Mac Adama).

Dla celów porównawczych można zauważyć, że Francja na początku XX wieku posiadała ok. 600 tys. km dróg o tłuczniowej nawierzchni.

Pierwszym ministrem komunikacji w 1918 roku był prof. inż. Wacław Paszkowski, którego osiągnięcia z zakresu technologii betonu cenione są także obecnie. Rozporządzeniem prezydenta R.P. z 1932 roku powołano Wydział Ruchu Drogowego oraz Wydział Budowy i Utrzymania Dróg Kołowych w Departamencie Dróg Kołowych, mieszczącym się w Ministerstwie Komunikacji przy ulicy Chałubińskiego w Warszawie. Departamentem kierował przez pewien czas prof. inż. Melchior Nestorowicz, który do śmierci w dniu 01. 09. 1939 r rozwijał kształcenie i prace badawcze w Politechnice Warszawskiej.

Względnie jednolitą administracją gospodarki drogowej w okresie międzywojennym były powiatowe zarządy drogowe, wykonujące nadzór nad drogami krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi.

W początkowym okresie powojennym istniały powiatowe zarządy drogowe, a od roku 1950 wydziały komunikacji. Od 1952 roku jednostkami szczebla podstawowego były rejony eksploatacji dróg publicznych, a w województwach – wojewódzkie zarządy dróg publicznych.

Od 1975 roku zarządzanie drogami państwowymi i lokalnymi powierzono dyrekcjom okręgowym dróg publicznych, które przejęły także zadania wojewódzkich zarządów dróg lokalnych (ich struktury powstawały od 1969 roku).

Rządzenie poprzez dzielenie, sposób znany od czasów rzymskich, nie omijało drogownictwa. Integracja drogowców w Stowarzyszeniu Inżynierów i Techników Komunikacji jest jednak faktem, a nie tylko życzeniem – podziały nie sprzyjały jej, lecz nie zniszczyły.

Handel i gospodarka inspiracją rozwoju sieci drogowej.

Otwarcie Księstwa Litewskiego dla kupców lubelskich po unii polsko – litewskiej w 1383 roku oraz powstanie ośrodków miejskich poza wschodnimi rubieżami Rzeczypospolitej (dwojga narodów), kontrola handlu poprzez „przymus drogowy”, prawo składu i prawo myta, przyczyniły się do powstania względnie bezpiecznych stałych szlaków handlowych, którymi były drogi gruntowe, nazywane słusznie gościńcami – gościły przybyszów, integrowały osadników miejscowych.

Pierwsze nawierzchnie twarde (drogi bite) powstawały od 1816 roku tj. po wybudowaniu z inicjatywy Księcia Adama Czartoryskiego, odcinka z Puław do Końskowoli długości 5 kilometrów. W roku 1839 gęstość dróg bitych wynosiła 1,26 km/100 km², a w 1914 ok. 5,5 km/100km².

W okresie międzywojennym utworzono państwowy fundusz drogowy, który wspierany był sporadycznie z dotacji na rzecz zmniejszenia bezrobocia.

Gęstość dróg o nawierzchni twardej w województwie lubelskim wzrosła w 1939 r do 13,2 km/100 km² (w poznańskim 32,7, a na Śląsku 58,5 km/100 km²). Jest więc oczywistym, że na gęstość i stan dróg twardych wpływał rozwój gospodarczy regionów.

Znaczącym osiągnięciem okresu międzywojennego była budowa nawierzchni klinkierowych (tłuczeń 25 km) w woj. lubelskim z klinkierni w Izbicy, Białopolu, Budach i Zamościu.

Remonty i budowa dróg w pierwszych latach po II wojnie światowej.

Całkowite zniszczenie 1 120 km dróg o twardej nawierzchni tj. 27 % ogólnej ilości w województwie oraz konieczność remontów cząstkowych na pozostałych drogach i odbudowa 6 217 mostów były powodem głównych zadań drogowców w pierwszych latach powojennych.

Przekazanie Związkowi Radzieckiemu miejscowości: Bełz, Krystynopol, Uhnów i Woręż w zamian za Bieszczady w 1951 roku oraz wcześniej powiatu siedleckiego (1949 r.) do województwa warszawskiego (bez rekompensaty), ograniczyło powierzchnię województwa lubelskiego do 24 876 km² z 2 543 kilometrami dróg państwowych i 491 km dróg lokalnych.

Wybrane przykłady robót drogowych w pierwszych latach powojennych są świadectwem dużego wysiłku społeczeństwa przy odbudowie i rozbudowie sieci drogowej. W 1948 r wykonano np. 9 km nawierzchni z kostki granitowej na odcinku Jastków – Garbów na drodze Warszawa – Lublin, odcinek obejście m. Wysokie na drodze Lublin – Biłgoraj, 35 kilometrów podwójnego powierzchniowego utwardzenia smołą na drodze Warszawa – Brześć, 9,3 km przebudowy nawierzchni klinkierowej na drodze Lublin – Zamość.

W latach 1949 – 1950 budowano drogi Wysokie – Goraj – Frampol, Kock – Lubartów, wykonano przebudowę wielu odcinków nawierzchni klinkierowej, poszerzenia i remonty kapitalne dróg o nawierzchni tłuczniowej, utwardzenie części nawierzchni dróg samorządowych poprzez wykonanie najczęściej nawierzchni brukowych, budowę nawierzchni klinkierowych i z kostki granitowej na drogach państwowych.

Przykłady projektowania i technologii nawierzchni dróg na Lubelszczyźnie.

Warszawskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych wykonało w 1951 roku nawierzchnię betonową na odcinku drogi Warszawa – Siedlce – Biała Podlaska – Terespol o długości 73 kilometrów w województwie lubelskim. Dawną nawierzchnię tłuczniową z pokrowcem smołowym, (przed 1950 roku) poszerzono z 5,0 m do 7,0 m chudym betonem i następnie wykonano 2 – warstwową nawierzchnię betonową grubości 22 cm na podsypce z piasku (h = 3 cm). Dolną warstwę grubości 17 cm wykonano z betonu żwirowego, górną

z betonu marki 350 z użyciem grysów bazaltowych. Spękania płyt betonowych oraz złuszczenia powierzchni spowodowane działaniem zamarzania – odmarzania, zwłaszcza po zastosowaniu soli w czasie zimowego utrzymania, były powodem wykonania dywanika z asfaltu lanego grubości 4 cm na odcinku Siedlce – Biała Podlaska w latach 1971 – 1972 i 2 warstw betonu asfaltowego od Białej P. do Terespola (pierwszą warstwę ułożono w latach 1972/1974 drugą – 1980 – 1982).

Stwierdzono występowanie dużych nierówności w przekroju poprzecznym w miejscu dywanika z asfaltu lanego oraz występowanie pęknięć „odbitych” także w warstwach z betonu asfaltowego, pomimo stosowania pasków papy lub pokrycia wapnem jednej z krawędzi płyt, które nie były dyblowane i charakteryzowały się „klawiszowaniem”.

Głębokie koleiny, w których widoczne są ślady odbicia bliźniaczych kół tirów i odbite pęknięcia poprzeczne występowały w 2006 roku pomimo wykonania kolejnych dwóch warstw z betonu asfaltowego. Głębokie koleiny występują głównie na odcinku na którym stosowano jako pierwszą warstwę z asfaltu lanego.

Asfalt lany stosowany był od 1956 roku na drogach Lubelszczyzny w większej ilości niż w innych regionach Polski.

Zakładano, że z jednego kotła możliwe jest wykonanie nawierzchni na odcinku długości 1 km. W roku 1956 było 6 kotłów, a w 1976 – 158 kotłów (wybudowano w tym roku 130 km nawierzchni z asfaltu lanego).

Asfalty lane stosowano w miastach (Chełm, Kraśnik, Zamość, Radzyń Podl. i inne) i jako warstwy ścieralne także ważniejszych dróg krajowych (Chełm – Hrubieszów, Kock – Firlej, Janów – Nisko i inne).

Asfalty lane wykorzystywano powszechnie także do remontów cząstkowych, także w Lublinie, które obecnie powinny podlegać sfrezowaniu przed wykonaniem kolejnej warstwy wzmacniającej.

Trwałość nawierzchni z asfaltu lanego była bardzo dobra do połowy lat 90 – tych, gdy w czasie dwóch kolejnych upalnych lat tiry wyłobiły koleiny w większości nawierzchni polskich dróg. Trwałość nawierzchni zapewniała duża zawartość asfaltu i względnie małe obciążenie ruchem, pomimo niedostatecznej nośności podbudów i zmiennej nośności podłoża gruntowego.

Budowa nowych dróg krajowych i lokalnych była szczególnie intensywna i umożliwiała uzyskanie zbliżonej do średniej gęstości dróg w Polsce.

W roku 1956 wykonano na odcinku Ostrów – Kaznów długości 7 km pierwszą podbudowę z miejscowych gruntów stabilizowanych cementem.

Zastosowanie specjalistycznego sprzętu do stabilizacji gruntów cementem, pochodzącego z reparacji wojennych (UNRA) było możliwe tylko w początkowym okresie.

Powszechnym sposobem było stosowanie do tego celu sprzętu rolniczego, w tym od początku lat 70 – tych pługofrezy (pierwszy raz przy budowie Trasy W Z w Lublinie), bron aktywnych i glebogryzarek. Efekty techniczne były najczęściej korzystne, gdy w podłożu występowały grunty niewysadzinowe.

Do połowy 80 – tych lat wykonano ok. 1600 km nowych dróg państwowych i ok. 6 000 dróg lokalnych, zapewniających dostęp do sieci drogowej prawie wszystkim miejscowościom (gęstość sieci dróg o twardej nawierzchni zwiększyła się do ok. 45 km/100 km² w 1983 roku przy średniej w Polsce 48 km/100 km²).

W połowie 70 – tych lat wykonywano także odcinki doświadczalne z **lessów stabilizowanych cementem** lub z dodatkiem aktywnych popiołów z węgla brunatnego o w dolnych warstwach podbudowy (obecnie określanych jako ulepszone podłoże), lecz z powodu braku odpowiedniego sprzętu nie wdrożono ich do powszechnej praktyki.

Budowa Giędy Rolniczo – Ogrodniczej w Lublinie w 2001 roku, gdzie wykonano stabilizację cementem lessów o wilgotności do 22% (po uprzednim ułożeniu 10 cm suchego piasku) w warstwie o grubości 35 cm na powierzchni ponad 100 000 m² może być przykładem taniego wzmocnienia podłoża o małej nośności (G 2), umożliwiającego ruch pojazdów w czasie budowy.

Wzmocnione podłoże, obciążone ruchem technologicznym zachowało wymaganą nośność dla wykonania podbudowy z chudego betonu i nawierzchni asfaltowej lub z kostki brukowej.

Podbudowy z gruntów stabilizowanych cementem, posiadające początkowo cechy warstw półsztywnych są wrażliwe na przeciążenia od kół pojazdów ciężarowych i z powodu wzrastającej gęstości spękań i rys zmniejsza się ich nośność. Badania FWD umożliwiają wyznaczenie modułów sztywności wszystkich warstw konstrukcji nawierzchni, w tym podbudów z gruntów stabilizowanych cementem, którym przepisuje się wielkość modułów minimalnych $E = 300 \text{ M Pa}$.

Stabilizacja gruntów cementem jest obecnie stosowana najczęściej w celu wzmocnienia podłoża nawierzchni drogowej.

Diagnoza stanu nawierzchni dróg krajowych była przedmiotem analiz w monografii opublikowanej w 1997 r pt. „Euroregion Bug” tom 5.

Typowymi, ze względu na rodzaj materiałów, są w woj. lubelskim ;

- Warstwy asfaltowe na podbudowie z gruntu stabilizowanego cementem
- Warstwy asfaltowe na dawnych nawierzchniach klinkierowych lub z kostki kamiennej
- Warstwy asfaltowe na dawnych nawierzchniach brukowych
- Warstwy asfaltowe na dawnych dywanikach smołowych, stanowiących ulepszenie nawierzchni tłuczniowych
- Warstwy asfaltowe wykonane na wcześniejszych nawierzchniach betonowych

Dawne nawierzchnie tłuczniowe lub brukowe posiadały najczęściej szerokość 4,5 m lub 5,0m.

Poszerzanie wykonywano początkowo tłuczniem na podkładzie kamiennym, następnie gruntocementem lub chudym betonem.

Województwo lubelskie jako pierwsze w kraju zakończyło w 1964 roku przebudowę nawierzchni tłuczniowych dróg krajowych na bitumiczne.

Raport o skoleinowaniu dróg krajowych_(obejmujący część obecnych dróg wojewódzkich) po upalnym lecie w 1994 roku (w 1995 r powtórzyło się) charakteryzował drogi w DODP Lublin jako odpowiadające stanowi krytycznemu w 34% i ostrzegawczemu w 45%.

Pozorna poprawa nastąpiła w następnych latach, gdyż koleiny „likwidowano” poprzez frezowanie garbów obok kolein. Podjęto także pierwsze próby naprawy skoleinowanych nawierzchni.

Recykling na gorąco po wstępnych, nielicznych doświadczeniach został na Lubelszczyźnie zaniechany, pomimo, że w Polsce upowszechniał się.

Recykling głęboki na zimno_wykonany w połowie lat 90 – tych na drodze nr 63 - Radzyń Podlaski – Sławatycze z mieszanki o uziarnieniu 0 – 63 mm z frezowaniem asfaltu lanego i podbudowy tłuczniowej był (po wykonaniu analiz) podstawą do opracowania

„Warunków technicznych i wykonania warstw podbudowy z MMCE metodą recyklingu na miejscu” – zeszyt 53 IBDiM z 1997 r, które zmieniono w 1999 r (zeszyt nr 61 IBDiM).

Od 2000 roku wzrasta ilość podbudów z **MMCE** wykonywanych w województwie lubelskim. Zalety i wady tej technologii znane są z licznych referatów i artykułów oraz z prac badawczych wykonywanych w Politechnice Gdańskiej, Politechnice Wrocławskiej i w Katedrze Budownictwa Drogowego Politechniki Lubelskiej.

Przyszłość podbudów z mieszanek mineralno – cementowo – emulsyjnych zależy będzie od doskonalenia tej technologii, a zwłaszcza od możliwości poprawy jednorodności mieszanki i warstw podbudowy.

Podbudowa z MMCE zawiera najczęściej stosunkowo dużo starego asfaltu i znacznie mniejszą z emulsji.

Asfalt z emulsji otaczający cząsteczki cementu tworzy matrycę, która wiąże cząsteczki i drobne ziarna kruszywa i destruktu, a wraz z nimi grube ziarna kruszywa, które początkowo słabo otoczone są asfaltem z emulsji, zawierającym cement. Cech mechaniczne mieszanki wzrastają wg badań francuskich, co najmniej w czasie jednego roku, lecz powtarzające się obciążenia od ruchu w tym czasie powodują tendencję odwrotną.

Moduł sztywności warstwy MMCE zmniejsza się najszybciej wraz z powtarzalnością pierwszych obciążeń.

Ocena podbudów z MMCE wymaga wykonania wieloletnich badań np. za pomocą aparatu FWD lub próbek z odwiertów sposobem NAT. Zauważalna tendencja do zmniejszania zawartości emulsji, jako najdroższego składnika w MMCE posiada granicę, której nie należy przekraczać w celu zapewnienia podatności podbudów.

Betony asfaltowo – cementowe – BAC nie zawierające emulsji asfaltowej są częściowo podobne do MMCE, lecz bezpieczniej jest wykonane z nich warstwy określać jako półsztywne. Różnią się od chudych betonów nieco mniejszą wytrzymałością i dużą zależnością ich cech od temperatury, analogiczną do MMCE.

Po pierwszych doświadczeniach przy budowie nawierzchni przystanków w Lublinie, gdzie stosowano wyłącznie dodatek zaprawy cementowo – piaskowej w ilości ok. 15% do destruktu, proponuje się obecnie dodatek zaprawy cementowo – piaskowo – kruszywowej w ilości 15 – 20% do destruktu oraz stosownie BAC tylko do podbudów nawierzchni drogowych.

Wymiarowanie grubości warstw z BAC jak warstw półsztywnych przyczynia się do zwiększenia ich grubości w porównaniu z metodą Instytutu Asfaltowego USA, którą można zalecić do wymiarowania podbudów z MMCE.

Podbudowy z MMCE wykonano do 2006 roku na odcinkach dróg krajowych Lubelszczyzny o łącznej długości ok. 40 km, natomiast BAC stosowano tylko w Lublinie i w warstwie podbudowy pomocniczej na ok. 2 km drogi krajowej.

Warstwy ścieralne, powszechnie wykonywane z betonu asfaltowego zastąpiono na niektórych drogach krajowych warstwami z SMA. Można też zauważyć postęp w sposobie wykonania szwów podłużnych (w osi drogi), od których rozpoczyna się najczęściej degradacja warstw ścieralnych.

Nawierzchnie asfaltowe dróg gminnych i powiatowych wykonuje się w oparciu o ogólne specyfikacje techniczne, które poza wyróżnieniem przeznaczenia dla obciążenia ruchem KR1 i KR2 i wymaganiami dotyczącymi jakości materiałów, nie eksponują innych różnic w porównaniu z nawierzchniami dróg krajowych. Brak jest obecnie i będzie brak w przyszłości możliwości odnowy nawierzchni dróg gminnych i powiatowych po 20 latach eksploatacji, jak w przypadku nawierzchni dróg krajowych. Konieczne jest więc zwrócenie uwagi na potrzebę zwiększenia trwałości nawierzchni asfaltowych (zwłaszcza warstw ścieralnych) dróg gminnych i powiatowych.

Kadra inżyniersko – techniczna drogownictwa Lubelszczyzny.

W pierwszych latach powojennych (do 1951 roku) na Wydziale Drogowym Towarzystwa Szkół Technicznych imienia St. Seroczyńskiego i następnie od 1948 roku w Państwowej Szkole Budownictwa naukę ukończyło 107 absolwentów liceum i 135 absolwentów gimnazjum.

Technikum Drogowe od 1951 podporządkowane Ministerstwu Transportu Drogowego i Lotniczego przejęte zostało przez Ministerstwo Oświaty w 1957 i następnie przekształcone w 1960 roku w Technikum Geodezyjno – Drogowe.

Tytuł technika drogowego uzyskało do 1960 roku 395 absolwentów, w latach 1960 – 1979 dalszych 2332 absolwentów.

Absolwenci technikum stanowili od 1968 roku większość grup studenckich na specjalności „Drogi, ulice i lotniska” w Wyższej Szkole Inżynierskiej w Lublinie, przemianowanej w 1976 r w Politechnikę Lubelską. Autor tego referatu był od 1970 roku pierwszym pracownikiem i organizatorem Zespołu Dróg, następnie Zakładu Budownictwa

Komunikacyjnego, przekształconego w Katedrę Budownictwa Komunikacyjnego i od 1992 r w Katedrę Budownictwa Drogowego.

W 1972 roku pierwszych 17 absolwentów uzyskało tytuł zawodowy inżyniera. W latach 1972 – 1977 ukończyło inżynierskie dzienne studia zawodowe 134 absolwentów i 175 studia zaoczne w latach 1973 – 1982. Największą ilość 49 absolwentów jednolitych studiów magisterskich uzyskała dyplomy mgr inż. w zakresie dróg, ulic i lotnisk w 1982 roku.

Studia wyższe w zakresie dróg (obecnie w specjalności „drogi i mosty”) włącznie z 2006 rokiem uzyskało ok. 1000 absolwentów, w tym na magisterskich studiach uzupełniających w systemie niestacjonarnym.

Planowane jest zatrudnienie w roku akademickim 2006/2007 w Katedrze Budownictwa Drogowego Politechniki Lubelskiej;

- 3 pracowników na etacie profesora
- 3 adiunktów ze stopniem doktora
- 1 starszy wykładowca ze stopniem doktora
- 2 asystentów.

Wzrastające zainteresowanie studentów kierunku „budownictwo” wyborem specjalności „drogi i mosty” (po 3 semestrze) zawdzięczać można głównie rynkowi pracy, ale także wzrastającemu poziomowi osiągnięć naukowo – technicznych w zakresie drogownictwa i mostownictwa.

