



BIULETYN LUBUSKIEJ OKRĘGOWEJ
IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA



NR 1/2013

LIPIEC • SIERPIEŃ • WRZESIEŃ

Co trzeba wiedzieć o drodze ekspresowej S-3?

W NUMERZE

- **Próbne obciążenia obiektów mostowych**
Doświadczenia Uniwersytetu
Zielonogórskiego

LUBUSKA OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

ul. Kazimierza Wielkiego 10, 66-400 Gorzów Wielkopolski
fax. 95 720 77 17 e-mail: lbs@lbs.piib.org.pl

Dział Członkowski (sprawy członkowskie): 95 720 15 38; 95 720 66 41
Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna (uprawnienia budowlane): 95 736 47 17
Okręgowy Rzecznik Odpowiedzialności Zawodowej: 95 736 47 17
Okręgowy Sąd Dyscyplinarny: 95 736 47 17
Godziny pracy biura: poniedziałek – piątek w godzinach 8.00 – 15.00



PLACÓWKA TERENOWA W ZIELONEJ GÓRZE:

ul. Wojska Polskiego 63 tel/ fax: 68 459 77 68
e-mail: delegaturaib@o2.pl
godziny otwarcia: poniedziałek – piątek: 12.00 – 16.00
(w dniach szkoleń biuro czynne: 14.00 – 18.00)

PLACÓWKA TERENOWA W ŻARACH:

ul. Osadników Wojskowych 40, tel/ fax: 68 475 33 55
godziny otwarcia:
poniedziałek – piątek: 12.00 – 16.00
dyżur Komisji Kwalifikacyjnej
– czwartek: 14.00 – 16.00



Zakresy czynności pracowników biura Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa – wszyscy pracownicy Biura zajmują się obsługą i udzielaniem informacji członkom LOIB:

- Dyrektor Biura – mgr inż. Barbara Grenda
- Sprawy administracyjno-członkowskie – mgr Małgorzata Pakulska i mgr Ewa Łopuszańska
- Sprawy administracyjne Okręgowego Sądu Dyscyplinarnego i Okręgowego Rzecznika Odpowie-
- działności Zawodowej – mgr Katarzyna Nowak
- Sprawy administracyjne Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej i Okręgowej Komisji Rewizyjnej – mgr Iwona Hryniewicz

R E K L A M A • T E Z A U R U S



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
SPOŁECZNY



Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego

Dofinansowane w 100% ze środków UE szkolenia AutoCAD, kosztorysowanie i proekologiczne rozwiązania w budownictwie

Miło nam poinformować, że w najbliższym czasie rozpoczniemy szkolenia przeznaczone dla mikro, małych i średnich przedsiębiorstw z branży budowlanej woj. lubuskiego. Kursy są przeznaczone dla właścicieli firm oraz ich pracowników. Przewidujemy szkolenia CAD na poziomie podstawowym i zaawansowanym, z kosztorysowania i proekologicznych rozwiązań w budownictwie.

Zajęcia będą organizowane m. in. w Gorzowie Wlkp. i Zielonej Górze.

Koszty szkoleń, materiałów szkoleniowych, cateringu itp. są w całości pokrywane ze środków UE.

Zainteresowanych zapraszamy do kontaktu telefonicznego – 91 488 03 07, 91 434 02 51 lub mailowego – autocadefs@tezaurus.szczecin.pl.

W numerze

- 4 Nauka** Próbne obciążenia obiektów mostowych. Doświadczenia Uniwersytetu Zielonogórskiego
- 6 Przestrzeń, urbanistyka, urbanizacja** Jak przeobrażać współczesną oraz tworzyć przyszłą rzeczywistość przestrzenną?
- 7 Inwestycja** Co trzeba wiedzieć o drodze ekspresowej S-3?
- 8 Inwestycja** Najciekawsze obiekty inżynierskie na trasie S3
- 9 Zmiany legislacyjne** Z Wiejskiej: Wiadomości dla branży
- 10 Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna**
Wskazówki dla inżynierów:
Uprawnienia budowlane
- 13 Bezpieczeństwo w budownictwie**
Bezpieczeństwo konstrukcji obiektów wielkopowierzchniowych
- 14 Komisja Ustawicznego Doskonalenia Zawodowego**
Harmonogram szkoleń na rok 2013 – II półrocze
- 15 Kalendarium LOIIB** Wydarzenia – drugi kwartał 2013 roku
- 16 Fotoreportaż**
Dzień Budowlanych – Kęszycy Leśna 2012

Szanowne Koleżanki i Koledzy

Oddajemy Wam pierwszy numer naszego pisma. Jesteśmy wprowadzić ostatnią Izbą Okręgową, która zdecydowała się na tworzenie własnego biuletynu, jednak wierzę, że spotka się on z dużym zainteresowaniem z Waszej strony. Początkowo będzie się ukazywał jako kwartalnik, ale w przyszłości, przy sprzyjających okolicznościach finansowych oraz aprobacie z Waszej strony, liczę, że będziemy mogli zwiększyć częstotliwość jego wydawania.



Chciałbym, abyście w pełni indentyfikowali się z naszą Izbą i nabrali poczucia, że każdy z Nas ma głos w sprawie jej kształtu i wizerunku, niezależnie od miejsca zamieszkiwania. Przez wszystkie lata funkcjonowania Izby jesteśmy postrzegani w kraju jako scalona rodzina. Osiągnęliśmy to jedynie dzięki wzajemnej serdeczności i zaufaniu, a swoją pozycję zawodową zbudowaliśmy w trudzie i znoju, z poczuciem rzetelnie spełnionego obowiązku. Przy tej okazji chciałbym prosić Was o pomoc polegającą na dzieleniu się z nami swoimi problemami i paradoksami towarzyszącymi Waszej pracy zawodowej. Tym samym zapraszam Was serdecznie do współredagowania biuletynu, gdyż ma być to nasze wspólne dzieło. W szczególności liczę na wsparcie osób dynamicznych, z pomysłami oraz mających wielki zapał do pracy na rzecz dobra wspólnego.

Kończąc, chciałbym przypomnieć o jesiennych wyborach delegatów na przyszłoroczny zjazd sprawozdawczo-wyborczy. Od decyzji, jaką wtedy podejmiemy, zależeć będzie kształt naszej Izby w kolejnej kadencji. Niech osoby reprezentujące Nas w Okręgowych Organach Izby budują pozytywny wizerunek w inżynierskim środowisku.

Józef Krzyżanowski

– Przewodniczący Okręgowej Rady Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

Biuletyn Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

Wydawca: Lubuska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa, ul. Kazimierza Wielkiego 10, 66-400 Gorzów Wielkopolski, fax. (95) 720-77-17, e-mail: lbs@lbs.piib.org.pl

Projekt i przygotowanie DTP_Nowik: Robert Nowicki, www.nowik.net.pl

Okladka: Wiadukt WS-17 w ciągu drogi ekspresowej S3 na odcinku 2.

Autorzy: Halina Szamotulska – Oddział GDDKiA w Zielonej Górze, Zenon Pilarczyk – Rzecznik budowlany, Jerzy Kaszyca – Rzecznik budowlany (architektura i urbanistyka), Krystyna Sibińska – Poseł na Sejm RP, Józef Krzyżanowski – Przewodniczący Okręgowej Rady Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa, Artur Juszczyk – Asystent, Zakład Dróg i Mostów Uniwersytetu Zielonogórskiego, Jakub Marcinowski – Dziekan Wydziału Inż. Łąd. i Środ. Uniwersytetu Zielonogórskiego, Adam Wysokowski – Kierownik Zakładu Dróg i Mostów Uniwersytetu Zielonogórskiego, Emilia Kucharczyk – Sekretarz Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej, Wojciech Janik – Komisja Ustawicznego Doskonalenia Zawodowego.

Nakład: 3 000 egzemplarzy

Publikowane w Biuletynie LOIIB artykuły prezentują stanowiska, opinie i poglądy ich autorów.

Redakcja zastrzega sobie prawo skracania i adjustacji tekstów oraz zmiany tytułów.

Przedruki i wykorzystywanie opublikowanych materiałów, mogą odbywać się wyłącznie za zgodą Redakcji.

