

Europejczyk

Most Świętokrzyski zdobył pierwszą nagrodę w V Edycji Konkursu „Polski Cement w Architekturze”.

Z Bogdanem Kotowskim – szefem zespołu konstrukcyjnego oraz Tadeuszem Korszyńskim – kierującym pracami architektonicznymi rozmawia Piotr Piestrzyński.

– Jury V Edycji Konkursu „Polski Cement w Architekturze”, przyznając pierwszą nagrodę za most Świętokrzyski, podało w uzasadnieniu, że „wybór jest tak oczywisty, że nie wymaga uzasadnień”. Czy jury miało rację?

Bogdan Kotowski: – Myślę, że rzeczywistość nie wymaga uzasadnień, to pierwszy most tego typu w Polsce. Jest bardzo ładny i zarówno nasi konkurenci, jak i zwykli warszawiacy, z którymi rozmawiamy, są co do tego zgodni. Most ma kształt europejski – kształt „A”, w porównaniu do mostu Siekierkowskiego, który ma kształt azjatycki – „H”. Kształt „A” jest bardzo popularny w Europie. Liny wychodzą na górze z jednego trzonu i rozchodzą się na boki. Jest niezwykle trudny konstrukcyjnie,



Tadeusz Korszyński nie krył zadowolenia z przyznanej Zespołowi, którym kierował, pierwszej nagrody konkursu „Polski Cement w Architekturze”

ale nowoczesny. Każde zaczepienie liny na górze musi być wyprowadzone pod in-

nym kątem – jest to bardzo trudne do wyznaczenia, najpierw dla projektanta, a potem dla wykonawcy. Dzięki tym linom most jest widowiskowy, ma niezwykle smukłą linię.

– Czy projektując most Świętokrzyski wzorowaliście się, Panowie, na jakimś innym obiekcie?

Bogdan Kotowski: – Mosty o podobnym kształcie są w Europie. Nasz projekt przygotowaliśmy do konkursu ogłoszonego



Każde zaczepienie liny na górze musi być wyprowadzone pod innym kątem – jest to bardzo trudne do wyznaczenia, najpierw dla projektanta, a potem dla wykonawcy. Dzięki tym linom most jest widowiskowy, ma niezwykle smukłą linię

MOST ŚWIĘTOKRZYSKI

Główny projektant: BMJ Group (BAKSMESTRA), Andrzej Czapski
 Konstrukcje i kable: Esko Leppäluoto
 Weryfikacja: Pekka Pulkkinen, Henryk Czudek, współpraca: Jan Michalik, Andrzej Mętrak
 Główny koordynator: Jacek Wróblewski
 Kierownik zespołu konstrukcji: Bogdan Kotowski
 Opracowanie architektoniczne: Tadeusz Korszyński
 Inwestor: Trasa Świętokrzyska Sp. z o.o.
 Inwestor Zastępczy: Zakłady Budownictwa Mostowego Inwestor Zastępczy Sp. z o.o.
 Projekt: 1998-1999
 Realizacja: 1998-2000
 Koszt inwestycji: 26 mln euro

w każdym calu

przez władze stolicy. Prawdopodobnie wygraliśmy dlatego, że doradcą komisji konkursowej był architekt hiszpański, który oglądając nasz most stwierdził, iż jest najładniejszy i najsmuklejszy. W przygotowanie projektu było zaangażowanych około 20 specjalistów: zarówno ze strony firmy BAKS, jak i ze strony fińskiej – z firmy MESTRA.

– **W kolejnej części uzasadnienia jury napisało, iż most Świętokrzyski urzeka swą lekkością i finezyjnością sylwetki...**

Tadeusz Korszyński: – Tak, dlatego, że został zaprojektowany z wykorzystaniem wszystkich możliwości materiałów. Most nie jest przeprojektowany, przerysowany w swoich grubościach. Wszystko zostało bardzo dokładnie obliczone – wyszedł smukły i niegruby.

– **W ostatniej części uzasadnienia czytamy, że most „stanowi ważne kryterium dla sztuki wznoszenia budowli”. Czy odczuwacie Panowie, że udało Wam się wyznaczyć jakiś kamień milowy w budownictwie mostowym?**

Bogdan Kotowski: – Tak. Jest to przykład dla projektantów i budowniczych innych mostów. Mosty tego typu są bardzo popularne w Europie i sprawdzają się. Nie są ciężkie, przy ich budowie nie zużywa się dużej ilości materiałów, co sprawia, że są tańsze od mostów sztywnych.

– **Co Panom sprawiło najwięcej kłopotów przy projektowaniu mostu?**

Bogdan Kotowski: – Diabeł tkwi w szczegółach i one sprawiały najwięcej trudności. Zwłaszcza te, które jeszcze nie były stosowane w Polsce, np. wyprowadzenia lin z pylonu, zakotwienia lin do dźwigarów. Dużo emocji wywołała też budowa samego pylonu. W trakcie budowy trzeba było np. modyfikować długości prętów, potem każdy pręt trzeba było odbierać. Była to praca na wysokościach, którą wykonywaliśmy razem z inspektorami nad-

zoru. Wykonawca – Warbud – wywiązał się z zadania bardzo dobrze. Z kolei przy udziale specjalistów z Instytutu Techniki Budowlanej trzeba było opracować metodę chłodzenia mas betonu, tak by wewnątrz pylonu temperatura nie przekroczyła 50-60°C. W tym celu, w pylonie zostały zabetonowane całe systemy rurek, którymi była pompowana ciecz chłodząca.

– **Czy jak przejeżdżacie, Panowie, przez Wisłę po moście Świętokrzyskim, to zastanawiacie się, co można by jeszcze w nim poprawić, czego nie udało się zrobić?**

Tadeusz Korszyński: – Przez most jeź-

dzimy dwa razy dziennie. Mnie brakuje wykończenia pylonu. Projekt zakładał, że pylon ma być pomalowany na biało, a na jego szczycie miały być wymalowane herby: od strony Warszawy – herb Pragi, a od strony Pragi – herb Warszawy. Inwestorowi brakło środków na te wykończenia. Niestety, zamiast niego do pylonu dobrali się graficy. Teraz jego niższe części nie są białe czy szare, ale pstrokaty. Nie podoba mi się to, ale nie mam na to wpływu.

– **Dziękuję za rozmowę.**

Piotr Piestrzyński



foto: Michał Braszczyński

MOST ŚWIĘTOKRZYSKI

Długość mostu: 455 m

Szerokość mostu: 30 m

Wysokość pylonu: 87,5 m nad średni poziom Wisły

Most składa się z czterech pasów ruchu, po dwa w każdą stronę. Wzdłuż pasów ruchu biegną ścieżki rowerowe i chodniki dla pieszych

Przy udziale specjalistów z Instytutu Techniki Budowlanej trzeba było opracować metodę chłodzenia mas betonu, tak by wewnątrz pylonu temperatura nie przekroczyła 50-60°C