Kształcenie ustawiczne, rozwijane poprzez udział w konferencjach naukowo – technicznych; regionalnych, krajowych i międzynarodowych, na kursach i studiach podyplomowych, jest stałym przedmiotem zainteresowania Lubelskiego Oddziału SITK, Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa, ściśle współpracujących z ośrodkami naukowymi.

Bibliografia

1. L. Sułot – Bibliografia drogownictwa Lubelszczyzny do 1983 roku . Lublin 1984r.
2. Praca zbiorowa (redakcja naukowa J. Kukiełka) „Diagnoza stanu sieci drogowej polskiej części Euroregionu Bug na tle ruchu drogowego”. Wyd. Norbertinum, Lublin 1997 r.
3. Jerzy Kukiełka – Recykling nawierzchni asfaltowych w województwie lubelskim. Drogownictwo nr 3 / 2006

Opracowanie: Jan Kukiełka

BUDOWNICTWO MOSTOWE W LATACH 1944-2006

Wprowadzenie

Przedstawiając rozwój budownictwa mostowego na Lubelszczyźnie w latach 1944 – 2006, i przekazując tą wiedzę młodszemu pokoleniu, należy na chwilę cofnąć się pamięcią do lat poprzedzających ten okres do lat, w których powstawały zręby administracji drogowej, przypomnieć tych inżynierów i techników, dzięki którym, pomimo niekiedy trudnych warunków, przy braku sprzętu specjalistycznego - wznoszono pierwsze duże obiekty mostowe na rzekach; Wisła, Bug, Wieprz, San, Krzna Tanew i Tyśmienica.

Obiekty te bowiem, jak na tamte czasy, charakteryzowały się nie tylko śmiałymi rozwiązaniami konstrukcyjnymi, ale przede wszystkim solidnym wykonawstwem. Wiele z tych obiektów funkcjonuje do dziś, a jednym z przykładów jest most na rzece Wiśle w Puławach, który wielokrotnie uszkodzony w czasie drugiej wojny światowej i po wykonaniu w roku 1996 tylko niewielkich zmian o charakterze modernizacyjnych, przenosi obciążenia znacznie większe aniżeli te, na które był projektowany. Okres, w którym rozpoczęto budowę dużych mostów na terenie Lubelszczyzny, charakteryzował się jednak nie tylko dążeniem do doskonalenia techniki wykonawstwa, poprawną organizacją robót, ale co szczególnie należy podkreślić, dbałością o ludzi pracujących w tym trudnym i odpowiedzialnym zawodzie. W zamian za szacunek i docenianie ich wysiłku – godnymi zarobkami, ludzie ci odwdzięczali się sumienną pracą.

Dowody ich pracowitości, zaangażowania, odpowiedzialności oraz stale doskonalonej wiedzy, można było zaobserwować w latach powojennych, kiedy już niekiedy sędziwi inżynierowie, technicy i majstrowie, czynnie włączali się do odbudowy i budowy obiektów mostowych. O ludziach tych będzie mowa w kolejnych rozdziałach, bo oni bowiem powinni być przykładem dla tych wszystkich, którzy obecnie podejmują ten trudny i odpowiedzialny - zawód mostowca.

Gospodarka mostowa w niepodległej Polsce w latach 1918 – 1939.

Ziemia Lubelska po pierwszej wojnie światowej, podobnie jak reszta kraju rozpoczynała swój niepodległy byt, jako region zniszczony działaniami wojennymi. Na domiar złego cofające się wojska rosyjskie w 1915 roku nie tylko wywoziły maszyny i sprzęt, w który wyposażony był skromny przemysł Lubelszczyzny, ale również niszczyły tory kolejowe, drogi, ale przede wszystkim obiekty mostowe.

Po odzyskaniu niepodległości w 1918 roku – województwo Lubelskie miało jedynie 166 mostów, o łącznej długości 16.932 m, z tego mostów stałych tylko 5 o długości 366 m. Reszta były to mosty drewniane.

W roku 1925 rozpoczęto budowę mostów półstałych systemu inż. Rechniewskiego o przyczółkach i filarach kamiennych lub betonowych. Z uwagi na zastosowanie w konstrukcji ustrojów nośnych belek stalowych, pozwoliło to na budowę mostów o większych rozpiętościach podporowych, co miało szczególne znaczenie przy przekraczaniu większych rzek.

W okresie tym w coraz większym stopniu rozpoczęto również budowę mostów małych już o konstrukcjach stałych - żelbetowych i stalowych. Były to między innymi dwa mosty łukowe w Piaskach, w ciągu drogi państwowej nr 9 Lublin – Zamość – Lwów i wybudowany w roku 1928 most żelbetowy łukowy na rzece Białej Ładzie w Biłgoraju

Obiekt ten jest nadal eksploatowany fot.1. Innym przykładem jest most na rzece Bystrzycy w Lublinie. Podczas jego projektowania zadbano nie tylko o poprawne rozwiązanie konstrukcyjne, ale również jego estetykę fot.2. Most ten o szacie pseudogotyckiej ukończono w 1909 roku. Na pierwotną, pełną dekorację składały się, ustawione u jego początku i na końcu wysokie fiale, oraz zachowana do dziś balustrada ze sterczynami w kształcie szyszek. Balustradę tą zaprojektował architekt Heurich wzorując się na balustradzie kościoła St. Seweryna w Paryżu.

Innym ciekawym obiektem był wybudowany w 1916 roku most na rzece Wiśle w Anopolu fot.3. Most ten o konstrukcji drewnianej kratownicowej miał długość 852 m, rozpiętość przęsła wynosiła 35 m. Projektantem tego mostu, a zarazem jego wykonawcą był por. Juliusz Fiedler, był on Niemcem czeskim, znał również język polski, co pozwalało mu na korzystanie z polskiej cenionej już wówczas za granicami kraju - literatury technicznej. Przy projektowaniu tego mostu wykorzystał wiedzę zawartą w książce „mosty drewniane” autorstwa Maksymiliana Thulliego, wybitnego profesora budowy mostów w Szkole Politechnicznej we Lwowie.

Jeden z budowniczych tego mostu o nazwisku Voit wykonał jego model, który jako przykład poprawnie wykonanej konstrukcji, został umieszczony w muzeum Austriackiego Ministerstwa Spraw Wojskowych w Wiedniu.

W tym miejscu wypada cofnąć się do lat jeszcze bardziej odległych, w których to latach rozwija się już polska myśl techniczna. W roku 1811 została wydana publikacja urzędowa pt. „Utrzymanie i naprawy dróg, mostów i grobel na traktach publicznych”. W roku natomiast 1812 ukazał się pierwszy podręcznik budowy stałych obiektów drogowych.

W dwutomowym dziele „Architektura”, jeden z działów poświęcony był budowie mostów omawiając w nim nie tylko zagadnienia konstrukcji, lecz i problemy hydrologiczne związane z projektowaniem mostów i ochroną podczas spływu wielkich wód wiosennych.

Wracając do lat trzydziestych, według zachowanych sprawozdań z gospodarki mostowej, na koniec 1933 roku, w województwie lubelskim było 8.707 mostów na drogach państwowych oraz 8.224 mosty na drogach wojewódzkich i powiatowych.

W roku 1928, w celu poprawy sytuacji w gospodarce mostowej, opracowany został program odbudowy i budowy nowych mostów na lata 1929 – 1939. W programie tym przewidziano budowę mostów stałych o długości 3.200 m na sumę 2.921.650 zł, przewidziano również znaczne sumy na roboty remontowe i konserwacyjne.

Mosty na Wiśle w Puławach

Pierwszy most na Wiśle w Puławach wybudowany został przez rząd rosyjski w roku 1914, ale już czasie odwrotu tych wojsk, w roku 1915 został całkowicie zniszczony. Kolejny most został wybudowany przez Austriaków w roku 1916. Most ten przetrwał do roku 1934, a więc był poprzednikiem mostu obecnego. Długość tego mostu wynosiła 882 m. Miał on 25 przęseł nurtowych. Ustrój niosący tego mostu składał się z dźwigarów dwuteowych szerokostopowych o wysokości 1.00. Przęsło środkowe, z uwagi na odbywającą się po Wiśle żeglugę, było podnoszone. Most ten był budowany od marca do października 1916 roku, tj. w okresie 8 miesięcy. Na uroczyste otwarcie przyплыł statek z Dęblińa arcyksiężę Fryderyk Habsburg, który w tym samym dniu był na otwarciu mostu kolejowego na Wiśle w Dęblińie.

W 1931 roku Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych w Lublinie przystąpiła do budowy stałego mostu drogowego o konstrukcji stalowej kratownicowej z jazdą dołem o długości 436 m. i rozpiętości przęseł 85 + 88 + 110 + 88 + 85, fot.4. Most do dziś eksploatowany został zaprojektowany przez inż. Aleksandra Pstrokońskiego. Podpory mostu posadowiono na kesonach. Kierownikiem budowy z ramienia Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych w Lublinie był inż. Stefan Litwiniszyn, w okresie poprzedzającym budowę mostu w Puławach - konstruktor mostów na terenie Stanów Zjednoczonych. Montaż konstrukcji ustroju nośnego, której ciężar wynosił 2700 ton, wykonały Polskie Huty Królewskie.

Odpowiedzialnym za całość przedsięwzięcia, tak na etapie projektowania, jak również wykonawstwa, był Dyrektor Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych w Lublinie inż. Konrad Jankowski fot.5, w latach powojennych organizator administracji drogowej na Lubelszczyźnie, a następnie Dyrektor i wykładowca w Państwowej Szkole Budownictwa w Lublinie.

Roboty związane z budową mostu finansowane były przez Państwowy Fundusz Drogowy, na warunkach kredytowych oraz z kredytów na Fundusz Pracy i Dotacji na zatrudnienie bezrobotnych. Budowa mostu, jak również dojazdów, została w znacznej mierze wykonana przy udziale bezrobotnych. Ogólny koszt budowy przekroczył 6,5 miliona złotych.

Uroczyste przekazanie mostu do eksploatacji odbyło się w dniu 20 października 1934 roku, a most otrzymał imię Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej prof. Ignacego Mościckiego. Otwarcia mostu dokonał wiceminister komunikacji Julian Piasecki w asyście wojewody lubelskiego Józefa Roźnieckiego i starosty puławskiego Mieczysława Lutmana.

W latach trzydziestych nie tylko jednak rozwijała się gospodarka drogowa i budowano wiele mostów, ale również, co należy podkreślić, powstawały pierwsze organizacje techniczne na Lubelszczyźnie. W roku 1911 obejmując całą gubernię Lubelską powstało Stowarzyszenie Techników miasta Lublina. Stowarzyszenie to organizacyjnie podległe było do Rady Zjazdów i Zrzeszenia Techników Polskich. Stowarzyszenie mając w swych statutowych założeniach troskę o rozwój techniki w kraju, skupiało jednocześnie polskie organizacje techniczne, stanowiąc organ w zakresie obrony interesów i uprawnień jego członków. W roku 1920 Prezesem Stowarzyszenia był, inż. Zygmunt Słomiński ówczesny Dyrektor Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych, a od roku 1924 Prezydent Miasta Warszawy.

1 marca 1929 roku na terenie Lublina, obok Koła Architektów, powołano pierwsze Koło Inżynierów i Techników Drogowych Województwa Lubelskiego. Koło to wydawało Biuletyn, który był publikowany w „Tygodniku Polskim”. Interesujące były np. wniesione na łamach tego pisma w roku 1931 uwagi do planu rozwoju miasta Zamościa przez inż. Jerzego Siennickiego. Jednym z dezyderatów autora, związanym z przyszłym rozwojem miasta, było stwierdzenie: „że linia kolejowa przecinająca miasto, jest poważną przeszkodą dla ruchu miejskiego. Należy tory kolejowe opuścić w wykopach poniżej ulic, te zaś należy przepuścić krótkimi mostami nad wykopami”.

Lata powojenne.

W lipcu 1944 roku powołany został Urząd Wojewódzki w Lublinie. W ramach tego urzędu utworzony został Wydział Komunikacyjno – Budowlany. Naczelnikiem tego Wydziału został inż. Konrad Jankowski, który funkcję tą pełnił od 1 sierpnia 1944 do 30 września 1946 r. W kolejnych latach funkcję tą pełnili; Józef Amon, Bernard Harberthal /wybitny projektant i budowniczy mostów/ oraz Leon Sułot. Kierownikiem Oddziału Drogowego był absolwent Politechniki Lwowskiej inż. Dominik Nagórny - fot.6.

Jednym z podstawowych zadań Wydziału była odbudowa zniszczonych w czasie wojny obiektów mostowych.

Według sprawozdań z tego okresu długość mostów na drogach państwowych wynosiła 16.931 m, w tym mostów o konstrukcjach trwałych tylko 550 m. Reszta były to mosty półstałe i drewniane w większości były to jednak mosty nisko i średnio wodne wybudowane przez wojskowe jednostki saperskie.

Z uwagi na to, że w czasie wojny okupant nie był zainteresowany zagęszczeniem sieci drogowej, jak również budową mostów trwałych, a wojna dokonała dodatkowo ogromnych zniszczeń na Lubelszczyźnie, dla nowo powstałych jednostek administracji drogowej było to ogromne zadanie.

W roku 1945 w celu udzielenia pomocy tym jednostkom powołano przy Urzędzie Wojewódzkim w Lublinie - Wydział Odbudowy, którego jednym z zadań była odbudowa dużych mostów drogowych i kolejowych.

W maju 1946 roku I Rejonowe Kierownictwo Odbudowy Mostów Drogowych w Kielcach rozpoczęło odbudowę uszkodzonego mostu drogowego w Puławach.

Most ten po raz pierwszy został częściowo uszkodzony w nocy z 10 na 11 września 1939 roku przez saperów armii „Lublin”. Uszkodzony został pierwszy filar i przęsło mostu od strony miasta. Wiosną 1940 roku wojska niemieckie najpierw na zwałonej konstrukcji przeszła wybudowały tymczasowy pomost, a następnie poniżej uszkodzonego przeszła wybudowano most drewniany, doprowadzający do niezniszczonej części mostu stalowego.

W drugim przęśle od strony miasta, w miejscu gdzie dochodził most drewniany, wykonano w kracie dźwigara odpowiedni otwór umożliwiający ruch kołowy, a następnie przystąpiono do odbudowy zniszczonego przęsła stalowego. Nie był to jednak koniec zniszczeń na tym moście. Pod koniec wojny 25 lipca 1944 roku kiedy wojska I Frontu Białoruskiego, w skład którego wchodziła Dywizja Kościuszkowska, dotarły do środkowej Wisły, Niemcy w tym samym dniu wysadzili drogowy most na Wiśle w Dęblinie i poważnie uszkodzili most w Puławach- fot.7.

Odbudowę mostu w Puławach zakończono w czerwcu 1949 roku. Otwarcia mostu dokonał wiceminister Balicki oraz dyrektor Departamentu Dróg Kołowych Ministerstwa Komunikacji inż. A. Gajkowicz, w asyście wojewodów lubelskiego i kieleckiego.

Okres odbudowy mostów był bardzo trudny, gdyż na Lubelszczyźnie nie było zaplecza materiałowo – sprzętowego. Niejednokrotnie przy zburzonych mostach natrafiano na miny, pociski artyleryjskie i bomby lotnicze. Jednak przy olbrzymim wysiłku inżynierów, techników, majstrów, wywodzących się głównie z kadry okresu przedwojennego, była to jednak nieliczna ich grupa, wielu bowiem mostowców zginęło podczas działań wojennych lub zostało zamordowanych przez okupanta - zdołano pokonać piętujące się trudności i okres odbudowy najpilniejszych obiektów mostowych na sieci podstawowej Lubelszczyzny był zakończony już w 1949 roku.

Po utworzeniu od dnia 1 stycznia 1950 roku Wojewódzkiego Zarządu Dróg Publicznych, którego Dyrektorem został Leon Sułot, powołane zostały jednostki terenowe, którymi były Rejony Eksploatacji Dróg Publicznych. Jednostki te pełniąc funkcję Zarządcy sieci drogowej, w zakresie swej działalności miały nie tylko zadania dotyczące utrzymania i remontów obiektów mostowych, ale również ich budowę. W pierwszych latach ich działalności, co należy szczególnie podkreślić i co było ewenementem w skali kraju, systemem gospodarczym budowano nie tylko wiele mostów małych już o konstrukcjach stałych - średnio rocznie do dziesięciu obiektów, ale również mosty na dużych rzekach. Były to między innymi mosty; na Wieprzu w Krasnymstawie, w Trawnikach, w Baranowie w Jezioranach, na rzece Krznie w Kijowcu i Neplach na Tyśmienicy w Kocku, na Tanwi w Harasiukach i Markowiczach. Długości tych mostów wynosiły średnio od 90 do 200 m.

Przy Rejonie Eksploatacji Dróg Publicznych w Zamościu powstało Kierownictwo Grupy Robót Mostowych, którego Kierownikiem był Zbigniew Dobrowolski.

W latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych dokumentacje techniczne na remonty i budowę mostów wykonywane były przez pracowników Wydziału Mostów Wojewódzkiego Zarządu Dróg Publicznych. Również pracownicy tego Wydziału pełnili obowiązki inspektorów nadzoru, a w wielu przypadkach doradców technicznych bezpośrednio na prowadzonych budowach.

Głównymi autorami opracowywanych projektów, a jednocześnie organizatorami robót w terenie byli; Kierownik Wydziału Mostów inż. Mikołaj Kostryco oraz inż. Marian Adach. fot. 8, 9. Inżynier Kostryco był nie tylko wybitnym fachowcem w dziedzinie

mostownictwa, konstruktorem praktykiem, ale również tym, który wymagając od podległego mu personelu sumiennej pracy, przekazywał mu jednocześnie olbrzymi zasób wiedzy praktycznej. W skład Wydziału Mostów w tym czasie wchodził; Stefan Zieliński. Jan Wójcik, Władysław Bochniarz i Wiesław Pomykała.

Kierownikami budów mostów w tamtych latach, a co szczególnie należy podkreślić - wykonywanych systemem gospodarczym byli; Marian Drabarek, Adam Chlebiński, Henryk Pasternak, Władysław Rysak, Stanisław Gejner, Eugeniusz Maksymiuk, Zbigniew Dobrowolski, Stanisław Szafranski, Franciszek Kazimierzczak, Bolesław Kiryk. Natomiast podstawową grupę majsterską stanowili; Stanisław Zagraba, Stanisław Waryszak, Franciszek Zbański, Zygmunt Juzepczuk, Lucjan Gileta, Stanisław Jaworek, Antoni Puława, Zygmunt Terlecki, Władysław Kasiura, S. Kowalik oraz liczna grupa brygadzystów.

Dzięki olbrzymim wysiłkom mostowców Lubelszczyzny do roku 1975 na drogach państwowych o nawierzchniach utwardzonych zostały przebudowane wszystkie mosty drewniane. Ostatni most drewniany w miejscowości Osuchy na rzece Tanew o długości 78 m przebudowano w roku 1971 na most trwały żelbetowy prefabrykowany, a 1975 roku przebudowano ostatni most półstały na drodze Piaski – Chełm na rzece Wieprz w miejscowości Dorohucza.

W okresie tym odbudowano i przebudowano ale już systemem przedsiębiorczym; mosty graniczne na rzece Bug w Terespolu, Dorohusku, Zosinie, mosty na rzece Wieprz w; Woskrzenicach, Borowej, Kośminie, Woli Skromowskiej, Łącznej, Ciechankach, Sernikach, „Szczekarkowie, mosty na rzece Huczwie w Treptu i Hrubieszowie.

Człowiekiem, dzięki któremu to wszystko realizowano w tempie nieporównywalnym do wielu innych województw, był Dyrektor Wojewódzkiego Zarządu Dróg Publicznych w Lublinie inż. Leon Sułot. Był on nie tylko dobrym organizatorem, ale przede wszystkim umiał wyjednać niezbędne środki finansowe na budowę i utrzymanie obiektów mostowych, a następnie dopilnować, aby były one w sposób racjonalny wykorzystane.