Materiałów niezamówionych nie zwracamy.

Próbnе obciążenia obiektów mostowych

Doświadczenia Uniwersytetu Zielonogórskiego (cz.1)

Zespół naukowców z Wydziału Inżynierii Lądowej i Środowiska Uniwersytetu Zielonogórskiego od kilku lat z powodzeniem realizuje badania konstrukcji mostowych pod próbnym obciążeniem. Dzięki nim dopuszczono do bezpiecznej eksploatacji kilku obiektów w kraju.

Wprowadzenie

Budowa nowych szlaków komunikacyjnych związana jest ściśle z koniecznością pokonywania przeszkód naturalnych (rzeki, wąwozy), jak i sztucznych (drogi i linie kolejowe). W takich szczególnych miejscach znajdują swoją lokalizację budowle komunikacyjne w postaci wiaduktów, estakad, mostów, kładek czy przepustów.

Jak ogólnie wiadomo, budowle komunikacyjne są obiektami odpowiedzialnymi. Katastrofa budowlana obiektu mostowego niesie ze sobą ogromne skutki materialne i społeczne. Wszystkim znanym są problemy, z jakimi mamy styczność przy przebudowie czy remoncie obiektu inżynierskiego. Gdy dodamy do tego nagły przypadek wystąpienia awarii, powstaje problem, który wymaga natychmiastowej interwencji. Dlatego zanim pojawią się pierwsi użytkownicy na moście, niezbędne jest wykonanie próbnego obciążenia. Jest to możliwe, gdyż zarówno w przypadku obiektów drogowych, jak i kolejowych stosunkowo łatwo można zrealizować obciążenie i sprawdzić prawidłowość zachowania się wybudowanej konstrukcji pod znanym obciążeniem. Wykorzystuje się do tego tabor drogowy (wywrotki załadowane kruszywem) lub kolejowy (lokomotywy).

Zgodnie z Warunkami Technicznymi [1, 2 – lit. cz. 2] „konstrukcja obiektu inżynierskiego powinna spełniać warunki zapewniające nieprzekroczenie stanów granicznych nośności i stanów granicznych użytkowania w każdym z jego elementów i w całej konstrukcji. (...) Warunki bezpieczeństwa konstrukcji (...) uznaje

się za spełnione, jeżeli konstrukcja obiektu została zaprojektowana zgodnie z Polskimi Normami dotyczącymi projektowania i obliczania konstrukcji i wykonana przez wykonawcę spełniającego warunki określone odrębnymi przepisami”.

Badanie obiektu pod próbnym obciążeniem ma na celu weryfikację schematu obliczeniowego z obciążeniem rzeczywistym, jakiemu zostanie poddany most w trakcie eksploatacji. Musi ujawnić cechy wskazujące na zbliżenie się do poziomu wyczerpania nośności, ale jednocześnie nie wywołać niebezpiecznych skutków, które uniemożliwiłyby jego użytkowanie lub obniżyły jego nośność [3 – lit. cz. 2]. Realizacja badania odbywa się na podstawie projektu próbnego obciążenia, który powinien być opracowany metodami zgodnymi z założeniami Projektanta oraz wiedzą techniczną zawartą w normach [4-16 – lit. cz. 2]. W projekcie przygotowanym przez jednostkę projektową lub naukowo-badawczą powinny zostać zawarte m.in.: schematy obciążeń konstrukcji z uwzględnieniem oddziaływania statycznego oraz dynamicznego, rodzaje wielkości mierzonych (przemieszczenia, odkształcenia) i miejsca pomiaru (ustrój nośny, podpory) z określeniem sprzętu i czasu pomiaru. Podczas próbnego obciążenia wykonuje się pomiar przemieszczeń poziomych i pionowych nad łożyskami oraz strzałek ugięcia przęsta w środku rozpiętości konstrukcji. Współcześnie do pomiarów przemieszczeń najczęściej używa się indukcyjnych lub transformatorowych przetworników przemieszczeń umożliwiających pełną

automatyzację prowadzenia pomiarów z komputerową archiwizacją wyników pomiarów włącznie. Dodatkowo przy badaniach konstrukcji mostowych, głównie stalowych, o skomplikowanych schematach statycznych określa się deformacje, wykorzystując pomiary odkształceń wykonane metodami tensometrii elektrooporowej [17 – lit. cz. 2]. Zakład Dróg i Mostów, działający w ramach Instytutu Budownictwa na Wydziale Inżynierii Lądowej i Środowiska Uniwersytetu Zielonogórskiego, od kilku lat z powodzeniem realizuje badania konstrukcji mostowych pod próbnym obciążeniem. Przeprowadzone badania umożliwiły dopuszczenie do bezpiecznej eksploatacji kilku obiektów w kraju, których opis podano poniżej.

Przeprowadzone badania

- **Obiekt kolejowy w okolicy Międzyrzecza Podlaskiego**

Realizacja mostu na Podlasiu była wynikiem modernizacji jednej z najważniejszych linii kolejowych w Europie (2. Pannoeuropejski Korytarz Transportowy) E 20 Berlin – Moskwa. Dwutorowy obiekt mostowy zlokalizowany w ciągu wspomnianej linii magistralnej jest usytuowany w okolicy Międzyrzecza Podlaskiego. Zaprojektowany został dla najwyższej klasy obciążeń (k+3). Ustrój nośny mostu to jednoprzęsłowa konstrukcja zespolona stalowych dźwigarów z żelbetowym pomostem. Rozpiętość teoretyczna obiektu wynosi $L_t=18,00$ m. Pod każdym torem przewidziano niezależne konstrukcje, których osie podłużne pokrywają się z osiami torów. Z uwagi na utrzymanie ciągłego ruchu

na strategicznej linii kolejowej konieczna była dwuetapowa realizacja obiektu. W pierwszej kolejności wykonano przęsto pod torem nr 2, a następnie po dopuszczeniu do użytkowania wykonano konstrukcję pod tor nr 1. Z uwagi na etapowość budowy również realizacja badań pod próbnym obciążeniem została podzielona odpowiednio na etapy. Pierwsze badanie dla toru nr 2 zostało wykonane w lutym 2009 r., zaś drugie dla toru nr 1 w lipcu tego samego roku. Ze względu na powtarzalność konstrukcji i chęć porównania wyników oba badania były realizowane w sposób maksymalnie do siebie zbliżony. Badania były prowadzone w zakresie statycznym i dynamicznym.



Widok badania przęsta nr 1

Analiza wyników pomiarów wykazała, że badana konstrukcja mostu pracuje w zakresie sprężystym (pomierzone ugięcia mieszczą się w spodziewanych granicach przewidzianych w projekcie próbnego obciążenia).

● **Wiadukty drogowe w okolicy Mazurowic**

Przedmiotowe obiekty znajdują się na Dolnym Śląsku w ciągu drogi krajowej nr 94 Legnica – Wrocław nad międzynarodową linią kolejową relacji Drezno – Wrocław (E-30). Jest to ważna arteria komunikacyjna stanowiąca alternatywny dojazd do Wrocławia dla autostrady A-4 od strony zachodniej. Realizacja inwestycji została podzielona na dwa etapy. Pierwszy obejmował wykonanie nowego wiaduktu zachodniego wraz z odcinkiem drogi. Drugi etap wymagał

przełożenia ruchu na nową nitkę drogi krajowej z wykorzystaniem wybudowanego wiaduktu. Konieczna była rozbiórka istniejącego obiektu, który nie spełniał wymagań technicznych, w miejsce którego wybudowano bliźniaczy obiekt wschodni. Realizacja była utrudniona z uwagi na utrzymanie ciągłości ruchu kolejowego na ważnej magistrali kolejowej. Konstrukcje zostały wykonane w skosie 65° względem osi torów jako trójprzęstowe żelbetowe mosty sprężone o rozpiętości Lt = 11,70 m + 19,00 m + 15,90 m.