Budowa mostów trwałych na drogach lokalnych odbywała się w tempie znacznie wolniejszym od budowy mostów na drogach państwowych. Dopiero po uzyskaniu zadowalającego stanu sieci dróg państwowych rozpoczęto rozbudowę sieci dróg lokalnych, a wraz z nią budowę mostów trwałych. Z większych obiektów były to mosty na rzece Wieprz w; Borowicy, Zawieprzycach, Chlewiskach, Łańcuchowie, Jaszczowie, Kijanach, Milejowie, na Krznie w Malowej Górze.

W latach 1966 - 1975 na terenie województwa lubelskiego na sieci dróg lokalnych wybudowano 80 mostów trwałych o długości 1491 m. Wszystkie te mosty wybudowane zostały systemem gospodarczym przez Powiatowe Zarządy Dróg Lokalnych. Tymi, którzy w decydujący sposób przyczynili się do odbudowy i budowy mostów na drogach lokalnych byli; inż. Kazimierz Załuski, Tadeusz Klempka, Czesław Zięba, Kazimierz Jędryczkowski, Stanisław Zbiciak.

Lata 1975 – 1985 okres zmian strukturalnych w drogownictwie.

Po wprowadzeniu reformy administracyjno terytorialnej kraju i powołaniu z dniem 1 czerwca 1975 roku Dyrekcji Okręgowej Dróg Publicznych, ustalając wspólne zarządzanie gospodarką drogową na drogach państwowych i lokalnych, oraz po przejściu do administracji województwa tarnobrzeskiego stan mostów ogółem na koniec 1975 roku wynosił; 1631 szt. o długości 26.697 m w tym mostów trwałych 1.178 szt. o długości 21.307 m.

W ramach tych zmian przejęto duże mosty na rzece Wiśle w Sandomierzu i Nagnajowie, mosty na rzece San w Krzeszowie, Nisku, Brandwicy, Ulanowie.

Przejęte mosty były w złym stanie technicznym i wymagały pilnych prac remontowych, a w wielu przypadkach nawet całkowitej przebudowy.

Na moście przez Wisłę w Sandomierzu fot.10. z inicjatywy Naczelnika Wydziału Mostów Wiesława Pomykały, wzmocniono pomost i wymieniono całkowicie zniszczoną nawierzchnię jezdni. Zamiast dotychczas zastosowanego betonu w nieckach stalowych pomostu, który uległ uszkodzeniu, wykonano wielowarstwowe wypełnienie, specjalnie do tego celu zaprojektowanymi masami bitumicznymi. Pozwoliło to na wykonawstwo robót remontowych połową jezdni i to pod bardzo intensywnym ruchem.

Rozwiązanie to zastosowane po raz pierwszy w takiej technologii również na innych obiektach w okresie wieloletniej eksploatacji w pełni się sprawdziło.

Kolejnym mostem, który wymagał pilnej przebudowy i wzmocnienia konstrukcji ugiętych stalowych dźwigarów kratownicowych, był most przez rzekę San w Ulanowie. W wyniku współpracy z Instytutem Badawczym Dróg i Mostów w Warszawie, z Profesorem Mieczysławem Rybakiem i docentem Juliuszem Cieślą, opracowano unikalne w tym okresie rozwiązanie, stosując sprzężenie dźwigarów kablami zewnętrznymi-fot.11.

Przebudowano również i podniesiono nośność mostu na Sanie w Krzeszowie. W ramach przebudowy scalono przez pospawanie segmenty składanego mostu typu wojskowego w układ ciągły o konstrukcji zespolonej z płytą żelbetową- fot.12.

Ważnym wydarzeniem dla gospodarki mostowej Lubelszczyzny tego okresu, było powołanie w 1975 roku, na bazie dotychczasowej wytwórni prefabrykatów drogowych w Lubartowie oraz Kierownictwa Grupy Robót Mostowych w Zamościu, pierwszego w kraju Rejonu Budowy Mostów w Lubartowie. Rejon ten, jako jednostka specjalistyczna, w pełni zaspokajał potrzeby w zakresie budownictwa mostowego Lubelszczyzny tak w zakresie dróg krajowych jak również lokalnych. Jednostka ta posiadająca własną wytwórnię prefabrykatów mostowych o rocznej produkcji 6.000 m³ i produkująca trzy rodzaje belek mostowych tak żelbetowych jak również sprężonych strunobetonowych w coraz większym stopniu wchodziła również na rynek krajowy tak z wyrobami jak również z budową i remontami mostów.

Pierwszym przykładem solidnej roboty był przebudowany wiadukt drogowy typu „Płońsk” w miejscowości Lubice w ciągu drogi krajowej nr 17, Warszawa – Lublin na terenie Dyrekcji Warszawskiej.

W ramach stałej współpracy z Instytutem Badawczym Dróg i Mostów, wytwórnia prefabrykatów przy RBM w Lubartowie posiadała nowoczesny tor naciagowy do produkcji belek sprężonych. Produkowano belki o długościach od 6.0 m do 21.0 m.

Rozwój Rejonu Budowy Mostów w Lubartowie i to, że nie tylko w skali województwa, ale również województw ościennych miał opinię solidnego wykonawcy, zawdzięczano Dyrekcji i kadrze inżyniersko – technicznej. Ludźmi, którzy na co dzień dbali o dobrą jakość wykonywanych prac, a jednocześnie stały postęp w zakresie wdrażania nowoczesnych technologii i materiałów byli; Dyrektorzy; inż. Juliusz Otrocki i Tadeusz Klempka, oraz Kierownik Grupy Robót Zdzisław Włodarczyk. a w późniejszym okresie w wyniku usamodzielnienia się Rejonu już jako Przedsiębiorstwa Budowy Mostów, Dyrektorzy inż. Waldemar Witkowski, inż. Janusz Wójtowicz oraz inż. Andrzej Szkuat.

Inż. Juliusz Otrocki, co należy szczególnie podkreślić, pełniąc funkcję Dyrektora, był jednocześnie i to przez cały okres swojej pracy zawodowej czynnym działaczem Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji i wchodził w skład Zarządu Oddziału w Lublinie. Wraz z Wiesławem Pomykałą prowadzili Sekcję Techniki Mostowej, której zadaniem było propagowanie nowoczesnych rozwiązań konstrukcyjnych i technologicznych oraz współpraca z jednostkami naukowo – badawczymi.

Inż. Juliusz Otrocki był organizatorem wielu konferencji i seminariów. Należy tu szczególnie wymienić I Konferencję naukowo – techniczną pt. „Zagadnienia projektowania i budowy mniejszych mostów”, która odbyła się w listopadzie 1979 roku. W konferencji tej uczestniczyli przedstawiciele nauki na czele z Profesorem Mieczysławem

Rybakiem, przedstawiciele biur projektowych i wykonawców z całego kraju, oraz służb eksploatacyjnych.

Okres ten jednak pomimo wielu pozytywów charakteryzował się również wieloma problemami w zakresie pogarszania się stanu obiektów mostowych, i nie dotyczyło to obiektów starych, tych wybudowanych przed wojną i w pierwszym latach powojennych, które zaprezentowano w poprzednich rozdziałach, ale obiektów stosunkowo młodych wybudowanych w latach siedemdziesiątych systemem przedsiębiorczym. Były to obiekty typowe prefabrykowane o wielu błędnych rozwiązaniach konstrukcyjnych, a również uchybieniach wykonawczych.

Przykładem nałożenia się wielu błędów były między innymi wybudowane w tym okresie wiadukty; w Rykach, Sitańcu i Zawadzie. Obiekty te musiały być w latach osiemdziesiątych przebudowane i dostosowane do wymaganych parametrów techniczno użytkowych.

Pomimo występujących w tym okresie wyżej wspomnianych nieprawidłowości, wielu z nich można było uniknąć lub zminimalizować, poprzez zapewnienie na budowach wykonywanych właściwego nadzoru inwestorskiego. Przykładem takim jest wiadukt drogowy nad linią kolejową Warszawa - Lublin w miejscowości Puławy. A stało się to głównie dzięki człowiekowi o dużym doświadczeniu zawodowym i nietolerującym przede wszystkim tandety wykonawczej, /a była ona w tym okresie dość powszechna/. Był nim pełniący funkcję inspektora nadzoru - pracownik Rejonu Dróg Publicznych w Puławach – technik Jan Skowyrza.

Mając na uwadze poprawę stanu utrzymania mostów i przestrzeganie szeroko pojętej profilaktyki, w celu niedopuszczenia do narastania uszkodzeń w mostach, zminimalizowania kosztów eksploatacyjnych i zapewnienia bezpieczeństwa - na terenie Dyrekcji Lubelskiej jako pierwszej w kraju, utworzono 16 Obwodów Mostowych.

Obwody te w początkowej fazie korzystały z zaplecza Obwodów Drogowych, z biegiem czasu zaczęły się wyodrębniać jako jednostki typowo specjalistyczne w zakresie utrzymania i remontów mostów, a przede wszystkim profilaktyki. Obwody Mostowe posiadały wykwalifikowaną kadrę inżynierów i techników oraz coraz doskonalsze wyposażenie, pozwalające na wykonywanie wielu prac typu interwencyjnego związanego z bezpieczeństwem ruchu. W ramach corocznych szkoleń, które organizowane były przez Sekcję Techniki Mostowej przy Zarządzie SITK w Lublinie przekazywano w sposób profesjonalny, poparty zajęciami praktycznymi, wiedzę o nowoczesnych

konstrukcjach i technologiach. Spotkania te miały również charakter integracyjny, gdyż zapraszano na nie mostowców z województw ościennych.

Podejmowano również przedyskutowane wspólnie decyzje dotyczące tematów w zakresie konieczności poprawy stanu utrzymania mostów i wydłużania okresów międzyremontowych.

W wyniku np. konieczności poprawy trwałości powłok malarskich, pracownicy Rejonu Dróg Publicznych w Puławach, na terenie którego zlokalizowane były duże mosty o konstrukcjach stalowych, przy współpracy z Mostostalem w Puławach, przeprowadzili pierwsze w kraju próby zastosowania metalizacji bezpośrednio na istniejących obiektach mostowych. Próby takie z powodzeniem wykonano na mostach na Wiśle w Puławach i Wieprzu w Kośminie. W wyniku pozytywnych wyników na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych w Warszawie, sposobem tym zabezpieczono elementy łożysk oraz inne elementy wyposażenia dla mostu na Wiśle w Zakroczmie. W Rejonie tym powstała również specjalistyczna grupa monterów konstrukcji stalowych wykonująca prace rewizyjne w tym, wymianę uszkodzonych połączeń nitowanych. Głównym inicjatorem postępu w tym Rejonie byli; Kierownik Sekcji Mostowej Sławomir Bzoma i Kazimierz Pyra.

Dążąc do stałego doskonalenia konstrukcji i technologii wdrażano nowe rozwiązania, głównie w zakresie nowoczesnych elementów wyposażenia. Dotyczyło to urządzeń dylatacyjnych, powłok izolacyjnych, łożysk, odwodnienia i systemów naprawczych.

W momencie, kiedy już mostownictwo posiadało nie tylko dobrze przygotowaną kadrę inżynierską - techniczną, ale zostało w wyniku wieloletnich przygotowań dodatkowo wyposażone w nowoczesne systemy wspomaganie komputerowego „SGM”, kiedy zakres robót naprawczych stale wzrastał, a wynikało to z dynamiki ruchu, co wymagało w ramach zapewnienia bezpieczeństwa prowadzenia wielu prac interwencyjnych, a przede wszystkim o charakterze profilaktycznym, wydano zbyt pochopną i nieprzemyślaną decyzję o rozwiązaniu Obwodów Mostowych. Podejmując te decyzje nie liczone się kompletnie z przygotowanymi wcześniej szczegółowymi opiniami i opracowaniami wybitnych w tym zakresie specjalistów z zakresu mostownictwa. Nie brano również pod uwagę, że w krajach zachodnich tego typu jednostki są stale doskonalone, co ma nie tylko wpływ na poprawę stanu mostów, ale zdecydowanie obniża koszty tych robót.

Niestety w wyniku tych decyzji, ich skutki na obiektach mostowych są widoczne do dnia dzisiejszego. Konsekwencją tego jest, że obecnie nawet drobna naprawa lub zabieg konserwacyjny nie tylko przeciąga się w czasie, ale znacznie podraża koszty wykonawcze, jak również wpływa na wzrost kosztów społecznych.

Pozostawione po likwidacji Obwodów Mostowych Obwody Drogowe, którym przekazano problemy utrzymania mostów, przy jednocześnie radykalnym zmniejszeniu zatrudnienia, nie tylko nie są w stanie nimi się zajmować, ale również nie są w stanie podolać w pełni problemom utrzymania i zapewnienia bezpieczeństwa na drogach.

Wniosek z tego, że podjęte decyzje o zminimalizowaniu służb liniowych tak w zakresie mostów, jak również dróg były decyzjami technicznie i ekonomicznie nieuzasadnionymi, a nawet i to podkreślam z całą odpowiedzialnością szkodliwymi społecznie. Dlatego też kolejne decyzje w celu poprawy stanu gospodarki mostowej, a jest to wymóg chwili związany z bezpieczeństwem obiektów, powinny dotyczyć powołania i to w trybie pilnym specjalistycznych liniowych służb mostowych.

Gospodarka mostowa w latach 1996 – 2006

Czynnikiem dominującym w tych kolejnych latach, tak w zakresie budowy nowych obiektów mostowych, jak również remontów i wzmocnień istniejących, było i jest obecnie; konsekwentne, ale rozsądne wdrażanie nowoczesnych rozwiązań konstrukcyjnych i technologicznych, wykorzystując przy tym doświadczenia lat ubiegłych. Szczególną uwagę zwraca się na właściwy dobór elementów wyposażenia, ponieważ właśnie one w bardzo dużym stopniu, a niekiedy nawet decydującym, są powodem wielu uszkodzeń, a w konsekwencji doprowadzają do skrócenia okresu sprawności eksploatacyjnej obiektów.

W okresie tym, w znacznie większym stopniu niż w poprzednich latach, zwrócono uwagę na poprawę bezpieczeństwa na drogach, a wynikało to ze stale wzrastającego ruchu samochodowego, z dużym udziałem pojazdów ciężkich.

Przykładem takiej poprawy, głównie na skrzyżowaniach dróg z koleją, jest budowa wiaduktu w Dęblinie- fot.13,14. Wiadukt ten o długości 100 m nad linią kolejową Warszawa – Lublin, w pełni zasługuje na wyróżnienie, jest bowiem nie tylko przykładem poprawnego rozwiązania projektowego, ale również solidnego wykonawstwa. Nie był to bowiem obiekt łatwy, szczególnie dla wykonawcy, a to z uwagi na usytuowanie w łuku poziomym, pionowym, a na dodatek w skosie. Kolejnym przykładem dobrej organizacji

prac był montaż środkowych przęseł konstrukcji tego wiaduktu w nocy i to w czasie jedynie 6 godzin.

Innym obiektem zasługującym na wyróżnienie, jest most w ciągu drogi nr 17 przez rzekę Wieprz w Kośminie. Obiekt ten o konstrukcji stalowej o długości 186 m wybudowany został w 1950 roku. Fot.15, 16. Z uwagi jednak na małą szerokość w stosunku do zmodernizowanej drogi, został poszerzony do parametrów odpowiadającym obecnym wymaganiom. W celu poszerzenia przy założeniu, że konstrukcja nie będzie demontowana wykonano jej rozcięcie wzdłuż osi podłużnej, a następnie rozsunęto na podporach i domontowano nową konstrukcję stalowo między rozsuniętymi dźwigarami.

Ponieważ zaszła konieczność likwidacji chodnika, zlokalizowano go pod konstrukcją pomostu na dolnym poziomie dźwigara. Jest to obiekt, na którym zadbano nie tylko o parametry użytkowe, ale również o poprawne powiązanie obiektu z drogą, a ponadto wykonano wzdłuż nasypu u jego podnóża ścieżki dla pieszych.

Obiekt ten jest również wzorem, jeśli chodzi o wrażenia estetyczne i to nie wymuszone, ale wynikające z poprawności samej konstrukcji i jego elementów wyposażenia. Przedstawiając ten obiekt jako wizytówkę solidnej roboty, tak w zakresie koncepcji jak również wykonawstwa należy wspomnieć, że o wiele lat wcześniej, bo w roku 1841 w tym samym miejscu znakomity inżynier Feliks Pancer zaprojektował i wybudował piękny drewniany most łukowy o rozpiętości przęsła 77,76 m. Most ten jako jedyny polski most odnotowany został w literaturze europejskiej, jako przykład doskonałej konstrukcji inżynierskiej.

Innym czynnikiem, który wymusił w ostatnich latach na sieci podstawowej konieczność wzmocnienie, a niekiedy nawet przebudowy wielu obiektów mostowych to zmiana normatywu obciążeń. Obiekty dawnej kl. I o nośności 30 ton, muszą spełniać obecnie wymogi klasy „A”, a wyjątkowo „B”, tj. umożliwić przejazd pojazdów o masie 40 i 50 ton. W wyniku tego przebudowano wiadukty; w Sitańcu, Zawadzie, Rykach, Biskupicach, Konopnicy, w Stoczku Łukowskim, oraz mosty; na rzekach; Wieprz w Dorohuczycy, i Kocku, na Huczwie w Hrubieszowie- fot. 18.

Pomimo występujących trudności głównie wynikających z ograniczonych nakładów finansowych, wyremontowano i wzmocniono zgodnie z obowiązującymi wymaganiami również wiele mostów na drogach samorządowych. Należy tu wymienić mosty; na rzece Wieprz w Jeziorzanach o długości 200 m, w Szczekarkowie, na rzece Tanew w Markowiczach, oraz na Świnie w Łęcznej.

Mosty graniczne

Charakteryzując mosty graniczne na rzece Bug należy wrócić na chwilę do okresu przed rokiem 1939, a nawet do lat bardziej odległych, w których budowano pierwsze na tej rzece mosty drogowe.

Dolina rzeki Bug do dziś prawie niezmieniona bez wyraźnie ukształtowanego koryta, co ma swój niepowtarzalny urok, nie stanowiła w dawnych latach bodźca do budowy stałych przepraw mostowych. Wzdłuż rzeki Bug zlokalizowane były natomiast liczne brody łączące oba brzegi. Dopiero w latach 1819 - 1829 kiedy wybudowana została pierwsza ogólnodostępna droga „bita” na terenie ówczesnego zaboru rosyjskiego, był to trakt „Brzeski” łączący Warszawę z Brześciem – wybudowano pierwszy most drogowy o konstrukcji drewnianej. Innym obiektem tego okresu był most drogowy prowadzący do twierdzy „Brzeskiej”, a był to most wiszący łańcuchowy o rozpiętości przęsła 135 m, co było wielkością rekordową nie tylko na terenie Polski, ale również Rosji. Projektantem i budowniczym tego mostu był J.H. Singler inżynier holenderski. Wybudował on jeszcze około 100 mostów mniejszych.

W kolejnych latach już po Powstaniu Listopadowym na rzece Bug funkcjonowały przeprawy stałe. Były to mosty wysokowodne w miejscowościach; Terespol, Pratulín, Kodeń, Sławatycze, Włodawa, Zosin, Dorohusk, o konstrukcjach drewnianych i znacznych długościach od 190 do 660 m.

Dwa ostatnie mosty z tamtych lat, które przetrwały do roku 1939 to; most w Sławatyczach i Zosinie. Most w Sławatyczach wybudowany w roku 1925, o konstrukcji drewnianej łukowo – zastrzałowej projektu inż. J. Marynowskiego posiadał długość 660 m. Obiektem o podobnej konstrukcji był wybudowany w roku 1922 most w miejscowości Zosin. Most ten charakteryzowała brama wjazdowa fot.21b, podobna do bramy na Wiśle w Puławach. W bramie tej urzędował Mytnik, który pobierał opłaty, które wynosiły; za przepęd jednej sztuki bydła 5 gr., za przejazd furmanką 10 gr., samochodem od 1 zł do 2 zł. Mosty te zostały zniszczone w czasie działań wojennych w 1939 roku.

Po drugiej wojnie światowej pierwszym mostem już wówczas granicznym był wybudowany w latach 1951 -53 most na rzece Bug w Terespolu. Most ten o konstrukcji stalowej o długości 135 m funkcjonuje do dziś- fot. 22. W kolejnych latach wybudowano mosty stałe w miejscowościach; Sławatycze, Dorohusk i Zosin. Mosty te jednak do końca lat osiemdziesiątych nie miały charakteru ogólnej dostępności dla ruchu kołowego. Dopiero w roku 1995, w wyniku porozumienia o powołaniu „Euroregionu Bug”, obiekty te

zostały włączone do sieci drogowej ogólnodostępnej międzynarodowej. Mosty te jednak przez wiele lat nie eksploatowane, nieodpowiadające zmienionym w tym okresie wymaganiom techniczno – użytkowym, musiały być poddane zabiegom modernizacyjnym. Pierwszym obiektem, na którym wykonano prace modernizacyjne, w wyniku których zwiększono jego nośność do klasy B tj. do 40 ton, był most w Zosinie. Natomiast na moście na rzece Bug w Dorohusku, w związku z rozbudową infrastruktury przejścia granicznego, zaszła potrzeba budowy nowego mostu. Nowy most o konstrukcji stalowej o długości 189,4 m, mogący przenosić obciążenia klasy „A” oddany został do użytku w 2002 roku.

Obiektem najnowszym na rzece Bug jest oddany do eksploatacji w roku 2005 most graniczny między Polską a Białorusią w miejscowości Kukuryki – Kozłowiczy. Most ten posiada długość 274,6 m i przeznaczony jest do przejazdu pojazdów ciężarowych Tirów - fot. 23. Do jego budowy zastosowano najnowsze rozwiązania konstrukcyjne i technologiczne oraz nowoczesne elementy wyposażenia.

Rok 2006 – budowa nowego mostu na rzece Wiśle w Puławach.

Dynamicznie rozwijający się ruch drogowy w ciągu drogi nr.12 z Lublina do Radomia i dalej w kierunku głównych tras komunikacyjnych centralnej i południowej części kraju, spowodował, że istniejący most na rzece Wiśle w Puławach praktycznie utracił swą przepustowość i stał się prawie codziennie miejscem blokad, a główną tego przyczyną jest jego ograniczona skrajnia pozioma wynosząca 5,10 m. W wyniku wieloletnich starań o środki finansowe i po pokonaniu barier formalno- prawnych, obiekt został włączony do nowo budowanej obwodnicy miasta Puławy i budowa jego została rozpoczęta w pierwszych miesiącach 2006 roku.

Efektom realizacji całej inwestycji będzie stworzenie nowego krajowego i międzynarodowego ciągu komunikacyjnego dostosowanego do obsługi ruchu tranzytowego i turystycznego.

Budowany obiekt fot. 24 będzie miał długość 1038 m, a rozpiętość środkowego przęsła nurtowego 212 m. Tak konstrukcja mostu jak i jego parametry znacznie przekraczają dotychczasowe osiągnięcia krajowe w tym zakresie. Całe zadanie tj. obwodnica Puław wraz z nowym mostem zostanie przekazana do eksploatacji jesienią 2007 roku. Wykonawcą tego obiektu jest Konsorcjum firm; których liderem jest Przedsiębiorstwo Robót Mostowych „Mosty Łódź” oraz firmy; Hermann Kirchner

Baumternehmung GmbH, Vistal Gdynia i Mostostal Puławy. Kierownikiem Projektu jest Naczelnik Wydziału Mostów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie mgr inż. Jerzy Kasperek.

Dokonując oceny rozwoju budownictwa mostowego na Lubelszczyźnie w latach 1944 - 2006, oraz wracając pamięcią do lat dawnych, we wszystkich tych okresach charakteryzowało się ono nowoczesnością rozwiązań konstrukcyjnych, ale również dbałością o walory estetyczne. Jest to przede wszystkim zasługa kadry technicznej, inżynierów i techników wymienionych w referacie, oraz tych, których nazwiska zatarła pamięć, a którzy w wielu przypadkach byli prekursorami tego rozwoju i przekazywali swoje doświadczenia kolejnym pokoleniom mostowców.

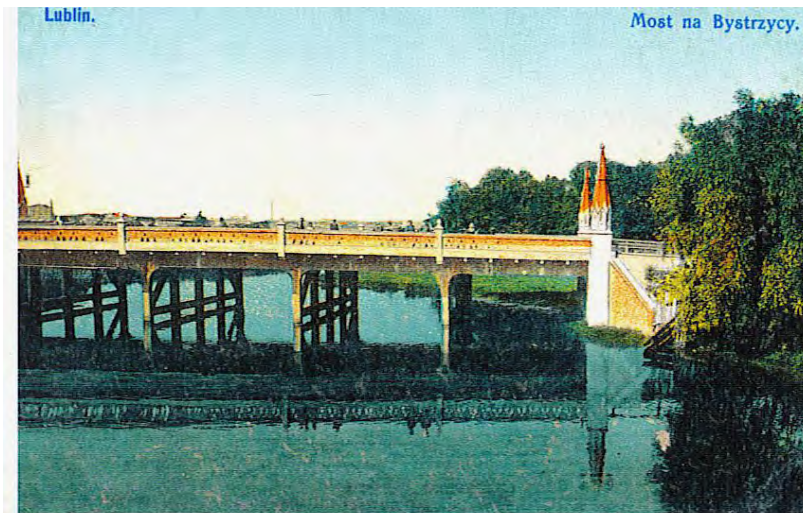
Literatura;

1. Leon Sułot – Historia Drogownictwa Lubelszczyzny do roku 1983- kwiecień 1986.
2. Bolesław Chwaściński - Mosty na Wiśle i ich budowniczy - Warszawa 1986.

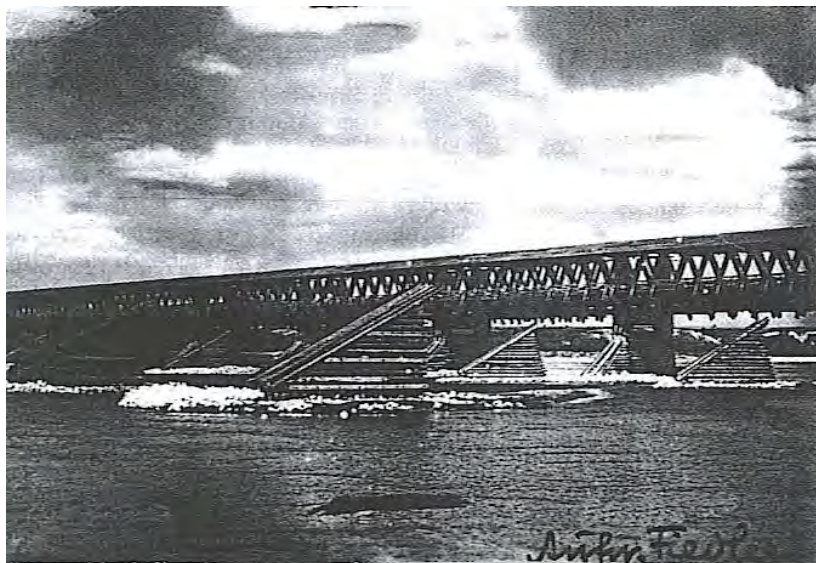
Opracował: Wiesław Pomykała



*Fot.1. Budowa mostu przez rzekę Białą Ładę w Bilgoraju.
Most przekazany do ruchu w roku 1928.*



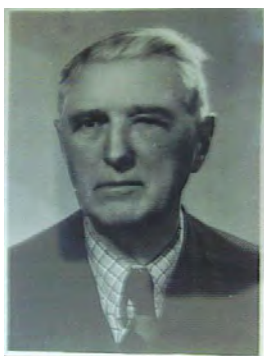
Fot. 2. Most na rzece Bystrzycy w Lublinie – rok budowy 1909.



Fot.3. Most przez rzekę Wisłę w Anopolu – rok budowy 1916, długość mostu 852 m.



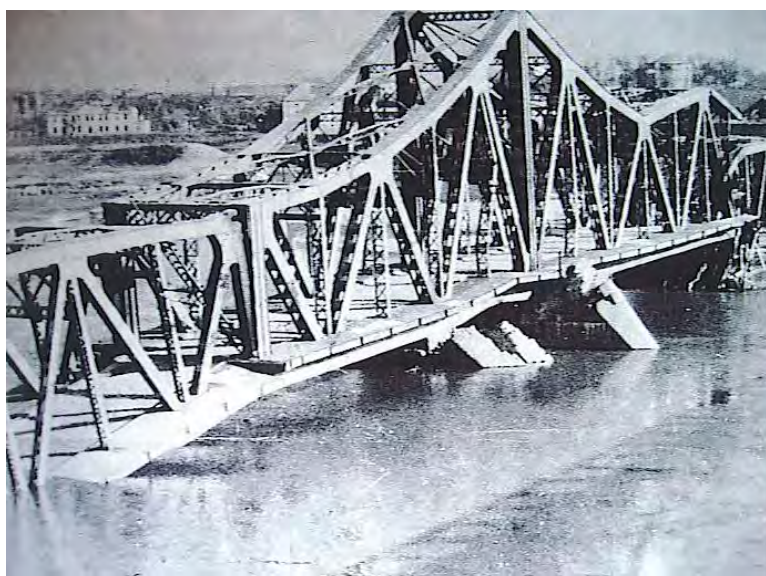
Fot.4 Most przez rzekę Wisłę w Puławach rok budowy 1934.



Fot.5. Inż. Konrad Jankowski – koordynator robót przy budowie mostu przez Wisłę w Puławach.



Fot.6. Inż. Dominik Nagórny - Kierownik Oddziału Drogowego Urzędu Wojewódzkiego w Lublinie – rok 1946.



Fot. 7 Uszkodzone przęsło mostu przez Wisłę w Puławach - rok 1944



*Fot. 8. Inż. Mikołaj Kostryco –Kierownik
Wydziału Mostów w Wojewódzkim Zarządzie
Dróg Publicznych w Lublinie,
w latach 1952 – 1957*



*Fot. 9 Inż. Marian Adach – Naczelnik Wydziału
Mostów w Wojewódzkim Zarządzie Dróg
Publicznych w Lublinie
w latach 1957 - 1975*



Fot.10. Most przez rzekę Wisłę w Sandomierzu.



Fot. 11. Most przez rzekę San w Ulanowie – wzmocniony kablami zewnętrznymi.



Fot. 12. Most przez rzekę San w Krzeszowie.



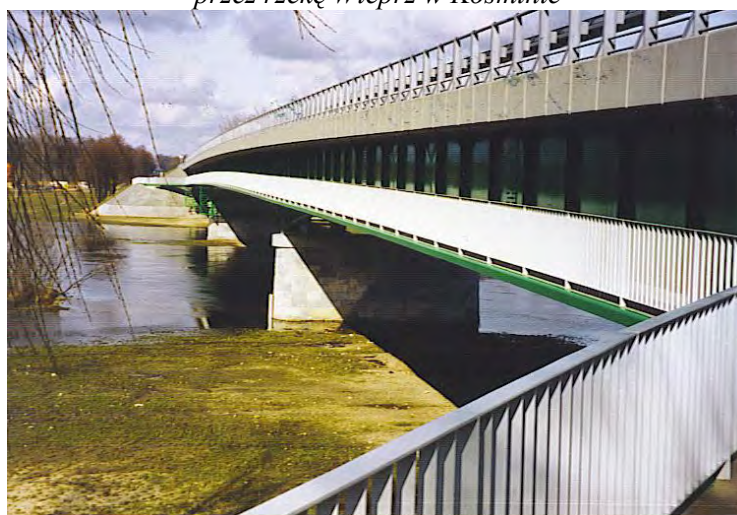
Fot.13. Montaż ostatniego segmentu wiaduktu w Dęblinie.



*Fot. 14. Wiadukt w Dęblinie nad linią kolejową Warszawa – Lublin.
Lata budowy 1995 – 1996. Wykonawca PBM Lubartów i Mostostal – Puławy.*



Fot. 15. Poszerzenie istniejącej konstrukcji ustroju nośnego mostu przez rzekę Wieprz w Kośminie



Fot. 16. Most przez rzekę Wieprz w Kośminie po wykonaniu modernizacji w roku 2002.



Fot. 17. Wiadukt w miejscowości Sitaniec w ciągu drogi Lublin – Zamość nad linią kolejową LHS.



Fot 18. Most przez rzekę Huczwę w Teptiukowie k/Hrubieszowa po wykonanym wzmocnieniu konstrukcji



Fot.19. Most przez rzekę Krznę w Woskrzonicach



Fot. 20. Most przez rzekę Tyśmienicę w Kocku.



Fot. 21 a. Most przez rzekę Bug w Sławatyczach rok budowy 1925



Fot. 21b. Most przez rzekę Bug w Zosinie rok budowy - 1922



Fot.22. Most przez rzekę Bug w Terespolu rok budowy 1955/



Fot. 23. Most graniczny przez rzekę Bug w miejscowości Kukuryki – Kozłowicze długość mostu – 275 m.



Fot. 24. Most w budowie przez rzekę Wisłę na obwodowej miasta Puławy długość mostu 1038 m.

ROZWÓJ TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO NA TERENIE LUBELSZCZYZNY

Zręby transportu samochodowego, po okresie okupacji, zrodziły się w Lublinie w roku 1945. W Lublinie powołano Wojewódzki Oddział "Autotransport" podległy "Autotransportowi" przy Prezydium Rady Ministrów w Warszawie. W tym samym roku przekształcono "Autotransport" w przedsiębiorstwo p.n. Państwowy Urząd Samochodowy /PUS/ w Warszawie z podległymi Wojewódzkimi Urzędami Samochodowymi m.in. w Lublinie. Zadaniem PUS było prowadzenie zagadnień związanych z transportem samochodowym i jego zapleczem.

Dekretem z dnia 16.01.1946r. Rady Ministrów, utworzono państwowe przedsiębiorstwo o nazwie "Państwowa Komunikacja Samochodowa" /PKS/. Dyrekcji Naczelnej PKS z siedzibą w Warszawie, podlegały Wojewódzkie Bazy PKS m.in. w Lublinie.

Do roku 1990 organizacja PKS ulegała wielokrotnym zmianom. /Centralny Zarząd PKS, Zjednoczenie PKS, Krajowa PKS/. W roku 1990 był kolejny etap reorganizacji w PKS. Jednostki organizacyjne PKS wkroczyły na drogę gospodarki rynkowej.

Na przełomie roku 1945/1946 transport samochodowy w Lublinie oparty był o samochody z demobilu, przystosowane do przewozu osób. Uruchomiono 3 linie: Lublin - Wysokie, Lublin - Łęczna i Lublin- Zamość.

Początkowo usługi w zakresie przewozu towarów świadczone sześciami końmi i czterema platformami. Pod koniec roku 1946 do przewozu otrzymano 12 samochodów marki ZIS i 12 marki GMC. Stacja autobusowa /dworzec/ zlokalizowana była za Magistratem przy ul. Nowej nr 11.

Pierwsza Baza PKS w Lublinie /stacja obsługi, zajezdnia, pomieszczenia biurowe/ mieściła się przy ul. Przemysłowej Pierwszym dyrektorem był Jan Zdybicki /1946 - 1950/.

Pod koniec roku 1947 obsługiwano 11 linii autobusowych, przy stanie 24 autobusów i 12 samochodów ciężarowych. Pierwsza stacja obsługi autobusów została uruchomiona w roku 1948 w adaptowanej hali-garażu przy ul. Wieniawskiej 5. /v. rys./



W tym czasie na terenie Lubelszczyzny funkcjonują także i inne przedsiębiorstwa świadczące usługi transportowe. Pracuje Spółdzielnia Transportowo-Spedycyjna "Spedytor" /Chełm, Zamość i jej filia w Kraśniku/, a także Przedsiębiorstwo Państwowe "Ekspres" w Chełmie i firma "Hartwig" w Lublinie. Wszystkie te przedsiębiorstwa dysponują zniszczonym taborem samochodowym pochodzącym z demobilu a także zaprzęgami konnymi.

Rok 1950 przynosi dla PKS korzystne zmiany w rozwoju. W tym roku PKS w Lublinie łączy się ze Spółdzielnią "Spedytor" i firmą "Hartwig" tworząc Ekspozyturę PKS w Lublinie z trzema podległymi stacjami terenowymi w Kraśniku, Chełmie i Zamościu. Ekspozytura PKS liczy już łącznie: 62 samochody ciężarowe, 31 autobusów, 6 koni i 4 konne furgony.

- Stacja Terenowa PKS w Zamościu posiada: 5 samochodów "Praga LNO", 2 samochody "ZIS", 2 pary koni i 3 platformy.
- Stacja Terenowa w Kraśniku posiada: 30 samochodów różnych typów, 4 autobusy "Leyland", 2 pary koni i 1 furgon. Stacja ta ma pomieszczenie biurowe i budynki zaplecza technicznego w dawnych koszarach ułańskich.
- Stacja Terenowa w Chełmie posiada: 4 samochody ciężarowe "GMC", 2 samochody "ZIS",
- 2 autobusy "Chevrolet", 4 samochody marki "Stayer", 5 szt. marki "Praga LNO" i 2 szt. marki "Dodge".

W tym roku rozpoczęto nowe inwestycje i tak:

- budowę stacji obsługi w Lublinie i biurowca przy ul. Hutniczej 3. Budowę zakończono w roku 1953. W biurowcu tym, miała również siedzibę Dyrekcja PKS Okręgu Lubelskiego,

- budowę zajezdni dla autobusów w Dąbrowie Bór Kraśnik- ukończono 1955r.
- budowę stacji obsługi w Zamościu - ukończono 1955r.

W roku 1955 Dyrekcji Okręgowej PKS w Lublinie podlegają jednostki terenowe w miejscowościach: 2 w Lublinie, Kraśniku, Chełmie, Zamościu, Hrubieszowie, Międzyrzecu Podlaskim. Włodawie, Krasnymstawie, Biłgoraju, Radzyniu Podlaskim i Tomaszowie Lubelskim.

Ogólny stan taboru wynosi 101 autobusów i 648 samochodów ciężarowych. Ogółem zatrudnionych było 2.687 pracowników, w tym 110 kierowców autobusowych i 810 kierowców towarowych. Przewieziono 2.415 tys. ton ładunków i 6.684 tys. pasażerów.

Do roku 1960 powstają nowe jednostki terenowe PKS. Otrzymywane są pierwsze pojazdy samochodowe rodzimej produkcji takie jak: autobusy marki "Star-50", samochody osobowe marki "Warszawa ", "Tatra-Plan", "Star-51", samochody ciężarowe "Star-20" i "Star C-60" oraz "Lublin". Otrzymano również przyczepy "Jarocin", "Titan-Białystok" oraz "Star N-52", naczepy "Sanowag", furgony marki "Warszawa W-20".

W roku 1960 następuje zmiana podporządkowania PKS. Powołano Zjednoczenie PKS w Warszawie podległe Ministrowi Komunikacji. Same zaś przedsiębiorstwa podporządkowano władzom terenowym. Przedsiębiorstwo PKS okręgu lubelskiego zmienia nazwę na "Wojewódzkie Przedsiębiorstwo PKS w Lublinie"- /WP PKS/, zaś Ekspozytury PKS przemianowane zostają na Oddziały PKS, a Stacje Terenowe stają się Placówkami PKS. W tym czasie WP PKS w Lublinie liczyło 8 Oddziałów, razem z utworzoną w tym roku Wojewódzką Składnicą Zaopatrzenia Materiałowego i 8 Placówek Terenowych.

Z dniem 1 września 1961 roku powstaje pierwsza Przyzakładowa Szkoła Zawodowa przy Oddziale Towarowym PKS w Lublinie. Rozpoczęło w niej naukę 50 uczniów, przyszłych kierowców i mechaników samochodowych. Dyrektorem tej szkoły został Antoni Kuszyk, wieloletni, również społeczny działacz w SITK, WKTR w Lublinie. Wybudowany zostaje Międzyzakładowy Ośrodek Wypoczynkowy nad Jeziorem Białym w Okunince koło Włodawy.