Próbne obciążenie przeprowadzono dwuetapowo w dniu 26 kwietnia oraz 21 października 2010 roku. Do badań wykorzystano cztery samochody ciężarowe, każdy o masie ponad 40 ton. W projekcie badań przewidziano realizację dwóch ustawień statycznych obciążenia dla każdego z obiektów i zgodnie z tymi założeniami realizowano kolejno pomiary. W chwili obciążenia na wiadukcie ustawiono ponad 160 ton, zaś ugięcie mostu wyniosło zaledwie kilka milimetrów. Sposób realizacji kolejnych próbných obciążen przedstawiono na fotografii.



Widok obiektu wschodniego podczas badania

Na podstawie przeprowadzonych badań i ich analizy autorzy stwierdzili, że obiekt mostowy może być przekazany do użytkowania bez ograniczeń eksploatacyjnych.

● **Most drogowy w ciągu obwodnicy Babimostu**

Obiekt inżynierski w ciągu drogi wojewódzkiej nr 303 i 304 stanowi ważny element wybudowanej w 2010 roku ob-

wodnicy miasta Babimost nad kanałem Gniła Obra. Most posiada układ czterech przęset, w którym trzy przęsta zaprojektowano jako konstrukcję zespólną opartą na czterech dźwigarach stalowych o rozpiętości teoretycznej Lt = 27,50 + 35,00 + 27,50 m oraz wolnopodparte przęsto z prefabrykatów typu Kujan o długości Lt = 14,30 m. Łączna długość obiektu wynosi ponad 100 m. Badaniu pod próbnym obciążeniem w dniu 30 lipca 2010 r. poddano przęsta stalowo-betonowe. Zgodnie z projektem próbnego obciążenia przeprowadzono cztery próby statyczne, które zakończyły się wynikami pozytywnymi.



Widok mostu na obwodnicy Babimostu podczas próbnego obciążenia

Obecnie mieszkańcy miasta Babimost odczuli wyraźną ulgę dzięki wyprowadzeniu znaczącej części ruchu poza miasto. Obwodnica Babimostu jest jedną z wielu inwestycji Zielonogórskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich, która poprawiła komfort jazdy oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego w województwie lubuskim.

Ciąg dalszy artykułu w kolejnym wydaniu, a w nim m. in. o realizowanym przez zespół badawczy pod próbnym obciążeniem wiaduktu drogowego w okolicy miejscowości Rosin w ciągu drogi krajowej nr 3 na odcinku Świebodzin – Sulechów.

Autorzy:
mgr inż. Artur Juszczyk, Asystent, Zakład Dróg i Mostów Uniwersytetu Zielonogórskiego
prof. UZ dr hab. inż. Jakub Marcinowski,
Dziekan Wydziału Inż. Łąd. i Środ.
Uniwersytetu Zielonogórskiego
prof. UZ, dr hab. inż. Adam Wysokowski,
Kierownik Zakładu Dróg i Mostów Uniwersytetu Zielonogórskiego

Jak przeobrazić współczesną oraz tworzyć przyszłą rzeczywistość przestrzenną?

Przestrzeń, urbanistyka, urbanizacja to trzy podstawowe określenia wprost odnoszące się do postawionego w tytule pytania. Jak je pogodzić? Bez wątplenia, elementy zagospodarowania przestrzennego winny być łączone z czynnikami rozwoju społeczno-gospodarczego.

Przypomnijmy. Przestrzeń – to obok czasu forma istnienia materii. Urbanistyka – to nauka o zasadach planowania przestrzennego miast i osiedli oraz o ich powstawaniu i historii rozwoju. Szeroki zakres urbanistyki wymaga korzystania z wielu nauk pomocniczych, socjologicznych, przyrodniczych i technicznych. Urbanizacja – to rozwój i powiększanie się miast oraz przekształcanie innych form osadniczych na rozwój miejski.

Esencją tych trzech źródeł filozofii jest wielokrotnie powtarzane stwierdzenie, że „elementy zagospodarowania przestrzennego winny być łączone z czynnikami rozwoju społeczno-gospodarczego”. To zintegrowane podejście powoduje postrzeganie przestrzeni jako obszaru różnicowania przebiegu efektów i procesów społeczno-gospodarczych, środowiskowych i kulturowych. Procesy te w znaczącej mierze są (i być powinny) niezależne od istniejących struktur administracyjnych za-

rządzenia procesami rozwojowymi. Konieczna jest – tak długo i mozolnie przygotowana przez ministerstwo budownictwa i GM – reforma procesu planistycznego i inwestycyjnego. System gospodarowania przestrzenią winien być racjonalny, sprawny i przyjazny dla środowiska oraz obywatela. Teza dotychczas rzadko stosowana w naszej rzeczywistości. Chaos przestrzenny, przypadkowość lokalizacji inwestycji, brak logicznego uzasadnienia przyjmowanych rozwiązań. Trudno się dziwić tej sytuacji, gdyż w obecnych strukturach organizacyjnych „gospodarki przestrzennej” brak specjalistycznych jednostek planistycznych oraz decyzyjnych (zlikwidowano wielobranżowe biura planowania przestrzennego, miejskie pracownie urbanistyczne czy też środowiska głównych architektów szczebla wojewódzkiego i miejskiego). Żle skonstruowane, nierzadko nieskoordynowane branżowo plany miejscowe osiągają niebezpieczny pułap. Istnieje też konieczność uporządkowania zdemoralizowanego rynku nieruchomości, bo obecny stan ma swoje niekorzystne przełożenie na przyszłe

koszty społeczne i gospodarcze. Uczestnicy kompleksowego procesu szeroko pojętej urbanizacji winni brać pełną odpowiedzialność za skutki swoich – niejednokrotnie mało racjonalnych – poczynań. Inwestor publiczny czy prywatny, projektant, władza publiczna ustawodawcza (rady miast i gmin) oraz wykonawcza (prezydenci miast, burmistrzowie) muszą na poszczególnych etapach przypisanych im zadań (obowiązków) analizować dalsze konsekwencje podejmowanych decyzji. Projektant nie powinien bezkrytycznie podporządkowywać się „nieracjonalnym” pomysłom czy też sugestiom inwestora, gdyż prowadzi to w konsekwencji do wynaturzeń przestrzenno-realizacyjnych, a ponadto podważa jego odpowiedzialność zawodową, której winien strzec, zdobywając uprawnienia do jej prowadzenia. Władza uchwałodawcza (radni miast i gmin) w szerszym niż dotychczas zakresie powinna korzystać za specjalistycznych konsultacji (przed uchwaleniem przedkładanych przez inwestora do realizacji) planów miejscowych. Władza wykonawcza (często występująca równocześnie w roli inwestora) winna bezwzględnie honorować zapisy i ustalenia w przyjętych planach, a w wyjątkowych przypadkach posiadać mocne argumenty na dokonanie odstępstwa od obowiązujących zasad zagospodarowania przestrzeni. Przykłady nieracjonalnej próby wykorzystania przestrzeni, tak publicznej, jak i niepublicznej, w kolejnych odcinkach działu „przestrzeń, urbanistyka, urbanizacja”.

mgr inż. arch. Jerzy Kaszyca,
rzeczoznawca budowlany
(architektura i urbanistyka)



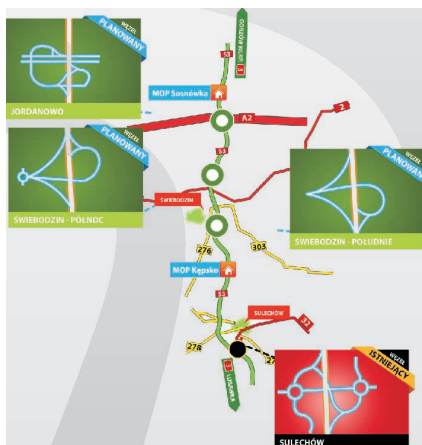
Co trzeba wiedzieć o drodze ekspresowej S-3?

Najdłuższy odcinek drogi ekspresowej S3 leży na terenie województwa lubuskiego – w sumie to 184 km. Za realizację 144 kilometrów ekspresówki od Gorzowa Wlkp. do Nowej Soli odpowiedzialny jest Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Zielonej Górze.

Droga ekspresowa S3 jest częścią międzynarodowej trasy E65. Docelowo połączy Świnoujście, autostradę A6 (poprzez węzeł „Klucz”), Gorzów Wielkopolski, autostradę A2 (poprzez węzeł „Jordano-wo”), Zieloną Górę, autostradę A4 (poprzez węzeł „Legnica”) z Republiką Czeską na granicy w Lubawce. Najdłuższy odcinek drogi ekspresowej S3 leży na terenie województwa lubuskiego. Odległość granicy województwa zachodniopomorskiego do granicy województwa dolnośląskiego po trasie S3 wynosi 184 km. Za realizację 144 kilometrów ekspresówki od Gorzowa Wlkp. do Nowej Soli odpowiedzialny jest Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Zielonej Górze.

S-3 – Międzyrzecz-Sulechów

Cały odcinek od Międzyrzecza do Sulechowa (43 km) podzielony został na trzy mniejsze.



Na trasie drogi ekspresowej S3 powstają następujące obiekty inżynierskie:

34 wiadukty w ciągu drogi ekspresowej S3 i w ciągu dróg poprzecznych, w tym jeden wiadukt kolejowy i jeden wiadukt nad linią kolejową PKP oraz 25 przepustów drogowych skrzynkowych, w tym przystosowanych dla ptaków, gadów oraz drobnej zwierzyny polnej i leśnej.

terenach miasta i gminy Świebodzin, gminy Skąpe oraz miasta i gminy Sulechów. Po stronie północnej droga zostanie włączona do węzła „Międzyrzecz Południe”, a po stronie południowej do węzła „Sulechów”. Odcinek o długości ok. 43 km powstanie pomiędzy obwodnicą Międzyrzecza a obwodnicą Sulechowa, które zostały zrealizowane wg odrębnych procedur inwestycyjnych.

Zakres zadania

- (1) Budowa trasy głównej wraz z włączeniami do węzłów „Międzyrzecz Południe” i „Sulechów” oraz równoległych dróg dojazdowych
- (2) Przebudowa dróg poprzecznych związanych z budową drogi S3
- (3) Odwodnienia dróg wraz z budową urządzeń oczyszczających
- (4) Budowa dróg dojazdowych do odciętych działek
- (5) Budowa węzłów drogowych przy mieście Świebodzin
- (6) Budowa Obwodu Utrzymania Drogi „Sulechów”
- (7) Budowa obiektów mostowych w ciągu i nad drogą S3, przepustów drogowych i przejścia dla zwierząt
- (8) Budowa urządzeń ochrony środowiska, zieleni ochronnej, krajobrazowej i dogęszczającej skraje drzewostanów leśnych
- (9) Budowa urządzeń towarzyszących – sanitarnych, elektroenergetycznych i teletechnicznych
- (10) Wykonanie urządzeń organizacji i bezpieczeństwa ruchu
- (11) Przebudowa istniejących urządzeń uzbrojenia terenu kolidujących z przedsięwzięciem

Przebieg	Długość (km)	Ilość obiektów mostowych	Wartość umowy (mln zł)	Wykonawca
1 Od południowego węzła obwodnicy międzyrzeczkiej do obwodnicy Świebodzina	17,1	14	336,5	Mota - Engil
2 Obwodnica Świebodzina	7,4	5	204,9	Strabag
3 Od Świebodzina do węzła Sulechów (3+4)	18,5	13	336,1	Budimex

Odcinek drogi ekspresowej S3 Międzyrzecz – Sulechów położony jest na terenie województwa lubuskiego w trzech powiatach: międzyrzeczkim,

świebodzińskim i zielonogórskim. Początek odcinka drogi znajduje się na terenie administracyjnym miasta Międzyrzecz, następnie trasa przebiega po

Opracowanie: Halina Szamotulska, Oddział GDDKiA w Zielonej Górze

Najciekawsze obiekty inżynierskie na trasie S3 (cz. 1)

Na trasie drogi ekspresowej S3 powstają 34 wiadukty – zdecydowana większość z nich to imponujące obiekty inżynierskie. W tym wydaniu przedstawiamy jeden z nich – to estakada WS-02a pod Międzyrzeczem.

Forma architektoniczna wiaduktu, w postaci ustroju skrzynki sprężonej, pozwoliła na uzyskanie stosunkowo niewielkiej wysokości konstrukcji, przez co uzyskuje się obiekt o korzystnym wyglądzie. Prowadzenie niwelety drogi w tuku przy spadku jednostronnym jezdni, tj. 4,5 procent na wiadukcie, na wysokości 14 m w kierunku spadku obniżenia terenu podkreśla rozległy charakter przekraczanej doliny, a jednocześnie nie stanowi bariery ograniczającej jej walory krajobrazowe przy zachowaniu dostatecznej widoczności otaczających ją terenów. Wykonanie przyczółków zatopionych w nasypie przy jednocześnie stosunkowo niedużej wysokości konstrukcji ustroju nośnego powoduje wrażenie otwarcia przestrzeni pod obiektem. Obiekt został posadowiony na palach prefabrykowanych, które zostały pograżone w gruncie przy zastosowaniu kafarów udarowych. Dla wszystkich podpór obiektu wykonano pale o łącznej długości ponad 17 km. Podpory obiektu stanowią filary żelbetowe jednostupowe o przekroju wielokątnym. Górna część filara posiada wykształconą poszerzoną głowicę, na której zamontowano łożyska do oparcia ustroju nośnego. Konstrukcja ustroju nośnego to konstrukcja o przekroju skrzynkowym w układzie statycznym belki ciągłej. Pozwala ona na realizację obiektu przy wykorzystaniu technologii nasuwa-

nia podłużnego. Wymiary skrzynki, tj. szerokość dolnej półki 5,5 m rozszerzająca się ku górze do 7,7 m przy połączeniu z płytą i wspornikiem. Na zewnątrz skrzynki projektuje się wsporniki o wysięgu od 2 do 2,65 m. Grubość wsporników zmienna – od 0,25 m na krawędzi gzymsu do 0,45 m przy połączeniu z belką. Na wsporniku wykonuje się kapy monolityczne chodnikowe z gzymsem. Wysokość ustroju nośnego skrzynkowego w osi 3 m. Taki sposób realizacji pozwala do minimum ograniczyć zajętość terenu, a przy zastosowaniu sprężania, umożliwiającego uzyskanie niższych wskaźników zużycia ilości stali zbrojeniowej w porównaniu do analogicznej konstrukcji żelbetowej, przyczynia się do obniżenia kosztów realizacji całego przedsięwzięcia.

Technologia wykonania

Technologia wykonania estakady podzielona została na dwa etapy budowy. Pierwszy etap polega na wykonaniu fundamentów i filarów słupów za pomocą tradycyjnego deskowania. Natomiast drugi etap dotyczy wykonania ustroju nośnego opierającego się na wcześniej wykonanych podporach wiaduktu. Rozwiązanie przyjęte w drugim etapie polega na zastosowaniu metody nasuwania podłużnego, czyli na wykonaniu przed wiaduktem wytwórni ustroju nośnego, skąd wykonany ustrój zostaje wysunięty

na podpory estakady. Prace na wytwórni polegają na zazbrojeniu i betonowaniu segmentu, sprężeniu przy określonej wytrzymałości, a następnie wsunięciu segmentu na podpory. Po wykonaniu kolejnego segmentu, który połączony jest monolitycznie z wcześniej wykonanym następuje nasunięcie obydwu w celu wykonania kolejnego, aż do osiągnięcia 34 powtórzeń cyklu nasuwania. Na tyle bowiem sekcji podzielono ustrój nośny w ciągu jezdni drogi. Wykonanie jednego segmentu trwa od 7 do 9 dni.