W 1970 roku wprowadzona zostaje nowa władza i nowa reorganizacja w WP PKS w Lublinie. Przedsiębiorstwo zatrudnia 6.261 osób, posiada 1.347 szt. taboru ciężarowego i 951 autobusów. W tym roku przewieziono 7.185 tys. ton ładunków i przewieziono autobusami 74.226 tys. osób. W tym czasie istniało 11 Oddziałów i 13 Placówek Terenowych j.n:

- I. Oddział w Hrubieszowie,
- II. Oddział w Chełmie - Placówka Terenowa we Włodawie,
- III. Oddział nr 2 w Lublinie - Placówka Terenowa w Lublinie,
- IV. Oddział w Puławach - Placówka Terenowa w Opolu Lub.
- V. Oddział w Kraśniku Lub. - Placówka Terenowa w Janowie Lub.
- Placówka Terenowa w Kraśniku Fabrycznym,
- VI. Oddział w Łukowie,
- VII. Oddział nr 1 w Lublinie - Placówka Terenowa w Poniatowej,
- Placówka Terenowa przy FSC w Lublinie,
- Placówka Terenowa przy WSK w Świdniku,
- Placówka Terenowa w Białej Podl.
- Wojewódzka Dyspozytornia w Lublinie,
- VIII. Oddział w Krasnymstawie,
- IX. Oddział w Radzyniu - Placówka Terenowa w Międzyrzecu Podl.
- X. Oddział w Zamościu - Placówka Terenowa w Biłgoraju,
- Placówka Terenowa w Tomaszowie Lub.
- XI. Wojewódzka Składnica Zaopatrzenia Materiałowego w Lublinie.

W roku 1975 powołano, jako jedyny na terenie województwa lubelskiego, Oddział Remontowy PKS. Celem tego Oddziału było przeprowadzanie remontów kapitalnych autobusów, samochodów ciężarowych i przyczep, prowadzenie fizycznej kasacji pojazdów oraz regeneracji zespołów i podzespołów samochodowych.

Nowy podział administracyjny terytorialny kraju w roku 1975, w wyniku którego w miejsce 17 utworzono 49 województw, spowodował również nowe podporządkowanie i organizację przedsiębiorstw PKS. Dotychczas były one podległe, oprócz Zjednoczeniu PKS również Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej i rozliczały się z budżetem terenowym.

Po wprowadzeniu w życie ustawy z maja 1975r. wojewodowie zostali zobowiązani do przekazania Wojewódzkich Przedsiębiorstw PKS Ministrowi Komunikacji. Zostały one objęte planem centralnym i rozliczane z budżetem centralnym.

Zgodnie z zarządzeniem Ministra Komunikacji w sprawie zmian w terytorialnym zasięgu działalności i organizacji przedsiębiorstw PKS, Wojewódzkie Przedsiębiorstwo PKS w Lublinie zmieniło nazwę na "Zarząd Przedsiębiorstw Państwowej Komunikacji

Samochodowej" - /Z.P.PKS/. Z.P.PKS w Lublinie rozpoczął działalność na terenie 4 województw przy pomocy rozlokowanych w tych województwach Oddziałów.

- Województwo Lubelskie - 10 Oddziałów,
- Województwo Chełmskie - 3 Oddziały,
- Województwo Białkopodlaskie - 2 Oddziały,
- Województwo Zamojskie - 4 Oddziały.

W wyniku nowego podziału terytorialnego kraju zmienił się również terytorialny zasięg działania przedsiębiorstw PKS w Lublinie. Od przedsiębiorstwa PKS w Warszawie otrzymano zajezdnie eksploatacyjne w Rykach i Łosicach, zaś oddano cały Oddział w Łukowie oraz Placówkę Terenową w Janowie Lub.

Początek roku 1982 jest również rozpoczęciem realizacji założeń reformy gospodarczej w przedsiębiorstwach PKS. Od dnia 28 lutego 1983 roku została wprowadzona nowa organizacja PKS. Powołano przedsiębiorstwo p.n. "Krajowa Państwowa Komunikacja Samochodowa" - /K.PKS/ w Warszawie i Okręgi K.PKS w terenie. W tym czasie w skład Dyrekcji Okręgowej K.PKS w Lublinie wchodziły:

- Oddziały przewozowe towarowe i osobowe w ilości 20,
- Oddziały pomocnicze w ilości -2 /Zaopatrzenia i Remontowy/,
- Placówki Terenowe w ilości -5,
- Grupy przewozowe w ilości -7,

Dysponowano 1.863 autobusami o 96.300 miejscach, przewożąc rocznie 167.830 tysięcy pasażerów oraz 2.497 samochodami ciężarowymi o ładowności 20.700 ton, przewożąc rocznie 14.800 tys. ton ładunków. Zatrudnienie średnio wynosiło 11.700 osób w całym okręgu.

Rok 1990 był kolejnym etapem reorganizacji PKS. Mocą zarządzenia Prezesa Rady Ministrów i Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej powstało 167 samodzielnych przedsiębiorstw PKS, które wkroczyły na drogę gospodarki rynkowej. Przedsiębiorstwa zajmujące się wyłącznie przewozem towarów zostały wyłączone spod gestii Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej.

Mając na uwadze utrzymanie się na rynku przewozowym, prowadzą dodatkowo wszelkiego rodzaju usługi związane z naprawą obcego taboru, handlem, wynajmem pomieszczeń magazynowych oraz biurowych itp.

INFRASTRUKTURA KOMUNIKACYJNA MIASTA LUBLINA NA TLE JEJEGO PRZESTRZENNEGO ROZWOJU

Okres okupacji i walk w 1944 r. nie spowodowały większych zniszczeń w zabudowie miasta. Istotne zmiany po wyzwoleniu w okresie 10-lecia nastąpiły w otoczeniu wzgórza zamkowego. Zlikwidowana została istniejąca tam zabudowa (częściowo obszar getta) i w miejscu dawnej ul. Szerokiej łączącej ul. Kowalską i Szkolną powstał plac zamkowy z charakterystyczną zabudową.

Szkielet układu komunikacyjnego miasta stanowiły ulice będące przedłużeniem dróg:

1. W kierunku Warszawy, Rzeszowa i Kielc - ul. Krakowskie Przedmieście i Aleje Raławickie,
2. W kierunku Lubartowa, Białegostoku - ul. Lubartowska,
3. W kierunku Zamościa i Chełma - ul. Zamojska, Fabryczna i Droga Męczenników Majdanka,
4. W kierunku Łęcznej i Milejowa - ul. Kalinowszczyzna, Turystyczna i Mełgiewska,
5. W kierunku Biłgoraja - ul. Kunickiego i Abramowicka.

Zabudowa mieszkaniowa i przemysłowa skupiała się w zasadzie w obszarze Śródmieścia i wymienionych ciągów komunikacyjnych. W strukturze ulic brak było bezpośrednich wzajemnych powiązań poszczególnych obszarów zabudowy.

Pierwsze próby zorganizowania komunikacji miejskiej w Lublinie sięgają 1929 r., lecz w całym okresie międzywojennym władze miasta nie potrafiły doprowadzić jej do w miarę sprawnego funkcjonowania.

Po wyzwoleniu pierwszą linię uruchomiono w 1946 r. a w 1948 r. 18 autobusów kursowało na 7-miu liniach. W 1951 r. przedsiębiorstwo przewozowe przyjęło nazwę Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne.

Lata 1950-1960

W latach pięćdziesiątych prowadzona rozbudowa zasobów mieszkaniowych ograniczała się w zasadzie do wolnych terenów występujących w istniejącym obszarze miasta. Powstają w tym okresie osiedla: Bronowice I, ZOR Zachów, Raławicka, Dzielnica Mieszkaniowa, pierwsze budynki os. Tatary. Pod koniec lat 50-tych zorganizowana zostaje Lubelska Spółdzielnia Mieszkaniowa i rozpoczyna się realizacja os. Mickiewicza. Zabudowa ta wkracza na zupełnie nowe tereny miasta. W tym okresie

podjęto także rozbudowę przemysłu na czele z największą inwestycją Lubelską Fabryką Samochodów Ciężarowych.

Prowadzona rozbudowa miasta w niewielkim stopniu wpływała na konieczność zmian sieci ulic. Powstawały niewielkie odcinki nowych ulic miejskich, a prace ograniczały się do modernizacji istniejących ciągów np. ul. J. Piłsudskiego - Lipowa oraz budowy układu wewnętrznego nowych osiedli. W zakresie komunikacji miejskiej następują znaczne zmiany. W 1953 r. uruchomiono pierwszą linię trolejbusową o długości 7 km, w 1955 r. długość sieci wzrosła do prawie 16 km. Zwiększa się także obsługa autobusowa, uruchamiane są nowe linie nr 6, 7, 8, 9, 10, 11, budowana jest nowa zajezdnia MPK na Hellenowie, wprowadzona zostaje trakcja trolejbusowa na ul. Lubartowskiej. Na koniec lat 50-tych tabor MPK wynosi 107 jednostek, a długość linii 124 km.

Rozwój przemysłu i szkolnictwa w tym 10-cio leciu i następnych wywołuje bardzo duży napływ ludności do miasta. Jest to także wynikiem zmian w rolnictwie. Szybko rośnie liczba mieszkańców miasta, a Lublin należy do najszybciej rozwijających się miast w Polsce. W tych latach podwoiła się liczba mieszkańców miasta.

Na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych opracowany został 20 letni plan przestrzennego rozwoju miasta, zatwierdzony do realizacji przez Radę Ministrów stanowił wytyczne do działań inwestycyjnych we wszystkich dziedzinach życia miasta.

W planie określono strukturę przestrzenną miasta, podział na dzielnice, wyznaczono nowe obszary zabudowy mieszkaniowej i przemysłowej.

Całkowitej przebudowie poddany został układ komunikacyjny miasta, zaprojektowano nowe ulice stanowiące sieć powiązań wewnętrznych pomiędzy poszczególnymi dzielnicami i śródmieściem, a także obwodnica miejska łącząca ośrodki dzielnicowe. Dotychczasowy układ promienisty został rozwinięty i przekształcony w układ promienisto - obwodnicowy.

Zaproponowane zostały także nowe ciągi komunikacyjne dla połączenia głównych dróg zewnętrznych:

- ✓ Trasa W-Z połączyła drogę z Warszawy, z drogą do Kraśnika – Rzeszowa i dalej z wylotami do Bychawy i Biłgoraja,
- ✓ Trasa „Zielona” połączyć miała drogę z Kraśnika – Rzeszowa – Kielce z drogami Łęczna – Włodawa i Lubartów–Białystok. Przez dwa węzły z trasami „Głęboka” i W-Z umożliwiała także inne powiązania.

W ten sposób trójkątny układ połączeń zewnętrznych nałożony został na promienisto – obwodnicową sieć ulic.

Lata 1960 – 1970

W latach 60-tych następuje szybki rozwój budownictwa mieszkaniowego realizowanego przez Lubelską Spółdzielnię Mieszkaniową i powstałe później inne Spółdzielnie. Poza kontynuacją budownictwa na dotychczasowych osiedlach Bronowice i Tatary, powstają nowe osiedla: Mickewicza, Słowackiego, Piastowskie, Kalinowszczyzna. Kształtują się nowe zespoły zabudowy przemysłowej: Majdan Tatarski, Wrotków, Bursaki. Działania te wywołują konieczność rozbudowy infrastruktury miejskiej, w tym sieci ulicznej, zarówno wewnątrz osiedlowej, jak i nowych ulic stanowiących podstawowy układ komunikacyjny miasta. Są to:

- Odcinki tras W-Z i „Głęboka,
- Ul. Filaretów i Wileńska stanowiące podstawową sieć ulic dzielnicy Rury,
- Ul. Lwowska (obecnie) w dzielnicy Kalinowszczyzna.

Rozwija się także obsługa komunikacji miejskiej. Pod koniec lat sześćdziesiątych MPK posiada 176 autobusów i trolejbusów kursujących na 247 km linii.

Lata 1970-1980

W latach siedemdziesiątych miasto powiększa się o nowe obszary. W dalszym ciągu występują duże potrzeby mieszkaniowe. Lubelska Spółdzielnia Mieszkaniowa realizuje następne osiedla: Prusa, Sienkiewicza. Wyznaczone tereny zabudowy jednorodzinnej: Sławinek, Dziesiąta, Ponikwoda, Bazylianówka, Konstantinów i Węglin, wypełniają się zrealizowanymi budynkami. W zasadzie zakończona zostaje realizacja dzielnicy Kalinowszczyzna, inwestuje się na nowych terenach dzielnicy Czechów i os. Nałkowskich. Rozwijają się wyznaczone planem rejony zabudowy przemysłowej.

Następuje dalsza rozbudowa podstawowego układu sieci komunikacyjnej miasta. Zrealizowane zostają ulice: T. Zana, Kompozytorów Polskich, Krańcowa, Diamentowa, Północna część obwodnicy miejskiej ul. Smoluchowskiego i Andersa. Miasto uzyskuje dwa dodatkowe wiadukty pod torami kolejowymi na ul. Diamentowej i trasa W-Z. Z zakresu układu przelotowego realizowane są dalsze odcinki trasy W-Z.

MPK wzbogaca się o nowe jednostki taboru i zwiększa długości linii. Miasto broni się przed likwidacją trakcji trolejbusowej, zmniejsza się ilość trolejbusów, z około 73 w

roju 1970, do 48 na koniec dziesięciolecia, tabor autobusowy wynosi około 335 jednostek, a długość linii 247 km. Duże trudności w obsłudze przewozów pasażerskich w mieście na wybranych kierunkach, możliwe są do pokonania przez wprowadzenie nowego środka przewozowego. MPK podejmuje prace studialne nad wprowadzeniem do Lublina środka szynowego – Lubelski Tramwaj Szybki.

Lata 1980 – 1990

Lata osiemdziesiąte to dalszy wzrost liczby mieszkańców miasta i ich potrzeb bytowych. Rośnie kolejka oczekujących na własne mieszkanie. Uruchomione zostają nowe tereny pod budownictwo, powstaje dzielnica Czuby. Równocześnie w innych obszarach miasta prowadzi się zabudowę w dzielnicach Czechów i Kalinowszczyzna, zabudowa przekracza obwodnicę miejską.

Podstawowy układ komunikacyjny miasta wzbogaca się o nowe odcinki ulic między innymi: Armii Krajowej, Jana Pawła II, Związkowa, Elsnera, Szeligowskiego i dalszy odcinek Filaretów.

W tym okresie w całości zostaje oddana do użytku Trasa W-Z, inne projekty układu tranzytowego nie są realizowane.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne zwiększa swój potencjał przewozowy, pod koniec lat 80-tych wynosi 350 jednostek, a długość linii zwiększa się do około 450 km. Prowadzone początkowo prace projektowe nad budową Lubelskiego Tramwaju Szybkiego, w wyniku braku zaangażowania władz centralnych i regionalnych zostają wstrzymane.

Lata 1990-2000

W wyniku zmian zaistniałych na początku lat 90-tych zmieniły się radykalnie warunki dla budownictwa mieszkaniowego, znacznie spadło tempo budownictwa, wiele zakładów ulega likwidacji, maleje drastycznie zatrudnienie w przemyśle. W tym dziesięcioleciu bardzo niewiele wzrosła ludność miasta. W dalszym ciągu kontynuowana jest zabudowa w dzielnicach Czuby i Czechów oraz rozproszone niewielkie realizacje w innych obszarach miasta, rozpoczyna się budownictwo w os. Bazylianówka i os. Willowa.

W zasadzie wypełniły się w mieście tereny zabudowy jednorodzinnej, budownictwo to przenosi się na tereny podmiejskie, gdzie występują znacznie korzystniejsze warunki zamieszkania.

W zakresie rozbudowy podstawowego układu komunikacyjnego w całym dziesięcioleciu nie uzyskano istotnych zmian ilościowych, ograniczono się do drobnych prac stanowiących kontynuację poprzednich.

Lata	Liczba mieszkańców tys.	Pow. Miasta km	MPK	
			Tabor szt.	Dł. linii km
1939	122,0	30		
1944	~ 84,0	30		
1950	116,6	30	25	71
1960	183,4	93	107	124
1970	236,3	94	135/73	247
1980	~315,0	118	337/48	
1990	~350,0	148	351/92	453

PODSUMOWANIE

W latach 1950 i 1960 prace z zakresu budownictwa drogowego w mieście ograniczały się w zasadzie do modernizacji istniejących ulic układu podstawowego i ulic wewnętrznych w realizowanych osiedlach mieszkaniowych oraz na terenach przemysłowych.

Przyjęty na początku lat sześćdziesiątych projekt planu przestrzennego zagospodarowania dla m. Lublina zakładał równomierny rozwój wszystkich elementów infrastruktury społecznej, gospodarczej i przestrzennej na okres następnych dwudziestu lat.

Potrzeby budownictwa mieszkaniowego zdominowały rozwój innych dziedzin życia mieszkańców. W okresie całego trzydziestolecia (1960-1980) nastąpiły wielkie opóźnienia w realizacji założonego w planie układu podstawowego ulic miasta. Z przyjętego trójkątnego układu ulic tranzytowych w Lublinie, zrealizowana została jedynie trasa W-Z. Rozbudowa ulic w mieście nadal nie nadąża za wzrostem motoryzacji.

W zakresie przewozów pasażerskich Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, z wielkimi trudnościami starało się nadążyć za występującymi potrzebami przewozowymi.

Niefortunne teorie głoszone w latach siedemdziesiątych znacznie ograniczyły rozwój trakcji trolejbusowej w mieście.

W wyniku zmian gospodarczych i wzrostu motoryzacji w latach dziewięćdziesiątych, zmniejszyło się znacznie zapotrzebowanie na usługi MPK. Stan taki wymaga przemodelowania form działalności tego przewoźnika.

Należy podkreślić, że Lubelski Oddział SITK od chwili powstania w 1946 r. Przez swoich członków i koła zakładowe brał czynny udział we wszystkich pracach nad rozwojem sieci ulic miasta Lublina zarówno przez prace projektowe, jak i realizację.

W wyniku inicjatywy Oddziału SITK i ówczesnego kierownictwa MPK podjęto prace studialne i projektowe nad budową Lubelskiego Tramwaju Szybkiego. Opracowane zostały projekty dla pierwszej linii i zajezdni.

Opracowanie: Wiesław Pięciński

KOMUNIKACJA MIEJSKA W LUBLINIE

Zbiorowa komunikacja komunalna, świadczona przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, jest podstawową w 360-tysęcznym Lublinie. Z jej usług korzysta dziennie ponad 300 tys. pasażerów. 220 autobusów i trolejbusów przejeżdża łącznie prawie 60 tys. km. Jest to odległość odpowiadająca niemal półtorakrotnemu okrążeniu Ziemi. Roczne przychody Spółki sięgają 75 mln zł.

Willys i Harley

Miejska Komunikacja w Lublinie późnym latem 1944 r. odradzała się od podstaw. Mogąca zapewnić obsługę 30 autobusów zajezdnia przy ul. Garbarskiej, którą wybudowano w przededniu wybuchu II wojny światowej, leżała w gruzach, nie było też pojazdów. Spośród dobrze znanych lublinianom autobusów marki Chevrolet, Henschel, Skoda czy Ursus, a z okresu okupacji Saurer, zachował się tylko jeden Chevrolet.

W tej sytuacji sięgnięto po wojskowe ciężarówki. Pozyskano sześć – marki Gaz. Dołączono do nich osobowego Willysa i motocykl Harley. Grupa zapaleńców rozpoczęła przygotowania do uruchomienia komunikacji.

Nowe przedsiębiorstwo komunalne nie miało odrębnej osobowości prawnej, należało do najmniejszych i najsłabiej rozwijających się w Lublinie. Zatrudniało 16 osób, w tym siedmiu kierowców i sześciu pracowników zaplecza technicznego. Na siedzibę wybrano, wymagające remontu, obiekty w śródmieściu Lublina przy ul. Lipowej. W 1945 roku nadano mu nazwę Miejska Komunikacja Samochodowa, którą w pięć lat później zmieniono na Miejskie Zakłady Komunikacyjne. W 1951 r. dokonano kolejnej zmiany, tym razem na Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne. Ta nazwa okazała się trwała. Dalszym modyfikacjom poddawano jedynie status organizacyjno – prawny miejskiego przewoźnika.