Podstawowe parametry estakady

- **szerokość obiektu** (bariera z gzymsem i krawężnikiem, pas awaryjny, jezdnia, bariera z gzymsem i krawężnikiem, przerwa między jezdniami itd.) 26,7m
- **długość całkowita obiektu:** jezdnia wschodnia – 750,9m, jezdnia zachodnia – 735m

Do wykonania obiektu wykorzystane zostanie m.in.:

- 3,5 tys. ton stali zbrojeniowej
- kable sprężające o długości ponad 40 km
- ponad 21 tys. metrów sześciennych betonu konstrukcyjnego
- długość pali fundamentowych wbitych w podłoże pod fundamenty: ponad 17 km

Opracowanie: Halina Szamotulska, Oddział GDDKiA w Zielonej Górze

Rozpoczęcie pracy przy obiekcie (wytyczenie obiektu) – 22. 09. 2010 r.; planowany okres realizacji zgodnie z harmonogramem 574 dni; średnia liczba pracowników wykonujących pracę przy obiekcie wynosi 70 osób



Z Wiejskiej: Wiadomości dla branży

W ostatnim czasie sejm przyjął dwie ustawy związane z planowaniem przestrzennym. Pierwsza to ustawa z dnia 8 marca 2013 roku o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. nr 0 z 2013 r., poz. 405). Ustawa weszła w życie 12 kwietnia br. Zmiany zostały wprowadzone jako inicjatywa poselska i dotyczyły uporządkowania zapisów w art.17 i 18 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Nowe przepisy eliminują wątpliwości interpretacyjne w zakresie przepisów odsytających do przepisu dotyczącego ogłoszenia o wyłożeniu do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Dotychczasowy nieprecyzyjny zapis funkcjonował od 2010 roku, kiedy to został uchylony pkt 10 w art. 17, a pkt 9 otrzymał nowe brzmienie obejmujące również treści zawarte w uchylanym pkt 10. Te zmiany były konieczne, ponieważ zapisy art. 17 pkt 11 i art. 18 ust. 1 w dalszym ciągu odsyłały do tego uchylonego punktu 10. Zmiany mają charakter jedynie porządkowy i nie wpływają na meritum ustawy. Doprecyzowany został również zapis dotyczący składania uwag w postaci elektronicznej, opatrzonej bezpiecznym podpisem elektronicznym, podczas wyłożenia publicznego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, przez przywołanie ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym.

Zmiany mają charakter wyłącznie legislacyjny, a ich wprowadzenie porządkuje zapisy ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Druga ustawa to ustawa z dnia 8 marca 2013 r o zmianie ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz.U. nr 0 z 2013 r. poz. 503). Ustawa weszła w życie 25 maja br. Jest to również inicjatywa poselska.

Podstawą zmiany przeznaczenia

gruntów rolnych na inwestycyjne jest miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Zanim jednak zostanie on uchwalony lub zmieniony, gmina musi uzyskać na to zgodę ministra rolnictwa (grunty klas I-III) lub marszałka województwa. Prawo do występowania o wyrażenie tej zgody przyznano wójtowi, burmistrzowi i prezydentowi miasta. Jednak z wielu orzeczeń sądów administracyjnych wynikało, że stroną postępowania o wydanie tej zgody może być także właściciel i użytkownik wieczysty gruntu, który w miejscowym planie miałby być odrolniony. Parlament znowelizował ustawę o ochronie gruntów rolnych i leśnych – nowe przepisy wskazują, iż stroną w postępowaniu dotyczącym wydania zgody na zmianę przeznaczenia gruntu może być wyłącznie wójt, burmistrz albo prezydent miasta. W trakcie dyskusji nad projektowanymi zmianami strona rządowa przytoczyła dane statystyczne, z których wynika, że co roku ponad 1 tys. ha gruntów rolniczo najcenniejszych, czyli kl. I-III, przeznaczanych jest na cele nierolnicze. Spowodowało to wprowadzenie poprawki, zgodnie z którą każda zmiana przeznaczenia gruntu rolnego kl. I-III, bez względu na wielkość obszaru, będzie wymagała zgody właściwego ministra.

Kolejna zmiana wywołana została koniecznością uporządkowania spraw związanych z windykacją niektórych opłat związanych z wyłączeniem gruntów rolnych z produkcji.



w 2011 roku Funduszu Ochrony Gruntów Rolnych w połączeniu z brakiem jednoznacznych przepisów spowodowała spadek dochodów niektórych województw o 20-30 procent. Dlatego też nowelizacja przepisów wskazała na Marszałka Województwa jako na organ upoważniony do windykacji opłat i odsetek bankowych oraz od nieterminowych wpłat należności i opłat związanych z wyłączeniem z produkcji gruntów rolnych.

Krystyna Sibińska,
Poset na Sejm RP

Wskazówki dla inżynierów:

Uprawnienia budowlane

Inżynierowie, którzy odbierają dyplomy ukończenia uczelni, nie zamykają za sobą okresu nauki i egzaminów. Szukają informacji, jak uzyskać uprawnienia budowlane. Bywa jednak, że nie potrafią określić, w jakiej specjalności i w jakim zakresie chcieliby je uzyskać.

Mimo że informacje związane z uzyskiwaniem uprawnień budowlanych były wielokrotnie przedmiotem artykułów, to nadal cieszą się sporym zainteresowaniem. Warto zatem tej tematyce ponownie poświęcić odrobinę uwagi.

Podstawowe informacje

Wymagania do uzyskania uprawnień budowlanych, które stanowią podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, zostały określone w przepisach: ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity z 2010 r. Dz.U. Nr 243 poz. 1623 z późn. zm.) oraz w rozporządzeniu Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 2006r., Nr 83, poz. 578 z późn. zm.).

Uprawnienia nadają Okręgowe Izby Inżynierów Budownictwa, a organem właściwym, którego zadaniem jest prowadzenie postępowań związanych z nadawaniem uprawnień budowlanych, są Okręgowe Komisje Kwalifikacyjne. Postępowanie związane z nadaniem uprawnień budowlanych składa się z dwóch etapów:

1. postępowania kwalifikacyjnego, w którym Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna bada posiadane kwalifikacje osoby ubiegającej się o uprawnienia budowlane. W postępowaniu kwalifikacyjnym dokonana jest ocena przedstawionej praktyki zawodowej oraz wykształcenia, a także sprawdzana jest kompletność wymaganych dokumentów, jakie powinny być dotączy-

ne do wniosku o nadanie uprawnień. W wyniku postępowania kwalifikacyjnego Komisja orzeka, czy osoba ubiegająca się o uprawnienia budowlane jest dopuszczona do egzaminów, bądź o odmowie nadania uprawnień budowlanych w przypadku braku wymaganych kwalifikacji albo braku wymaganych dokumentów pomimo wezwania do ich uzupełnienia;

2. Przeprowadzenia egzaminu na uprawnienia budowlane. Należy również zdać egzamin ze znajomości przepisów prawnych dotyczących procesu budowlanego oraz umiejętności praktycznego zastosowania wiedzy technicznej. Egzamin taki odbywa się dwa razy do roku i składa się z części pisemnej oraz ustnej. Uprawnienia budowlane nadawane są w formie decyzji administracyjnej. Postępowanie o nadanie uprawnień budowlanych jest więc sformalizowane, co jest niezbędne z uwagi na fakt, iż nadanie określonej osobie uprawnień budowlanych jest gwarancją i świadectwem, że osoba ta posiada odpowiednie kwalifikacje zawodowe oraz może ponosić pełną odpowiedzialność za wykonywaną pracę.

Uprawnienia budowlane nadawane są w następujących specjalnościach: architektonicznej (za wyjątkiem uprawnień do projektowania bez ograniczeń, które nadają Okręgowe Izby Architektów), konstrukcyjno-budowlanej, drogowej, mostowej, kolejowej, wyburzeniowej, telekomunikacyjnej, instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń cieplnych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych oraz instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji

i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych. Uprawnienia są podzielone ze względu na ich zakres i mogą być udzielone do projektowania lub/i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń lub w ograniczonym zakresie w zależności od posiadanego wykształcenia.

Uzyskanie uprawnień do projektowania bez ograniczeń i sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych wymaga ukończenia studiów magisterskich na kierunku odpowiednim dla danej specjalności, odbycia dwuletniej praktyki przy sporządzaniu projektów oraz odbycia rocznej praktyki na budowie. Do projektowania w ograniczonym zakresie należy ukończyć wyższe studia zawodowe na kierunku o odpowiedniej specjalności lub ukończyć studia magisterskie na kierunku pokrewnym oraz odbyć taką samą praktykę jak w przypadku uprawnień bez ograniczeń. Do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń wymagane jest ukończenie studiów magisterskich na kierunku odpowiednim dla danej specjalności oraz odbycie dwuletniej praktyki na budowie, a do kierowania robotami budowlanymi w ograniczonym zakresie – ukończenie studiów zawodowych na kierunku odpowiednim dla danej specjalności lub ukończenie studiów magisterskich na kierunku pokrewnym oraz odbycie trzyletniej praktyki zawodowej na budowie.

Z powyższego wynika, że obecnie warunkiem uzyskania uprawnień budowlanych jest posiadanie wykształcenia wyższego magisterskiego lub zawodowego. A zatem osoby z wykształceniem średnim technicznym nie mogą ubiegać się o uprawnienia budowlane, chyba że

spełniają warunki wskazane w art. 5 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o zmianie ustawy – Prawo budowlane oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2005r. Nr 163, poz. 1364). W świetle przywołanego przepisu przejściowego wiele osób, które przed dniem wejścia w życie ustawy uzyskały wykształcenie wymagane na podstawie przepisów dotychczasowych oraz rozpoczęły odbywanie wymaganej praktyki, mogą uzyskać uprawnienia budowlane na dotychczasowych zasadach. Aby skorzystać z dyspozycji przepisu art. 5 przywołanej ustawy, należało przed 1 stycznia 2006 r. uzyskać wymagane wykształcenie i rozpocząć odbywanie wymaganej praktyki zawodowej. Wskazane warunki muszą być spełnione łącznie.

Praktyka zawodowa

Należy pamiętać, że warunkiem zaliczenia praktyki zawodowej jest praca polegająca na bezpośrednim uczestnictwie w pracach projektowych albo na pełnieniu funkcji technicznej na budowie pod kierunkiem osoby posiadającej odpowiednie uprawnienia budowlane bez ograniczeń i będącej czynnym członkiem samorządu zawodowego, a w przypadku odbywania praktyki za granicą – pod kierunkiem osoby posiadającej uprawnienia odpowiednie w danym kraju. Praktyka zawodowa powinna być odbyta po uzyskaniu dyplomu wyższej uczelni. Może zostać zaliczona praktyka odbyta po ukończeniu trzeciego roku studiów wyższych, z wyłączeniem praktyki objętej programem studiów. Jej cały zakres powinien być zgodny ze specjalnością uprawnień budowlanych, o jakie się ubiega, a więc w przypadku np. specjalności drogowej praktyka winna być odbyta przy projektowaniu obiektów drogowych bądź na budowie obiektów drogowych. Do praktyki zawodowej na budowie zalicza się wykonywanie czynności inspekcyjno-kontrolnych w organach nadzoru budowlanego. Jest to wyjątek od ustawowej zasady odbywania praktyki zawodowej na budowie. Następnym wyjątkiem od wskazanej zasady

jest możliwość zaliczenia do praktyki zawodowej na budowie pracy w organach administracji rządowej albo jednostkach samorządu terytorialnego, realizujących zadania zarządcy drogi publicznej, polegającej na wykonywaniu czynności na terenie budowy i obejmującej konieczność fachowej oceny zjawisk lub samodzielnego rozwiązywania zagadnień architektonicznych oraz techniczno-organizacyjnych w wymiarze stanowiącym nie więcej niż połowę wymaganego okresu.

O czym należy pamiętać:

1. Praktyka zawodowa odbywana w tym samym czasie jednocześnie na budowie i przy sporządzaniu projektów policzona zostanie tylko raz i dla jednych czynności, podobnie będzie w przypadku odbywania praktyki zawodowej na kilku budowach w tym samym czasie.
2. Jeżeli praktykę odbywa się w niepełnym wymiarze czasu pracy, okres praktyki ulega wydłużeniu, wynikającemu z różnicy czasu w stosunku do pełnego jego wymiaru.
3. Praktykę można odbywać również w ramach pracy na innych niż umowa o pracę zasadach (np. umowa zlecenie, o dzieło), pod warunkiem że w ramach oceny będzie oświadczenie kierującego praktyką określające zakres czasu i obowiązków odbywanej praktyki.

Kto może być osobą nadzorującą praktykę zawodową? Praktykę powinna nadzorować osoba posiadająca uprawnienia budowlane bez ograniczeń we właściwej specjalności i będąca czynnym członkiem samorządu zawodowego. Należy jednocześnie przyjąć, że powinna być to osoba, która faktycznie wykonuje funkcję kierownika budowy lub robót w przypadku praktyki wykonawczej na budowie lub osoba sprawująca funkcję projektanta przy sporządzaniu projektu w przypadku praktyki projektowej.

Jak dokumentować praktykę zawodową? Dokumentację praktyki prowadzi się w „Książce praktyki zawodowej”, za-

rejestrowanej w Okręgowej Izbie Inżynierów Budownictwa. Książka wydawana jest i rejestrowana na wniosek (wzór na stronie internetowej OIIB) oraz po przedłożeniu dokumentu potwierdzającego posiadane wykształcenie. Dla studentów nieposiadających jeszcze dyplomu odpowiednim dokumentem jest zaświadczenie potwierdzające ukończenie trzeciego roku studiów i podanie kierunku studiów, które jest wydawane przez Dziekana. Czas praktyki zawodowej zaliczany jest od pierwszego wpisu po zarejestrowaniu książki praktyki. Wpisy powinny być dokonywane na bieżąco, zgodnie z przebiegiem odbywanej praktyki.

W książce praktyki zawodowej wpisuje się:

1. wyszczególnienie robót budowlanych i obiektów budowlanych, przy projektowaniu których bezpośrednio uczestniczyła lub pełniła funkcję techniczną na budowie osoba odbywająca praktykę zawodową, z określeniem: rodzaju, przeznaczenia, konstrukcji oraz, odpowiednio do wnioskowanej specjalności uprawnień budowlanych, inne charakterystyczne parametry techniczne lub użytkowe, a także lokalizację i nazwę inwestora;
2. określenie czynności wykonywanych w każdym tygodniu odbywanej praktyki, potwierdzone i zaopiniowane co najmniej raz w miesiącu przez osobę posiadającą odpowiednie uprawnienia budowlane, pod kierownictwem której odbywana jest praktyka.

Przy zmianie rodzaju pracy lub jednostki, w której osoba odbywała praktykę oraz po zakończeniu praktyki zawodowej osoba, pod kierownictwem której odbywała się praktyka, wpisuje w książce praktyki zawodowej ogólną ocenę teoretycznej i praktycznej wiedzy z zakresu specjalności, w jakiej dana osoba ubiega się o uprawnienia budowlane.

Wyjątki: Jest możliwość potwierdzenia odbycia praktyki w formie zaświadczenia. Jako wyjątek dokumentowanie

praktyki w formie zaświadczenia możliwe jest wyłącznie w przypadkach wskazanych w rozporządzeniu, a chodzi tu o praktykę odbytą:

- 1) za granicą – w tym przypadku zaświadczenie powinno zostać wydane przez kierownika jednostki, w której odbywała się praktyka zawodowa, z poświadczeniem osoby nadzorującej, posiadającej uprawnienia odpowiednie w danym kraju. Zaświadczenie takie powinno zawierać:
 - wyszczególnienie robót budowlanych i obiektów budowlanych, przy których projektowaniu bezpośrednio uczestniczyła lub pełniła funkcję techniczną na budowie osoba odbywająca praktykę zawodową, z określeniem: ro-

dzaju, przeznaczenia, konstrukcji oraz, odpowiednio do wnioskowanej specjalności uprawnień budowlanych, inne charakterystyczne parametry techniczne lub użytkowe, a także lokalizację i nazwę inwestora;

- potwierdzenie czasu trwania praktyki zawodowej z podaniem dat rozpoczęcia i ukończenia praktyki przy projektowaniu lub budowie obiektów budowlanych, o których mowa powyżej, z określeniem charakteru wykonywanych czynności;
- ogólną ocenę teoretycznej i praktycznej wiedzy z zakresu wnioskowanej specjalności dokonaną przez osobę, pod nadzorem której odbywana była praktyka.