Nieprzebrane potoki ludzi przemierzały kraj wszerz i wzdłuż. Na trasie ich wędrówek był także Lublin, po którym przez wiele miesięcy można było się poruszać pieszo, bądź, co najwyżej dorożką. 13 kwietnia 1946 roku uruchomiono pierwszą, stałą linię komunikacyjną. Połączyła ona Dworzec PKP z ul. Lipową w Śródmieściu. Z czasem przedłużono ją do koszar na rogatce Warszawskiej.

W dwa lata później funkcjonowało już siedem linii komunikacji miejskiej, łączących w większości przypadków Dworzec PKP z odległymi dzielnicami miasta, utrzymywano także komunikację do podlubelskich Piask i Krzczonowa. Tabor

przedsiębiorstwa wzrósł do 18 autobusów marki Chevrolet, Saurer, Magirus, Bedford, Fordson i Malag. Poprawiły się warunki lokalowe miejskiego przewoźnika. Garaże i warsztaty przeniesiono w 1949 roku z ulicy Lipowej, do odbudowanej zajezdni przy ulicy Garbarskiej. Liczba pasażerów przekroczyła w owym roku sześć mln osób. Zakończył się pierwszy etap budowy komunikacji miejskiej w Lublinie.



Autobus marki Chevrolet



Autobus marki Star

Trolejbusy

Wysłużone autobusy były zawodne. W ruchu udawało się utrzymać, co najwyżej połowę z nich, toteż częstotliwość ich kursowania była niewielka, a warunki podróżowania uciążliwe. W poszukiwaniu dróg wyjścia z trudnej sytuacji opowiedziano się za wzbogaceniem komunikacji autobusowej o trolejbusową, tańszą od tramwajowej, do której miano się przymierzać w Lublinie jeszcze kilkakrotnie. Budowę trakcji rozpoczęto w 1952 roku, a już latem następnego roku pierwsze trolejbusy wyjechały na ulice Lublina. Były to radzieckie pojazdy ITB, otrzymane z MZK w Warszawie. W ten to sposób Lublin dołączył do grona ok. 350 miast w świecie z ekologiczną komunikacją trolejbusową.

Pierwsza linia trolejbusowa miała 7 km długości i łączyła dworzec kolejowy z dzielnicą akademicką. Z czasem przybywały następne. W 1964 roku było ich już 10, a z końcem lat sześćdziesiątych 15. Rosła też ilość pojazdów „na szelkach”, zmieniały się ich marki. Radzieckie ITB zastąpiły czeskie Skody, te zaś w połowie lat siedemdziesiątych radzieckie ZIU. Służyły one miastu przez ponad 20 lat, kiedy to na progu trzeciego tysiąclecia zostały zastąpione przez pojazdy nowocześniejsze, konstruowane na nadwoziu Jelcza.



Uroczyste otwarcie pierwszej linii trolejbusowej



Radziecki trolejbus ITB

Kiedy inni wycofywali się z komunikacji trolejbusowej, Lublin pozostawał jej wierny. Okresowo modyfikowano przebieg niektórych tras, wycofując trolejbusy np. z głównej ulicy miasta – Krakowskiego Przedmieścia – powstrzymywano się z budową nowych, by w roku 2000 ponownie zapalić zielone światło przed tą ekologiczną komunikacją. Latem owego roku oddano do użytku nowy odcinek trakcji trolejbusowej i pętlę w rejonie Dziecięcego Szpitala Klinicznego przy ul. Chodźki. Następną poważną inwestycją była modernizacja kilkuset metrów trakcji trolejbusowej w rejonie jednego z marketów handlowych przy Al. Kraśnickiej. Zbudowano tam najnowocześniejszy odcinek trakcji trolejbusowej w Lublinie, odpowiadający współczesnym standardom technicznym. Nowa sieć po raz pierwszy w Lublinie została wykonana nie jako sztywna, płaska, lecz jako elastyczna, podwieszona na zawieszaniach typu „delta”. Część sieci została zamontowana na 18 wysięgnikach długości 6-9 metrów. Ta trakcja lepiej współpracuje z odbierakami, umożliwia większą płynność ruchu, zapewnia równomierne zużycie przewodu.

W ostatnich tygodniach, kosztem 1,4 mln złotych przebudowano dla potrzeb trakcji trolejbusowej skrzyżowanie na jednym z ważniejszych węzłów komunikacyjnych Lublina: Droga Męczenników Majdanka – ul. Wolska – Fabryczna. Na tym nie koniec. Jesienią powinna ruszyć budowa nowej linii trolejbusowej, łączącej Węglin z Majdankiem, a następnie z leżącym na wschodnich rogatkach miasta osiedlem Felin. Zarząd województwa pozytywnie zaopiniował wniosek o jej dofinansowanie z funduszy strukturalnych UE.

Nowa trasa będzie miała 4,9 km długości. Pobiegnie z ul. Roztocze przez Orkana, Armii Krajowej, Bohaterów Monte Cassino, Wileńską, Głęboką i zostanie włączona do

istniejącej sieci w rejonie skrzyżowania z ul. Filaretów. Dla jej potrzeb trzeba będzie postawić 359 słupów i rozwiesić blisko 18 km sieci ważącej prawie 17 ton. Pierwsze trolejbusy powinny przejechać nową trasą jesienią przyszłego roku. Wartość projektu oszacowano na 5,92 mln złotych. 75% tej kwoty, czyli 4,44 mln zł, ma pochodzić ze środków Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego. Pozostałe 25% dołoży gmina.

Budowa wspomnianej trasy będzie pierwszym etapem realizacji planu rozwoju komunikacji trolejbusowej, zapisanego w Planie Rozwoju Transportu Publicznego na lata 2005 – 2013.

Trakcja trolejbusowa rozciąga się dziś nad 25 km ulic Lublina. Długość pojedynczego toru przekracza 60 km. W taborze MPK znajduje się 65 trolejbusów zbudowanych na nadwoziach Jelcza. Ich średni wiek przekroczył 15 lat, a średni przebieg 600 tys. km. Osiem linii obsługuje 41 trolejbusów, które w dzień powszedni wykonują ponad 950 kursów i przejeżdżają przeszło 9100 km.

Podstawą autobus

Podstawowym środkiem komunikacji miejskiej w Lublinie był i pozostaje autobus. Na przestrzeni dziesięcioleci zmieniały się marki, przybywało tras i pasażerów. Przedwojenne, zawodne Chevrolety czy Bedfordy w latach pięćdziesiątych zastąpiły unowocześnione Ikarusy i pierwsze benzynowe Stary. Z czasem na ulice Lublina wyjechały nowocześniejsze Sany, Autosany, Jelcze (popularnie zwane ogórkami), czy pod koniec lat siedemdziesiątych przykuwające wzrok nowoczesnością – Berliety. W 1982 roku dołączyły do nich, ustępujące, co prawda, w elegancji francuskim autobusom, ale bardziej wytrzymałe, przegubowe Ikarusy. W dwa lata później z ulic Lublina zjechały ostatnie Jelcze i Autosany. W eksploatacji pozostały Ikarusy i Berliety. Wkrótce te ostatnie, z uwagi na wady konstrukcyjne, zostały wycofane z użycia. Z tego powodu sytuacja transportowa na rynku przewozów pasażerskich stała się katastrofalna.

Zredukowany tabor miejskiego przewoźnika nie był w stanie sprostać potrzebom komunikacyjnym w mieście. Z odsieczą przyszła gmina. W połowie lat dziewięćdziesiątych wyemitowane zostały obligacje komunalne, za które kupiono ponad 60 niskopodłogowych autobusów marki Jelcz i Neoplan. Wraz z Ikarusami stanowią one trzon taboru komunalnego przedsiębiorstwa.

Pod koniec lat siedemdziesiątych jego tabor liczył ponad 350 autobusów i przeszło 50 trolejbusów, najwięcej w dziejach lubelskiego przewoźnika. Zatrudnienie zbliżało się

do dwóch tysięcy osób, a z usług przewozowych korzystało dziennie bez mała pół miliona pasażerów. Przez ponad pół wieku podstawowym zadaniem MPK, jako jedyne miejskiego przewoźnika, był transport wielkich potoków ludzi z domu do pracy, szkół i z powrotem. I mimo tak dużej, okresowo wręcz rekordowej ilości pojazdów, nie był on w stanie zapewnić podówczas pasażerom godziwych warunków przemieszczania się. Autobusy i trolejbusy, zwłaszcza w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego, jeździły przepełnione, a także wiele do życzenia pozostawiała ich punktualność. Remedium na ten stan rzeczy miało być zróżnicowanie godzin rozpoczynania pracy przez największe zakłady i szkoły. Ale był to tylko półśrodek.

Dziś we flocie MPK znajduje się 216 autobusów. Ich średni wiek wynosi 14 lat. Najstarszy autobus pochodzi z 1981 roku, 60 innych jeździ po Lublinie po 20 lat i dłużej. Średni przebieg autobusu przekracza 860 tys. km, a 90 przejeżdżyło już po milionie km. W dzień powszedni na ulice miasta wyjeżdża 180 autobusów. Obsługują 45 stałych linii komunikacyjnych. Przewożą ponad 82% wszystkich pasażerów miejskiej komunikacji.

Wraz ze wzrostem zadań przewozowych rozwijało się zaplecze techniczne przedsiębiorstwa. W latach 1957-63 w zachodniej dzielnicy miasta – Helenów – wybudowano nowoczesną na owe czasy zajezdnię autobusowo-trolejbusową. Zaplanowano ją na 100 pojazdów. W dwadzieścia lat później zajezdnia okazała się za małą. Część pojazdów garażowało na ulicy, toteż w pierwszej połowie lat osiemdziesiątych we wschodniej dzielnicy miasta – Majdan Tatarski – rozpoczęto budowę nowej zajezdni. W pierwszej kolejności przekazano w niej do użytku place postojowe dla 300 autobusów, stację paliw, lakiernię, halę obsług codziennych, stację diagnostyczną, magazyny i zaplecze socjalne. W 1986 roku obiekt był gotowy. Przeniesiono doń zakład autobusowy. Na Helenowie pozostał trolejbusowy i główna siedziba przedsiębiorstwa.

Od 1970 roku w MPK działa Ośrodek Kształcenia Zawodowego, który przygotowuje podstawowe kadry dla zaplecza technicznego, mistrzów, robotników i kierowców w doskonaleniu techniki jazdy. W rozwoju ruchu wynalazczego ważną rolę spełniał Klub Techniki i Racjonalizacji, który wraz z Kołem Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji nastawiony był na organizację wymiany doświadczeń pomiędzy innymi zakładami o podobnym profilu działalności, przejmując dobre rozwiązania do swojego zakładu. Członkowie Koła SITK organizowali wyjazdy na Targi Poznańskie oraz inne wyjazdy techniczno-turystyczne w Polsce. Wyjeżdżali w ramach wymiany technicznej do przedsiębiorstw na Węgrzech, czy w Bułgarii. Fachowość członków SITK

była doceniana i wykorzystywana w wielu komisjach merytorycznych oraz organizacyjnych przedsiębiorstwa np. Komisja Kwalifikacyjna.

Spółka prawa handlowego

Latem 1980 roku załoga MPK uczestniczyła czynnie w proteście lubelskich robotników. Zatrzymanie miejskiej komunikacji było zapowiedzią zmian, które dokonywały się przez następne ćwierćwiecze. W kwietniu 1982 roku prezydent miasta, jako organ założycielski, zatwierdził statut MPK. Określił on relacje prawne między przedsiębiorstwem, a otoczeniem oraz kompetencje jego organów. W nowym statucie uzyskały one większą samodzielność. Był to pierwszy etap na drodze przekształceń organizacyjno – prawnych miejskiego przewoźnika, które miały dostosować jego funkcjonowanie do wymogów gospodarki rynkowej. Latem 1991 roku pożegnał się on definitywnie ze statusem przedsiębiorstwa państwowego. Mocą uchwały Zarządu Miasta zostało ono przekształcone w zakład budżetowy. Kolejna reorganizacja przyszła pod koniec lat dziewięćdziesiątych. Pierwszego stycznia 1998 roku MPK zostało przekształcone w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością. Jej jedynym właścicielem została Gmina Lublin, która w całości objęła udziały utworzonego podmiotu gospodarczego wartości przeszło 60,8 mln zł.

Dokonywane zmiany nie miały tylko charakteru formalnego. Miejskiemu przewoźnikowi przyszło funkcjonować w zmieniającej się rzeczywistości. W przeszłość odszedł system nakazowo – rozdzielczy wraz z upadkiem największych fabryk odplynęły nieprzebrane rzesze pasażerów przemieszczających się każdego dnia w systemie trzymianowym do pracy i z powrotem, a puls dnia zaczęły wyznaczać mechanizmy gospodarki rynkowej.

Na zmonopolizowanym dotychczas przez komunalnego przewoźnika rynku przewozów pasażerskich pojawiła się i wkrótce okrzepła, konkurencja. W Lublinie przybrała ona niespotykany, jak na razie w kraju, rozmiar. Prywatni przewoźnicy przewożą rocznie ok. 15 mln osób spośród bez mała 107 mln pasażerów miejskiej komunikacji. To, zdaniem krajowych specjalistów z dziedziny komunikacji, bardzo dużo. Nie sposób nie dostrzegać też konkurencyjności ze strony komunikacji indywidualnej. Ilość samochodów wzrosła w mieście do 0,8 pojazdu na rodzinę, przyczyniając się do zwiększenia mobilności ich posiadaczy, czego odzwierciedleniem jest codzienne natężenie ruchu na ulicach Lublina.

Zmiany wskazane wcześniej odcisnęły swe piętno na gminnej komunikacji. Średnie wykorzystanie miejsc w jej pojazdach w dzień powszedni obniżyło się do 19%, a w weekendy do 16 (średnia w kraju przekracza 20%). Miejski przewoźnik w walce o pasażera wprowadził promocyjne ceny na podstawowe bilety, a taryfę opłat tak ukształtował, by zapewniała pasażerowi średnią opłatę za przejazd na poziomie 0,69 zł (średnia krajowa 0,67 – 0,70 zł), a np. w Krakowie wynosi ona 0,72 zł). Tak skalkulowany taryfikator opłat sprawił, iż ponad połowa przejazdów odpłatnych (stanowią one 80% wszystkich przejazdów) odbywa się na biletach okresowych (41,2%).

Rynek wymusił na spółce też zmiany restrukturyzacyjne, których celem była obniżka kosztów funkcjonowania. Zmniejszono zatrudnienie, z przedsiębiorstwa wydzielono w samodzielne spółki służby pomocnicze. Jednocześnie wzbogacano podstawową działalność. Uruchomiono Okręgową Stację Kontroli Pojazdów. Z jej usług korzystają m.in. posiadacze zabytkowych pojazdów. Uruchomiono także punkt wymiany oleju i serwis opon do wszystkich rodzajów pojazdów, a ostatnio także całodobowe pogotowie pomocy drogowej. Dodatkowe środki wpływają także z eksponowanych w pojazdach MPK reklam, czy z prowadzonego przez spółkę parkingu strzeżonego.

Nadzieja w UE

Największym wyzwaniem dla komunalnej spółki jest odnowa taboru. Obecny, z racji dużego wyeksploatowania, jest zawodny, podraża koszty funkcjonowania przedsiębiorstwa, co nie jest bez znaczenia w warunkach gospodarki rynkowej, uniemożliwia niezawodne funkcjonowanie. A niezbędnych na nowe zakupy środków nie ma, ani w kasie spółki, ani też w budżecie właściciela. W tej sytuacji nadzieję na lepsze jutro wiąże się z funduszami europejskimi.

Rada Miasta w 2005 roku przyjęła Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego na lata 2005 – 2013. Przewiduje on wydatkowanie w tym okresie znacznych środków na modernizację komunikacji miejskiej. Szczególny nacisk kładzie się na rozwój ekologicznych środków komunikacji, jak trolejbusów i autobusów zasilanych gazem ziemnym (CNG). Określa też, że podstawowym źródłem finansowania mają być środki Unii Europejskiej, w tym zwłaszcza z programu operacyjnego „Rozwój Polski Wschodniej”.

Podjęto zabiegi, by z wielomilionowych środków owego funduszu sfinansować dwa wielkie projekty komunikacyjne. Pierwszy z nich dotyczy rozbudowy komunikacji trolejbusowej. Przewiduje on budowę nowych tras o łącznej długości blisko 36 km,

modernizację istniejącej sieci, rozbudowę układu zasilania, a także budowę nowej, w miejsce dekapitalizowanej na Helenowie zajezdni, która odpowiadałaby współczesnym wyzwaniom technicznym i ekonomicznym. Integralną częścią tego projektu jest zakup 60 nowych niskopodłogowych trolejbusów, przyjaznych osobom niepełnosprawnym czy starszym, których odsetek wśród pasażerów miejskiej komunikacji systematycznie wzrasta. Realizacja tego projektu umożliwiłaby m.in. połączenie trakcją elektryczną kolejnych dużych dzielnic, jak Czechowa i Felina.

Za rozwojem komunikacji trolejbusowej przemawiają jej walory ekologiczne. Elektryczny napęd nie emituje szkodliwych dla środowiska spalin, co ma znaczenie dla mieszkańców, zachowania substancji zabytkowych budowli, a wreszcie ograniczenia efektu cieplarnianego. Przesłanki te sprawiają, że Europa wraca do komunikacji tramwajowej i tańszej od niej trolejbusowej. W kilku miastach szwajcarskich w ostatnim czasie pojawiły się np. trolejbusy trójczłonowe.

Drugi z projektów przewiduje kupno 100 niskopodłogowych autobusów napędzanych gazem ziemnym (CNG) oraz budowę dworca przesiadkowego miejskiej komunikacji. Za wyborem pojazdów napędzanych sprężonym gazem ziemnym, podobnie jak w przypadku trolejbusów, przemawiają względy ekologiczne oraz ekonomiczne, w tym związane z dostępnością i ceną paliw ropopochodnych na światowych rynkach oraz z niższymi kosztami obsługowymi.

Decyzje w sprawie sfinansowania obu projektów przez fundusze europejskie, do których gmina będzie zmuszona dołożyć swoje 25%, zapadną jesienią. Na razie zaś spółka, wzorem innych komunalnych przewoźników w kraju „odnawia” swój tabor pojazdami używanymi. W roku minionym kupiła 10 siedmioletnich autobusów marki Mercedes, w tym także kilka maksymalnie już wyeksploatowanych autobusów zastąpi młodszymi.

MPK Lublin jest jednym z większych pracodawców w Lublinie. Średnioroczne zatrudnienie nieznacznie przekracza 1300 osób. Przychody na jednego zatrudnionego w ubiegłym roku wyniosły 56.363 zł i były wyższe w porównaniu z rokiem wcześniejszym o 3,4%. Transport publiczny jest postrzegany w świecie jako jeden z filarów strategii zrównoważonej ruchliwości w miastach i rejonach zurbanizowanych. Zapewnia bowiem każdemu dostęp do pracy, sklepów, usług, miejsc rozrywki czy rekreacji. W Lublinie powinność ta spoczywa przede wszystkim na gminnej spółce.

Opracowanie:

MPK Lublin

Tadeusz Jakubowski

**OKRĘGOWE MUZEUM
TECHNIKI DROGOWEJ
I MOSTOWEJ
OKRĘGU LUBELSKIEGO
W ZAMOŚCIU**

Okręgowe Muzeum Techniki Drogowej i Mostowej Okręgu Lubelskiego w Zamościu powstało w roku 1979 z inicjatywy inż. Leona Sułota. Początkowo nosiło nazwę: Izba Pamięci Techniki Drogowej przy Rejonie Dróg Publicznych i mieściło się w świetlicy przy ul. Szczepieszkiej.

Po przekazaniu przez inż. Leona Sułota dużej ilości zbiorów muzealnych z obszaru Okręgu Lubelskiego do Zamościa, na początku 1981 roku Izbę Pamięci przemianowano na Muzeum Techniki Drogowej i Mostowej Okręgu Lubelskiego w Zamościu i siedzibę przeniesiono do Domu Technika NOT, Rynek Wielki 1. Zbiory muzealne pochodzą z archiwum byłego Rejonu Dróg Publicznych w Zamościu, z darów od pracowników drogownictwa i innych sympatyków muzealnictwa.