- 2) na terenach zamkniętych, w jednostce organizacyjnej podległej Ministrowi Obrony Narodowej albo ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych (§4ust. 5 rozporządzenia). Tutaj do wniosku o nadanie uprawnień budowlanych należy dołączyć zaświadczenie właściwego wojewódzkiego inspektora nadzoru budowlanego, z wyszczególnieniem okresu praktyki zawodowej, wraz z ogólną oceną teoretycznej i praktycznej wiedzy z zakresu danej specjalności.
- 3) przed dniem 1 stycznia 1995 r. (§ 28 ust. 2 rozporządzenia).

Emilia Kucharczyk,
sekretarz Okręgowej Komisji
Kwalifikacyjnej

Wykaz kierunków studiów wg. zał. Nr 1 do rozporządzenia MTiB z 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych przedstawia poniższa tabela:

Lp.	Specjalność uprawnień budowlanych	Wymagane wykształcenie na kierunku– odpowiednie (O) lub pokrewne (P)	
		Uprawnienia bez ograniczeń – studia II stopnia (magisterskie)	Uprawnienia ograniczone – studia I (inżynierskie) lub II stopnia (magisterskie)
1.	Architektoniczna	Architektura i Urbanistyka (O)	Architektura i Urbanistyka I st. (O) Budownictwo II st. (P)
2.	Konstrukcyjno-budowlana	Budownictwo (O)	Budownictwo I st. (O) Architektura i Urbanistyka II st. (P) Inżynieria Środowiska II st. (P)
3.	Drogowa	Budownictwo (O)	Budownictwo I st. (O)
4.	Mostowa	Budownictwo (O)	Budownictwo I st. (O)
5.	Kolejowa	Budownictwo w specjalności: Drogi kolejowe (O) Drogi żelazne (O)	Budownictwo I st. w specjalności: Drogi kolejowe (O) Drogi żelazne (O)
6.	Telekomunikacyjna	Elektronika i telekomunikacja lub Elektrotechnika w specjalności Telekomunikacja (O)	Elektronika i telekom. I st. lub Elektrotechnika w specjalności Telekomunikacja I st. (O)
7.	Instalacyjna- sanitarna	Inżynieria Środowiska (O) Wiertnictwa, nafty i gazu – w specjalności z zakresu inżynierii gazowniczej (O)	Inżynieria Środowiska I st. (O) Budownictwo II st. (P) Energetyka II st. (P)
8.	Instalacyjna- elektryczna	Elektrotechnika (O)	Elektrotechnika I st. (O) Transport II st. w specjalności: Sterowanie w transporcie (P) Sterowanie ruchem (P) Zabezpieczenie ruchu pociągów (P) Automatyka i robotyka (P)
9.	Wyburzeniowa	Budownictwo (O) Górnictwo i Geologia o specjalności Eksploracja złóż (O) Inżynieria wojskowa (O)	-

Bezpieczeństwo konstrukcji obiektów wielkopowierzchniowych

Budynki wielkopowierzchniowe mają coraz większy udział w produkcji budowlano-montażowej. Buduje się obiekty o niespotykanej dotychczas wielkości. Są to głównie obiekty produkcyjno-magazynowe, handlowe i sportowo-widowiskowe.

Budowa i eksploatacja tych obiektów stawia projektantom, wykonawcom i użytkownikom coraz większe wymagania. Niezbędna staje się w większości przypadków instrukcja użytkowania takiego budynku. Jej częścią składową winien być np. projekt odśnieżania połaci dachowej. W Europie Zachodniej powstają stowarzyszenia użytkowników fasad i połaci dachowych o dużych powierzchniach, które definiują i rozwiązują problemy związane z eksploatacją budynków wielkopowierzchniowych. Organizacje te powołują polskie filie.

Celem tego krótkiego komunikatu jest przypomnienie członkom Izby Inżynierów Budownictwa o specjalności konstrukcyjno-budowlanej o obowiązkach, jakie przepisy Prawa budowlanego stawiają tym obiektom. Budynki o powierzchni zabudowy przekraczającej 2000 mkw. oraz inne obiekty budowlane o powierzchni dachu przekraczającej 1000 mkw. wymagają przeprowadzenia kontroli okresowej dwa razy w roku do 31 maja oraz do 30 listopada (art. 62 ust. 1 pkt 3 Prawa budowlanego Dz. U. 2010. 243. 1623 ze zm). Kontroli okresowej na zlecenie zarządcy budynku dokonuje osoba posiadająca uprawnienia w specjalności jw. – bez ograniczeń. Jest ona zobowiązana do bezwzględnego przesłania zawiadomienia o przeprowadzonej kontroli do Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości osoba dokonująca kontroli ma obowiązek

przebrać do nadzoru budowlanego kopię protokołu kontroli.

Treść protokołu z przeglądu okresowego dla obiektu wielkopowierzchniowego nie jest tematem tego komunikatu. Jest dużo opracowań gotowych do wykorzystania w tym zakresie. Zwrócę tylko uwagę na bardzo istotny przepis, który został wprowadzony w 2009 roku do warunków technicznych. Jest to uzupełnienie do § 204 wprowadzone jako pkt. 7 (Dz. U. 2009. 56. 46.), który przytoczę w całości: „Budynki użyteczności publicznej z pomieszczeniami przeznaczonymi do przebywania znacznej liczby osób, takie jak: hale widowiskowe, sportowe, wystawowe, targowe, handlowe, dworcowe powinny być wyposażone, w zależności od potrzeb, w urządzenia do stałej kontroli parametrów istotnych dla bezpieczeństwa konstrukcji, takich jak: przemieszczenia, odkształcenia, i naprężenia w konstrukcji”.

Treść tego przepisu jest bardzo ważna dla projektantów i osób uprawnionych, dokonujących przeglądów okresowych omawianych obiektów. W każdym projekcie budowlanym, wykonanym po wejściu w życie tej regulacji (12. 06. 2009 r.) winno być zaprojektowane urządzenie do stałej kontroli parametrów istotnych dla bezpieczeństwa konstrukcji obiektu budowlanego. W każdym protokole przeglądu okresowego winna być zamieszczona informacja o zamontowaniu takiego urządzenia w opisanym obiekcie.



W przypadku jego braku należy przebrać protokół do PINB. Po katastrofie budowlanej organy ścigania badają protokoły z okresowej kontroli. Brak w protokole zalecenia w powyższej sprawie skutkuje odpowiedzialnością osoby dokonującej przeglądu za powstałe szkody. Obecna kwota ubezpieczenia (50 tys. euro) na pewno nie pokryje powstałych strat.

Powstaje jeszcze kwestia doprecyzowania nieostrego terminu w powyższym rozporządzeniu: „z pomieszczeniami przeznaczonymi do przebywania znacznej liczby osób”. W mojej opinii można się posłkować podobnymi przepisami w tej dziedzinie, np. przepisami ppoż. Przepisy te określają liczbę 50 osób jako wielkość, przy której niezbędne są dodatkowe uzgodnienia. Uważam ponadto, że do tych obiektów należą supermarkety.

mgr inż. Zenon Pilarczyk,
rzecznik budowlany

Harmonogram szkoleń na rok 2013

– II półrocze

Gorzów Wlkp.

Miejsce szkolenia: Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna, nowy budynek, wejście od ul. Kosynierów Gdyńskich, godzina 15.00:

- **26.09. (godzina 10.00)** „Projektowanie konstrukcji stalowych z uwagi na warunki pożarowe”. Wykładowca: prof. Antoni Biegus,
- **10.10.** „Podstawowe wymogi (obowiązki) kierownika budowy dotyczące stosowania urządzeń podlegających UDT.” Wykładowca: przedstawiciel Urzędu Dozoru Technicznego,
- **17.10.** „Stać i czasowe organizacje ruchu drogowego”. Wykładowca: mgr inż. Anita Ratajczak,
- **24.10.** „Odwodnienie dróg” – mgr inż. Maciej Janecki,
- **7.11.** „Zmiana sposobu użytkowania w świetle orzecznictwa NSA”. Wykładowca: mgr inż. Jerzy Franczyszyn,
- **28.11.** „Samowole budowlane. Procedura legalizacyjna przed organami nadzoru budowlanego”. Wykładowca: mgr inż. Jarostaw Dokurno,
- **12.12.** „Umowy w procesie inwestycyjnym – Prawo budowlane w praktyce. Najnowsze zmiany – uwagi na temat zagrożeń projektantów oraz inżynierów budownictwa. Ciekawe przypadki z orzecznictwa Sądu Najwyższego. Kwestie odwoławcze w procedurze administracyjnej oraz cywilnej w związku z zawartymi umowami, próby zmian umów”. Wykładowca: Sędzia Łukasz Staszak.