Ośrodek muzealny mieści się w jednej z renesansowych kamienic Rynku Wielkiego, pełni funkcję dydaktyczną i wychowawczą dla młodzieży ze średnich szkół technicznych i studentów wyższych uczelni technicznych.

Myślą przewodnią organizatorów muzeum była troska, aby uchronić od zapomnienia dorobek wielu pokoleń drogowców w zakresie budownictwa drogowego i mostowego na Lubelszczyźnie i ich udział w rozwoju gospodarki narodowej.

Muzeum współpracuje z Kołem Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji przy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Rejon w Zamościu, z jednostkami administracji drogowej i jednostkami wykonawstwa drogowo – mostowego, powstałymi w wyniku reformy na bazie byłego Rejonu Dróg Publicznych. Na szczególne wyróżnienie zasługuje współpraca z Przedsiębiorstwem Robót Drogowych w Zamościu.

Muzeum prezentuje w swoich zbiorach na stałej wystawie m.in:

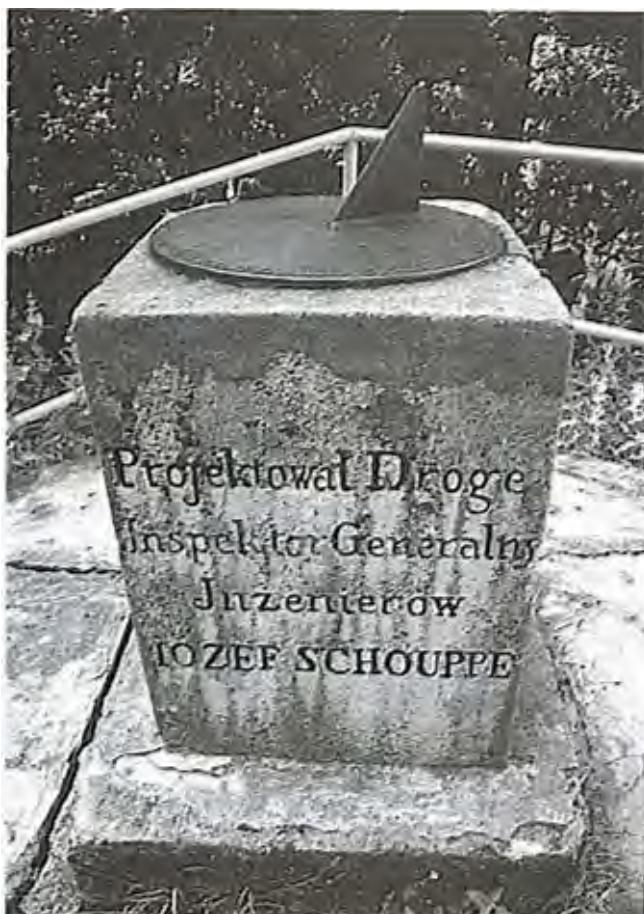
- dokumentację techniczną budowy dróg i mostów z lat 1920-1950,
- mapy rozwoju sieci drogowej na Lubelszczyźnie od X do XX wieku,
- mapy dróg w Królestwie Polskim 1901 r., w Polsce 1932 r. i 1945/46,
- album montażu mostu stalowego kratowego przez Wisłę w Puławach w latach 1932-1934,
- dokumentację budowy mostu drewnianego przez rzekę Bug w Uściługu z roku 1922,
- literaturę techniczną z lat 1912-1939,
- ustawodawstwo drogowe z lat 1912-1939,
- stare narzędzia drogowe,

- stare instrumenty geodezyjne i pomiarowe, modele nieistniejących drewnianych mostów drogowych,
- fotografie zabytkowych obiektów drogowo – mostowych

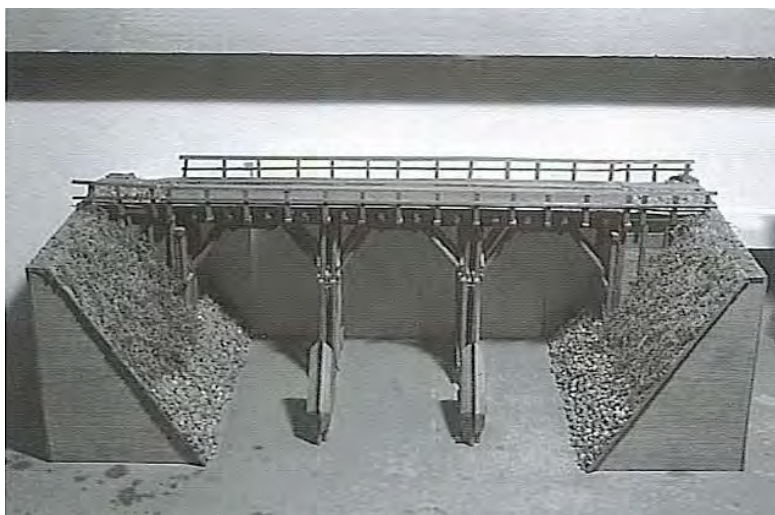


Wnętrze sali wystawowej Muzeum.

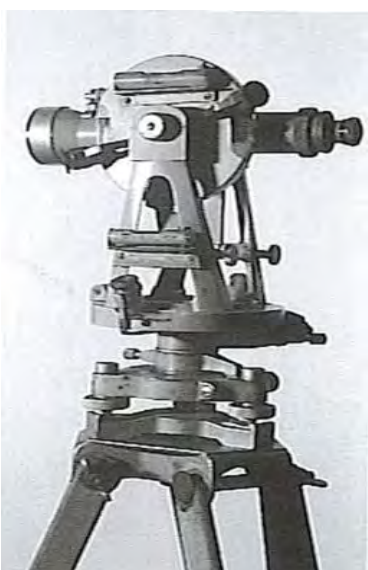
Wnętrze sali wystawowej muzeum



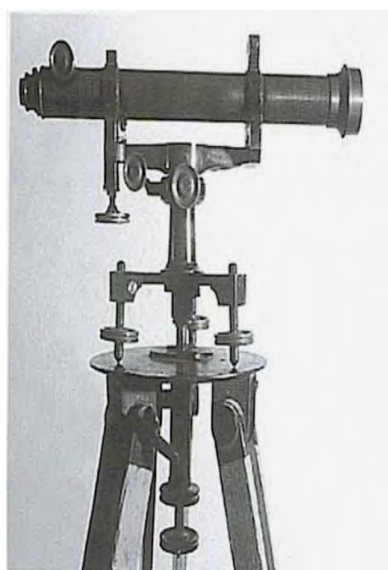
Obelisk na kopcu ziemnym z 1838 r przy drodze państwowej Lublin-Zamość w Łopienniku, wzniesiony na pamiątkę zakończenia budowy drogi z Lublina do Zamościa. Nad tablicą umieszczony jest zegar słoneczny



Model mostu
drewnianego
zastrzałowego
o rozpiętości
przęseł 7 m



Teodolit firmy Optik-VEB prawdopodobnie
z 1935 r.



Niwelator produkcji niemieckiej
marki „Rosenberg” z 1867 r.



Tablica administracyjna
Powiatowego Zarządu Drogowego w Zamościu
z okresu 1926-1939

**WYBRANE
WYDARZENIA
Z ŻYCIA ODDZIAŁU
W FOTOGRAFII**



Wręczenie odznaczeń –
Dom Technika NOT w
Zamościu 1981 r.



Spotkanie w Domu
Technika NOT w
Zamościu-1981 r.



Delegacja Lubelskiego
Oddziału w Debreczynie-
1987 r



Członkowie Oddziału w
Muzeum Drogownictwa w
Zamościu



Spotkanie
Międzyoddziałowe w
Kazimierzu Dolnym
1996 r.



Uczestnicy Spotkania
Międzyoddziałowego –
zwiedzanie Muzeum w
Kozłówce-1996 r.



Wyjazdowe posiedzenie
Zarządu Oddziału
w Sandomierzu-1997 r.



Krajowe Spotkanie
Seniorów SITK
1998 r.



Krajowe Spotkanie
Seniorów SITK
2000 r.



Krajowa Konferencja N-T
w Lublinie
1998 r.



Wycieczka techniczna do
Warszawy – budowa stacji
metra na Placu Bankowym
2000 r.



Zebranie statutowe
Prezesów i Sekretarzy Kół
Zakładowych
2001 r.



Krajowa Konferencja N-T w Kazimierzu Dolnym 1999 r.



Konferencja Krajowa w Zamościu 2000 r.



Komitet Organizacyjny Konferencji w Zamościu 2000 r.



Świąteczne posiedzenie
Zarządu Oddziału
1997 r.



Spotkanie opłatkowe
Zarządu Oddziału
1999 r.



Spotkanie opłatkowe
Zarządu Oddziału
2003 r.



Konferencja w
Kazimierzu Dolnym-
Polskie Linie
Kolejowe
a integracja
Europejska- 2003 r.



Zebranie
założycielskie Koła
Zakładowego w ZDP
Krasnystaw
2004 r.



Konkurs Kronik w
Częstochowie
2004 r.



Odnaczenie Krzyżem
Kawalerskim Orderu
Odrodzenia Polski-
czwarty z lewej Prezes
Oddz. SITK Lublin-
Zbigniew Mitura
2000 r.



Nominacje do nagrody
Ernesta 2004



Kol. Wiesław Pomykała-
pierwszy z lewej,
jednym z laureatów
nagrody ERNEST 2004



Spotkanie Sekretarzy
Oddziałów SITK w
Kazimierzu Dolnym
2001 r.



Młodzież Koła PL –
zwiedzanie robót w
ciągu obwodnicy
Pragi Mrazowka –
budowa tunelu



Zarząd Oddziału –
Spotkanie opłatkowe
2004 r.



Konferencja Regionalna
Drogowców Lubelszczyzny
w PDM Międzyrzec Podlaski
2000 r.



Konferencja Regionalna
Drogowców Lubelszczyzna
w PRDM Hrubieszów
2003 r.



Spotkanie koleżeńskie
PRDM Hrubieszów
2003 r.



Regionalna Konferencja
Drogowców w PDM Kraśnik
2004 r.



Wycieczka Koła
Młodzieżowego SITK przy
PSBiG- Budowa Mostu
Świętokrzyskiego w
Warszawie 2004 r.



Uczniowie PSBiG w
Przedsiębiorstwie Robót
Drogowych w Zamościu
2003 r.



Uczniowie Technikum Kolejowego na targach AUTOSTRADA w Kielcach 2002 r.



Młodzież Koła PL przed gmachem Politechniki w Pradze – 2002 r.



Członkowie Koła SITK przy PL w Kijowie- gmach Politechniki Kijowskiej



Wyjazd Koła PL- Most
Koszycki w Bratysławie
2005 r.



Młodzież Koła SITK przy PL
w Kopalni Szarbkow
2005 r.



Młodzież Koła PL- Okęcie-
budowa nowego terminalu
lotniska im. F.Chopina w
Warszawie
2006 r.



Spotkanie
Międzyoddziałowe w
Suścu – 2001 r.



Uczestnicy Spotkania
Międzyoddziałowego
w Rezerwacie nad Tanwią
2001 r.



Symposium
Międzyoddziałowe w
Zamościu – 2005 r.



Uczestnicy Spotkania
Międzyoddziałowego-
Cmentarz Orłat Lwowskich
2005r.



Spotkanie Sekretarzy i
Księgowych SITK w
Katowicach
2004 r.



Spotkanie
międzyoddziałowe w
Świnoujściu – most łączący
Danię ze Szwecją
2002 r.



Wycieczka
techniczno-
turystyczna do Sankt
Petersburga – 2002 r.



Koń Trojański –
uczestnicy wycieczki
techniczno-trystycznej
do Turcji- 2002 r.



Wycieczka KZ w
Międzyrzecu
Podlaskim do
Budapesztu
2003 r.



Wycieczka techniczno –
turystyczna do Wrocławia
2005 r.



Wodospady Plitwickie –
uczestnicy wyjazdu
techniczno –turystycznego do
Chorwacji
2004 r.



Koło PL – Targi Autostrada
Kotłówce Góry
Świętokrzyskie 2006 r.



Uczestnicy wyjazdu do Krajów
Nadbałtyckich- Tallin
2005 r.



Helsinki - Pl. Senacki
Pomnik Aleksandra II
Grupa przed pomnikiem

Grupa uczestników w
Helsinki – 2005 r.



Wyjazd techniczno-
turystyczny do Portugalii
2003 r.



Wycieczka techniczno –
turystyczna do Chin – 2006 r.
Pekin – Brama Niebiańskiego
Spokoju



Uczestnicy wycieczki do
Chin 2006 r.



Widok na
Wielki Mur Chiński



Walne Zebranie Delegatów
Kół Zakładowych –
Prezydium- luty 2006 r.



Uczestnicy Walnego
Zebrania Delegatów



Spotkanie koleżeńskie
Delegatów Kół Zakładowych

**ODDZIAŁ LUBELSKI
W WYDAWNICTWACH
PRASOWYCH**

Organizatorami imprezy były Katedra Budownictwa Drogowego Politechniki Lubelskiej, Oddział GDDKiA w Lublinie, lubelski oddział Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP oraz Towarzystwo Urbanistów Polskich - Oddział w Lublinie.

Konferencja została objęta patronatem naukowym Sekcji Inżynierii Komunikacyjnej Komitetu Inżynierii Lądowej i Wodnej PAN.

Nalęczów gościł drogowców

Po kilkuletniej przerwie odbyła się II Krajowa Konferencja Naukowo-Techniczna „Estetyka i ochrona środowiska w drogownictwie”. Miejszem konferencji był Nalęczów – malownicza miejscowość uzdrowska.



Centrum Wypoczynkowe „Energetyk” w Nalęczowie

Przewodniczącym komitetu naukowego był prof. dr hab. inż. Marian Tracz, a komitetowi organizacyjnemu przewodniczył inż. Władysław Rawski.

W czasie dwudniowej konferencji przedstawiono dwadzieścia referatów w trzech sesjach tematycznych. Autorzy zaprezentowanych opracowań odnieśli się do różnorodnych kwestii z zakresu ochrony środowiska w drogownictwie, takich jak: ochrona przed hałasem komunikacyjnym, łagodzenie skutków rozwoju i funkcjonowania sieci drogowej dla otoczenia, poprawa estetyki dróg dzięki zastosowaniu roślinności czy ochrona wód przed zanie-

czyszczeniami drogowymi. Prelegenci przedstawili również zagadnienia z zakresu estetyki, której nie zawsze poświęca się odpowiednio dużo uwagi przy realizacji inwestycji drogowych. Doświadczenia swojego kraju w tej dziedzinie przedstawiła Begona Matilla Soloaga, która zreferowała temat wpływu infrastruktury na krajobraz, odwołując się do inwestycji drogowych zrealizowanych w Hiszpanii. Uczestnicy konferencji wysłuchali również prelekcji, której przedmiotem

była francuska polityka kształtowania krajobrazu, w tym wpisywania infrastruktury drogowej w krajobraz. W referacie omówiono m.in.: podstawy prawne dotyczące

Wybrane referaty:

- Aleksandra Sas-Bojarska „Wzmocnienie systemu ocen środowiskowych warunkiem łagodzenia krajobrazowych skutków realizacji dróg”
- Andrzej Hoffmann „Estetyka budowli drogowych w procesie projektowania”
- Lesław Bichajło, Tadeusz Sandecki „Kształtowanie odcinka drogi z mostem, uwzględniające ograniczenia percepcji wzrokowej kierowców”
- Katarzyna Łowicka „Projekt parku komunikacyjnego dla Warszawy jako zespół działań kompensacyjnych dla planowanej obwodnicy miejskiej”
- Magdalena Kazula-Kleyff „Zastosowanie roślin okrywowych w celu poprawy estetyki drogi”
- Wiesław Pomykała, Joanna Osiak „Funkcjonalność i estetyka obiektów mostowych”
- Janusz Bohatkiewicz „Ochrona przed hałasem w projektowaniu i zarządzaniu drogami – realne metody ochrony przed hałasem”
- Władysław Gardziejczyk „Technologia wykonania górnych warstw nawierzchni a poziom hałasu otoczenia pojazdów samochodowych”
- Krystian Woźniak „Ekran akustyczny – jak ocenić kompozycję, estetykę, oddziaływanie wizualne przed realizacją”
- Marcin Dreger, Cezary Kraszewski „Wykorzystanie odpadów przemysłowych w budownictwie drogowym”
- Wojciech Grabowski, Łukasz Janowski, Antoni Michalik „Wpływ technologii drogowych na środowisko człowieka”



Władysław Rawski rozpoczyna III sesję konferencji

ochrony krajobrazu i środowiska, podejście do krajobrazu jako elementu projektu drogowego oraz politykę krajobrazową i jej związek z zagospodarowaniem przestrzennym kraju.

Kilka z prelekcji zwróciło szczególną uwagę redakcji „MA”. Planujemy publikację wybranych z nich. Będą to m.in.: „Estetyka budowli drogowych w procesie projektowania” autorstwa Andrzeja Hoffmanna oraz „Projekt parku komunikacyjnego dla Warszawy jako zespół działań kompensacyjnych dla planowanej obwodnicy miejskiej”, przygotowany przez Katarzynę Łowicką. W pierwszym z referatów autor poruszył następujące kwestie: odpowiednie kształcenie projektantów, przyczyny pomijania walorów estetycznych w projektach drogowych, prawidłowe zagospodarowanie pasa drogowego oraz detale architektoniczne i inne elementy infrastruktury, które tworzą tzw. „klimat” drogi, w tym szata roślinna.

Do tej problematyki nawiązywał częściowo drugi z wspomnianych referatów. Projekt parku komunikacyjnego w Warszawie jest propozycją rozwiązania konfliktu społecznego, jaki od lat narasta wokół planowanej inwestycji. Autorki projektu założyły, że w celu jego zminimalizowania należy podjąć działania kompensujące negatywny wpływ tej realizacji na otoczenie. Projekt uwzględnia potrzebę utworzenia nowych parków i zieleni w mieście, które oprócz funkcji izolacyjnej i dekoracyjnej będą tworzyły spójny system z terenami zielonymi w stolicy.

Katarzyna Łowicka i Magdalena Kazulo-Kleyff są architektami krajobrazu i tworzą spółkę autorską o nazwie „Grupa w sładzie”. Ma ona na swoim koncie projekty i realizacje związane z infrastrukturą drogową, takie jak np. zagospodarowanie terenu zieleni i mała architektura Miejsc Obsługi Podróżnych przy autostradzie A2. Druga z autorek przygotowała na nałęczowską konferencję materiał o zastosowaniu roślin okrywkowych w celu poprawy estetyki drogi, którego skróconą wersję niebawem zaprezentujemy naszym czytelnikom.

Konieczność uwrażliwiania projektantów, wykonawców i zarządców na walory estetyczne dróg i potrzeby krajobrazu była podkreślana w wielu wystąpieniach, także przez gości z zagranicy. Wielopłaszczyznowe podejście do realizacji inwestycji drogowych wymaga uwzględniania szeregu elementów, pozornie mających niewiele wspólnego z branżą drogową. W miejscach budowy sieci drogowej nierzadko znajdują się cenne stanowiska archeologiczne. O potrzebie



Gość z Hiszpanii - Begona Matilla Solinaga (druga od lewej)

odpowiednio zorganizowanej współpracy z archeologami mówił Andrzej Kokowski z Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie, który przekonywał zebranych, że taka współpraca jest możliwa, a jej efekty są niezwykle istotne dla wiedzy o dziedzictwie kulturowym.

Organizatorom można pogratulować nie tylko poziomu merytorycznego imprezy, ale i wyboru miejsca konferencji, które harmonizowało z główną tematyką spotkania. Nałęczów słynie nie tylko ze swoich walorów uzdrowiskowych, ale i wyjątkowej atmosfery (to tutaj tworzyli Stefan Żeromski i Bolesław Prus), unikatowej architektury (słynne wille nałęczowskie) oraz malowniczego parku zdrojowego. Te miejsca mogli podziwiać uczestnicy konferencji po pierwszej sesji. Po oficjalnym zakończeniu imprezy przygotowano dla nich jeszcze wycieczkę do Lublina.

W konferencji uczestniczyło ponad 120 osób. □

Estetyka i ochrona środowiska w drogownictwie

Wnioski

1. Budowa dróg jest obecnie przyczyną wzrastających konfliktów społecznych, zwłaszcza w obszarach zabudowanych i nie objętych zatwierdzonymi planami zagospodarowania przestrzennego gmin. Zagraniczne doświadczenia dowodzą jednak możliwości przebiegu dróg szybkiego ruchu w otoczeniu zabudowy mieszkaniowej pod warunkiem zastosowania rozwiązań minimalizujących wpływ ruchu drogowego na środowisko przyrodnicze i człowieka, a więc kompensujących negatywny wpływ drogi. Sposoby projektowania dróg, często w wykopach, z zastosowaniem ekranów akustycznych, zieleni osiedlowej i parkowej, projektowanie obiektów sportowych i ścieżek rowerowych oraz obiektów użyteczności publicznej nad drogami przebiegającymi w tunelach (płytkich), jak i w otoczeniu dróg zostały opisane w referatach konferencyjnych.

Uczestnicy konferencji proponują m.in. uwzględnianie walorów estetyki w planowaniu, projektowaniu, budowie i eksploatacji dróg oraz włączanie specjalistów z zakresu architektury krajobrazu, do zespołów projektowych.

2. Uchwalane w Polsce ustawy, w tym ustawa o planowaniu przestrzennym i ustawa o zmianie ustawy o ochronie środowiska z 2005 r., najczęściej są powodem tworzenia kolejnych barier w planowaniu, projektowaniu i budowie dróg oraz przyczyniają się pośrednio do wzrostu konfliktów społecznych. Ambitne intencje w zakresie ochrony środowiska są niewątpliwie słuszne, lecz ich skutki są często odwrotne do zamierzeń autorów ustaw i przepisów. Komisja wnioskowa, jak i uczestnicy konferencji przyjęli z uznaniem i aprobatą prezentowane do-

świadczenia francuskie, w tym regulowane np. ustawami (o ochronie i waloryzacji krajobrazów z 2003 r.; wzmacniającą ochronę środowiska z 1995 r.; europejską konwencją krajobrazową z 2000 r.) o systemowym podejściu do oceny znaczenia krajobrazu w każdym z etapów projektu drogowego. Tak zwane „złote wstęgi”, dotyczące zagospodarowania terenów przyległych do projektowanych dróg, mogą być szansą, a nie tylko zagrożeniem, jak ma to miejsce obecnie w praktyce polskiej.

Konieczne jest odwrócenie obecnych tendencji do zmasowanych protestów i różnych nacisków właścicieli posesji sąsiadujących z projektowaną drogą, jak i organizacji ekologicznych z reguły sprzeciwiających się powstaniu danej trasy, na rzecz merytorycznej dyskusji co do sposobu efektywnego wykorzystania walorów obsługi komunikacyjnej oraz sposobu zagospoda-

rowania i urządzenia terenów sąsiednich, jak również aktywizacji regionu. Nowo projektowane trasy komunikacyjne, w tym obwodnice i obejścia miejscowości, powinny być oceniane jako szansa, a nie zagrożenie, a przepisy prawne powinny dawać takie możliwości. Prezentowane na konferencji doświadczenia hiszpańskie dowodzą możliwości uzyskania pozytywnych efektów połączenia ochrony krajobrazu, estetyki dróg, bezpieczeństwa ruchu i ochrony środowiska.

3. Konsultacje społeczne, których wzrastające znaczenie jest faktem, powinny skupiać się głównie na sposobie urządzenia terenów wokół planowanych i projektowanych dróg oraz zabezpieczenia ich przed negatywnymi skutkami ruchu drogowego w miejsce mobilizowania grup społecznych do oprotestowywania kolejnych wariantów przebiegu dróg. Konsultacje społeczne mają największe znaczenie na etapie opracowywania planów zagospodarowania przestrzennego, kiedy to następują pierwsze rozważania o przebiegu i lokalizacji tras komunikacyjnych, jak i o sposobie zagospodarowania m.in. terenów sąsiadujących z planowanymi ciągami drogowymi. Ustalenia planów zagospodarowania przestrzennego, stanowiące **prawo miejscowe**, nie powinny być kwestionowane na dalszych etapach realizacji inwestycji, tj. na etapie projektowania i budowy. Niezbędne są w tym celu opracowania: strategii waloryzacji krajobrazu oraz rozwoju gospodarczego, łączącego dziedzictwo ze współczesnością, wpisania dróg w teren z uwzględnieniem punktu widzenia lokalnych mieszkańców oraz planów zagospodarowania przestrzennego w pasie o szerokości ok. 300 m wokół drogi. Specyfikacje przetargowe na opracowanie projektu, np. obwodnicy, obejścia lub drogi szybkiego ruchu, powinny uwzględniać potrzebę projektowania krajobrazu i urządzeń zabezpieczających.

4. Wizualizacja projektów z uwzględnieniem wariantowych propozycji dotyczących np. estetyki i bezpieczeństwa ruchu oraz popularyzacja przykładów wykonanych i akceptowanych rozwiązań powinny być szerzej niż dotychczas wykorzystywane przez inwestorów i projektantów w konsultacjach z samorządami i zainteresowanymi mieszkańcami.

5. Odpady przemysłowe i budowlane, w tym destrukty z nawierzchni asfaltowych, powinny stanowić ważne źródło pozyskiwania materiałów do budowy dróg, a ich wykorzystanie należy wspierać odpowiednimi przepisami.

Konieczne jest zwłaszcza doskonalenie technologii recyklingu głębokiego na zimno, prowadzenie badań poznawczych i utilitytarnych, m.in. w oparciu o środki KBN i GDDKiA.

Komisja wnioskowa w składzie:

- Jan Kukielka, Politechnika Lubelska,
 - Władysław Rawski, GDDKiA Oddział Lublin,
 - Grzegorz Dobosz, Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie,
 - Leszek Żelazny, Wojewódzka Inspekcja Ochrony Środowiska
- proponuje rozpowszechnienie referatów wygłoszonych na konferencji za pośrednictwem internetu oraz kontynuację podjętej przez środowisko Lubelszczyzny tematyki na następnych konferencjach naukowo-technicznych. □

**Wywiad ze Zbigniewem Miturą –
Prezesem Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji
RP w Lublinie**

Panie Prezesie, oprócz kierowania Lubelskim Oddziałem SITK, który zalicza się do największych oddziałów w Polsce, jest Pan aktywny również w innych obszarach. Proszę opowiedzieć o tym.

Tak się złożyło, że praca społeczna mnie nie omija a ja jej także. Jako Prezes Oddziału SITK należącego do najliczniejszych stowarzyszeń naukowo - technicznych w woj. lubelskim, od kilku kadencji pełnię także funkcję Wiceprezesa Rady NOT w Lublinie.

Prowadzona przez SITK działalność znalazła również uznanie w innych stowarzyszeniach, dzięki czemu zostałem wybrany Przewodniczącym Rady Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa. Nieskromnie dodam, że jestem jedynym drogowcem w Polsce na takim stanowisku. Uwzględniając fakt, że drogowcy stanowią 10% członków Lubelskiej Izby uważam, że jest to wyróżnienie dla środowiska, zresztą także i dla mnie. Moim zdaniem dużą zaletą takiego układu jest dostęp do informacji o planowanych aktach prawnych, które to informacje mogą bezzwłocznie wykorzystać nasi członkowie. Tak było przed wprowadzeniem ograniczeń w przyznawaniu uprawnień technikom. Z cennej informacji skorzystała grupa ponad 100 techników, którzy od dawna posiadają wysokie kwalifikacje a przez niedopatrzenie nie ubiegali się o uprawnienia.

Łączenie funkcji w SITK i LOIIB pozwala mi także z lepszym skutkiem prowadzić szkolenie kadr. Dzięki środkom Unii Europejskiej, Izba szkoli członków wszystkich branż, ale tylko drogowcy mogą pochwalić się blisko 100 % frekwencją.

Ponadto Izba pokrywa 50% kosztów uczestnictwa w konferencjach naukowo-technicznych członków SITK należących do Izby. Zbieżność interesów SITK i PIIB jest znacznie szersza, choćby dbanie o pozycję zawodową, pełnienie funkcji eksperta zbiorowego, przeciwdziałanie nieuczciwej konkurencji i wiele innych.

Warto wiedzieć, że Izba Budownictwa jako organ samorządu zawodowego, zgodnie z ustawą Prawo Zamówień Publicznych posiada uprawnienia składania protestów do zapisów specyfikacji w postępowaniu o udzielenie zamówień publicznych. Z tego prawa kilkakrotnie skorzystaliśmy.

Warto również wiedzieć, że w PIIB funkcjonują organy dyscyplinujące członków, takie jak: Rzecznik Odpowiedzialności Zawodowej i Sąd Dyscyplinarny. Dodam, że z różnych powodów, w odniesieniu do członków SITK, którzy są także członkami Izby, wymienione organy nie były bezrobotne.

Chciałbym również dodać, że od kilkunastu lat kieruję także Zespołem Usług Technicznych NOT, który jest spółką prawa handlowego. ZUT prowadzi działalność wielobranżową i należy już do nielicznych firm tego typu w Polsce. Zyski z działalności są przeznaczane w 100% na potrzeby Rady NOT w Lublinie.

Najwięcej lat poświęcił Pan Stowarzyszeniu. Które z wielu swoich osiągnięć chciałby Pan szczególnie wyróżnić?

Członkiem SITK jestem od 40 lat, a od 35 pełnię różne funkcje w Sekcji Drogowej. Od 1982 jestem Prezesem Oddziału SITK w Lublinie. Przynależność do Stowarzyszenia daje mi dużo satysfakcji. Kilka lat byłem członkiem Zarządu Głównego, pełniłem także funkcję Przewodniczącego Koła Zakładowego. Miałem naprawdę dobrych nauczycieli. Przypomnę, że Przewodniczącym Stowarzyszenia był nieodżałowany drogowiec Eugeniusz Buszma, który potrafił wskazać cele naszej działalności. Bardzo dużo zawdzięczam Honorowemu Prezesowi Andrzejowi Gołaszewskiemu, który uczył wszystkich prezesów odpowiedzialności i rozliczał z zadań, które sobie sami określili.

Udział w wielu konferencjach naukowo-technicznych i szkoleniach pozwolił mi na doskonalenie zawodu, na zdobycie pewnej pozycji zawodowej w regionie. Dzięki sprzyjającej atmosferze tworzonej przez moich byłych dyrektorów z DODP: Kazimierza Załuskiego, Leona Sułota a także Władysława Kłysia i Edwarda Wilczopolskiego oraz

Eugeniusza Szyplowskiego z MPK mogłem prowadzić działalność dla dobra członków i SITK.

Szkolenia, prowadzone przez wybitnych specjalistów branży, są na wysokim poziomie merytorycznym. Wymienię tylko niektórych: Stefan Rolla, Konrad Jabłoński, prof. Jan Pachowski, prof. Dariusz Sybilski oraz pracownicy naukowcy Politechniki Lubelskiej z prof. Janem Kukielką na czele.

Wydaje się, że dużym uznaniem środowiska cieszą się także organizowane wyjazdy techniczno-turystyczne za granicę. W bieżącym roku odbyła się już 15-ta wycieczka organizowana przez Oddział. Tym razem do państw nadbałtyckich, połączona ze zwiedzaniem budowy portu przeładunkowego w Helsinkach, przedsięwzięcia o wartości 500 mln euro, w ramach którego buduje się 14 km tunelu dla linii kolejowej i 19 km tunelu dla obsługującej port autostrady. Prowadzenie dość szerokiej działalności w Oddziale jest możliwe dzięki istnieniu Ośrodka Usług Techniczno-Ekonomicznych, z którego cały zysk przeznaczony jest na działalność statutową.

Moim zdaniem ważnym wydarzeniem w pracy SITK w latach 90-tych było rozpoczęcie integracji środowiska. Nowo powstałe przedsiębiorstwa, zarządy drogowe różnych szczebli i firmy prywatne zauważyły potrzebę, początkowo wymiany poglądów, a później także szerokiej współpracy lub uznania współistnienia konkurentów. Od wielu lat organizowane spotkania kadry kierowniczej przyczyniają się do pełniejszego poznania aktualnych problemów w branży, możliwości inwestowania, poprawy bieżącej sytuacji finansowej a także do stworzenia lepszego klimatu dla działalności kół zakładowych SITK. Zdaję sobie sprawę, że jest to możliwe dzięki inwestorom, administratorom i zarządom firm, które jak dotąd akceptują i popierają takie działania.

Wracając zaś do pytania, chcę stwierdzić, że pełną satysfakcję daje mi klimat, jaki udało się wypracować na rynku wykonawstwa robót drogowo-mostowych, wysoki poziom naszych konferencji i szkoleń oraz zarażenie szerokiej rzeszy członków bakcylem zwiedzania coraz to nowych i atrakcyjnych zakątków kraju i świata.

Wielu kolegów stowarzyszeniowych widziało zagrożenie dla SITK ze strony Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa. Jaka jest Pana opinia na ten temat?

Faktycznie do mnie również docierały takie opinie. Myślę, że po trzech latach działalności Izby Inżynierów Budownictwa wszystkie wątpliwości zostały rozwiązane.

Jest rzeczą oczywistą, że ustawodawca przyjął określoną koncepcję działania, a na dobrą sprawę protesty kolegów z Federacji NOT przy tworzeniu ustawy zostały po prostu zignorowane.

Warto w tym miejscu zwrócić uwagę na kilka faktów. Izba aktualnie liczy blisko 100 tys. osób, jest to o wiele więcej niż liczą poszczególne Stowarzyszenia. Najliczniejsza w Izbie jest branża budowlana, podczas gdy PZITB skupia mniej niż 50% członków należących do Izby (w woj. Lubelskim do Izby należy ok. 2500 członków, a oddział PZITB liczy ok. 200 członków). W SITK w woj. lubelskim zrzeszonych jest ponad 600 członków, a branża drogowa i kolejowa w Izbie zrzesza ok. 550 osób. W wielu jednostkach brak jest jednak kół zakładowych, a przedsiębiorcy prowadzący jednoosobowe firmy, również w większości do SITK nie należą.

Jeżeli przyjmujemy, że nie mieliśmy wpływu na tworzenie ustawy o samorządach zawodowych, pozostaje tylko wzajemnie uznać swoją obecność i nawiązać współpracę, co stało się faktem. Może ona tylko pomóc w działalności na rzecz członków i środowiska. Wydaje się, że w naszym okręgu jest to realizowane bez zarzutu, o czym wspomniałem na początku naszej rozmowy.

Kilkanaście lat temu mostowcy „wyszli” z naszego Stowarzyszenia tworząc Związek Mostowców RP, a od paru miesięcy drogowcy skupiają swoje szeregi w nowym Stowarzyszeniu Polski Kongres Drogowy. Czy to siła drogowców, czy słabość SITK? Co Pan na to, jak Pan to widzi?

Związek Mostowców RP powstał na fali demokracji i trendu tworzenia nowych struktur organizacyjnych. Koledzy, którzy go utworzyli działali w dobrze rozumianym

interesie środowiska. Po zjeździe SITK w Krakowie było wielu niezadowolonych z decyzji Zjazdu, który nie dopuścił do rozbicia struktur Stowarzyszenia (oraz NOT).

Na Lubelszczyźnie mostowcy - członkowie ZM RP wcale nie „wyszli” z SITK. Byli i są aktywnymi działaczami naszego Stowarzyszenia przyczyniającymi się do szerzenia postępu i kultury w regionie.

Podobna sytuacja jest aktualnie po utworzeniu przez drogowców Stowarzyszenia Polski Kongres Drogowy.

Społeczeństwo chciałoby mieć wreszcie z prawdziwego zdarzenia autostrady, drogi ekspresowe i dobrą sieć pozostałych dróg zarówno krajowych jak i samorządowych. Perspektywa tego jest jeszcze daleka, ale jak w innych krajach Unii Europejskiej zupełnie realna. Drogowcy w chwili obecnej mają swoje „5 minut”.

Utworzenie PKD jest faktem, który uzyskuje akceptację środowiska. To nie jest słabość SITK, ani też siła drogowców. To jest ogromna potrzeba polskiego drogownictwa, polskich dróg, aby wielotorowo wspierać ich rozwój i wspólnym głosem upominać się o należyte i adekwatne do znaczenia traktowanie ich przez decydentów wszystkich szczebli. Aby razem wskazywać na zagrożenia wynikające ze złej sieci drogowej. Podpisane w sierpniu przez władze SITK i PKD porozumienie o współpracy Stowarzyszeń wychodzi naprzeciw tym wyzwaniom. A poza tym Polski Kongres Drogowy chce uczestniczyć w pracach Europejskiego Kongresu Drogowego.

A zdążył Pan wstąpić do PKD?

Naturalnie, przecież jestem drogowcem i nieobojętnie mi są losy drogownictwa w Polsce. I równocześnie jako drogowiec chcę dobrze kierować Oddziałem SITK.

Wiosną przyszłego roku odbędzie się XXIX Zjazd SITK. Co by Pan radził i życzył przyszłym władzom i całemu Stowarzyszeniu?

XXIX Zjazd SITK może być kolejnym zjazdem przełomu. Po trzech kadencjach kończy kierować Stowarzyszeniem obecny Prezes. Od Zjazdu oczekuję spokojnej dyskusji i wyboru władz, które będą miały wizję celów i konkretny program na najbliższe lata. Moim zdaniem istotnym elementem działalności SITK powinny być propozycje zmierzające do zaangażowania w pracy stowarzyszeniowej młodej kadry.

Wydaje się, że Zjazd powinien zadeklarować ścisłą współpracę z PIIB, ZM i PKD a także Izbą Projektowania Budowlanego. Działając w grupie możemy wiele zyskać tak dla branży, jak i dla naszych członków.

Przy wyborze nowych władz powinniśmy kierować się ich predyspozycjami do pełnienia tych funkcji oraz możliwością odpowiedniej dyspozycyjności. Przyszły Prezes Stowarzyszenia powinien być osobą popularną, cieszącą się uznaniem w środowisku i być otwartą na szeroką współpracę. Winien mieć silną osobowość, aby godnie reprezentował SITK na zewnątrz, do najwyższych władz państwowych włącznie.

A jakie ma Pan Prezes hobby, jakie zamiłowania?

Bardzo lubię zwiedzać świat, stąd tak wiele wycieczek. Najbardziej odpoczywam przy pracy na działce, na łonie przyrody. No i uwielbiam brydża, obojętnie czy w dzień czy późno w nocy „czterech do brydża” to jest to!

Dziękuję za rozmowę

Rozmawiał: Władysław Rawski
„DROGOWNICTWO” Nr 11/2005

SPIS TREŚCI

Słowo wstępne Prezesa Oddziału.....	3
Rys historyczny i etapy ukształtowania struktury SITK w kraju.....	4
Działalność Oddziału SITK w latach 1946-1975.....	5
Działalność Oddziału SITK w latach 1976-1987.....	11
Działalność Oddziału SITK w latach 1998-2002.....	18
Działalność Oddziału SITK w latach 2002-2006.....	22
Koła Zakładowe Oddziału SITK.....	27
Członkowie wspierający Oddział SITK.....	29
Rola i zaangażowanie Oddziału w tworzeniu szkolnictwa zawodowego.....	30
Aktywni członkowie Oddziału SITK.....	37
Członkowie Honorowi Oddziału.....	42
Odnaczenia SITK zbiorowe i indywidualne.....	43
Rozwój transportu kolejowego w okresie 1944-2006.....	49
60 lat drogownictwa na Lubelszczyźnie.....	62
Rozwój technologii nawierzchni dróg Lubelszczyzny po 1945 r.....	90
Budownictwo mostowe w latach 1944-2006.....	99
Rozwój transportu samochodowego na terenie Lubelszczyzny.....	123
Infrastruktura komunikacyjna miasta Lublina na tle jego przestrzennego rozwoju....	129
Komunikacja miejska w Lublinie.....	135
Muzeum Techniki Drogowej.....	143
Z życia Oddziału SITK.....	146
Oddział SITK w wydawnictwach prasowych.....	171