Zielona Góra

Miejsce szkolenia: Placówka Terenowa LOIB, al. Wojska Polskiego 63, godzina 15.00:

- **26.09.** „Stać i czasowe organizacje ruchu drogowego”. Wykładowca: mgr inż. Anita Ratajczak,
- **11.10. (godzina 9.15)** „Projektowanie konstrukcji stalowych z uwagi na warunki pożarowe”. Wykładowca: prof. Antoni Biegus. **Uwaga! Szkolenie odbędzie się na Wydziale Inżynierii Lądowej i Środowiska Uniwersytetu Zielonogórskiego, ul. prof. Szafrańca 1, bud. A- 8 sala nr 213,**
- **24.10.** „Podstawowe wymogi (obowiązki) kierownika budowy dotyczące stosowania urządzeń podlegających UDT”. Wykładowca: przedstawiciel Urzędu Dozoru Technicznego,
- **7.11.** „Umowy w procesie inwestycyjnym – Prawo budowlane w praktyce. Najnowsze zmiany – uwagi na temat zagrożeń projektantów oraz inżynierów budownictwa. Ciekawe przypadki z orzecznictwa Sądu Najwyższego. Kwestie odwoławcze w procedurze administracyjnej oraz cywilnej w związku z zawartymi umowami, próby zmian umów”. Wykładowca: Sędzia Łukasz Staszak,
- **14.11.** „Odwodnienie dróg” – mgr inż. Maciej Janecki,
- **21.11.** „Zmiana sposobu użytkowania w świetle orzecznictwa NSA”. Wykładowca: mgr inż. Jerzy Franczyszyn,
- **12.12.** „Samowole budowlane. Procedura legalizacyjna przed organami nadzoru budowlanego”. Wykładowca: mgr inż. Jarostaw Dokurno.

Żary

Miejsce szkolenia: Technikum Budowlane ul. Górnośląska 2, godzina 15.00:

- **26.09.** „Wybrane zagadnienia z zakresu postępowań administracyjnych inwestycji objętych kontrolą konserwatorską”. Wykładowca: mgr inż. Marek Polański – Miejski Konserwator Zabytków,
- **17.10.** „Podstawowe wymogi (obowiązki) kierownika budowy dotyczące stosowania urządzeń podlegających UDT”. Wykładowca: przedstawiciel Urzędu Dozoru Technicznego,
- **14.11.** „Zmiana sposobu użytkowania w świetle orzecznictwa NSA”. Wykładowca: mgr inż. Jerzy Franczyszyn,
- **28.11.** „Umowy w procesie inwestycyjnym – Prawo budowlane w praktyce. Najnowsze zmiany – uwagi na temat zagrożeń projektantów oraz inżynierów budownictwa. Ciekawe przypadki z orzecznictwa Sądu Najwyższego. Kwestie odwoławcze w procedurze administracyjnej oraz cywilnej w związku z zawartymi umowami, próby zmian umów”. Wykładowca: Sędzia Łukasz Staszak,
- **5.12.** „Samowole budowlane. Procedura legalizacyjna przed organami nadzoru budowlanego”. Wykładowca: mgr inż. Jarostaw Dokurno.

Uwaga! 6-7 września Dzień Budowlanych Hotel TANZANIT, Kolsko

Szczegóły zostaną podane w późniejszym terminie. Będziemy informować pocztą elektroniczną. Informacje będą zamieszczone także na naszej stronie internetowej www.lbs.piib.org.pl

Prosimy o podanie aktualnego adresu e-mail, ponieważ te znajdujące się w naszej bazie często są już nieaktualne. Informujemy, że biuro Izby na życzenie wydaje certyfikaty o uczestnictwie w szkoleniach.

Wydarzenia – drugi kwartał 2013 roku

Kwiecień:

- XII Okręgowy Zjazd Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa
- posiedzenie Okręgowej Rady LOIB
- szkolenie nt.: „Ochrona przeciwpożarowa i zasady wykonywania pomiarów środków ochrony przeciwpożarowej dla instalacji powyżej 1kV”
- szkolenie nt.: „Zmiany w Prawie Budowlanym”
- posiedzenia Zespołów Kwalifikacyjnych
- prace Komisji Ustawicznego Doskonalenia Zawodowego
- posiedzenia Składów Orzekających do spraw członkowskich

Maj:

- Posiedzenie Prezydium Okręgowej Rady LOIB
- szkolenie nt.: „Geosyntetyki w budownictwie”
- posiedzenie Okręgowej Komisji Pomocy Finansowej
- posiedzenie Okręgowej Komisji Rewizyjnej

- egzamin na uprawnienia budowlane
- posiedzenie Okręgowego Sądu Dyscyplinarnego LOIB
- prace Komisji Ustawicznego Doskonalenia Zawodowego nad harmonogramem szkoleń na II półrocze 2013r.
- udział przedstawicieli LOIB z Żar i Zielonej Góry w Łużyckiej Wystawie Gospodarczej oraz Konferencji pt.: „Odnawialne źródła energii”
- posiedzenie Składu Orzekającego do spraw członkowskich
- spotkania władz LOIB z władzami Uniwersytetu Zielonogórskiego
- spotkania władz Izby z redaktorem Ożewiczem w sprawie planowanego wydania Biuletynu informacyjnego LOIB

Czerwiec:

- uczestnictwo przedstawiciela Izby w konferencji naukowo-technicznej „85 lat pierwszego polskiego Prawa budowlanego”
- uczestnictwo przedstawicieli Izby

- w seminarium szkoleniowym organizowanym przez Lubuski Urząd Wojewódzki
- Posiedzenie Okręgowej Rady LOIB
- wycieczka techniczna do Twierdzy Kostrzyn
- wycieczka techniczna do Świebodzina na pomnik Chrystusa Króla Wszechświata
- uroczyste rozdanie decyzji o nadaniu uprawnień budowlanych
- posiedzenie Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej
- posiedzenie Składu Orzekającego do spraw członkowskich
- spotkanie przedstawicieli LOIB z przedstawicielami Brandenbutgische Ingenieurkammer w Poczdamie
- spotkania organizacyjne z Poset Sibińską, wicemarszałkiem woj. lubuskiego oraz przedstawicielami Izby Architektów i Izby Urbanistów dotyczące planowanej na lipiec br. Konferencji z udziałem ministra Janusza Żbika

Non omnis moriar... **Aleksander Pupejko** (1936-2013)

Rubryka ta poświęcona jest członkom naszego samorządu, którzy odeszli. Nasz zawód szczególnie jest predysponowany do zmiany oblicza świata, dlatego możemy zacytować Horacego: „Nie wszystkim umrę...” tak jak w nadtytule tego smutnego cyklu.

Wpiękny majowy dzień środowisko związane z budownictwem w powiecie krośnieńskim pożegnało mgr. inż. Aleksandra Pupejkę. Kapelan wojskowy bardzo trafnie podsumował zawodowe życie związanego prawie pół wieku

z naszym regionem inżyniera. W naszej pamięci pozostanie on jako bezkompromisowy pryncypialny fachowiec. Nie tolerował bylejakości, poważnie traktował swój zawód. Urodził się 19 listopada 1936r. w Kownie. Budownictwo studiował na Politechnice Szczyńskiej, którą ukończył w 1961r. Po odbyciu służby wojskowej pozostał w mundurze i dalej służył w Wojsku Ochrony Pogranicza. W latach 1976-1984 był inspektorem ds. budownictwa w Urzędzie Miasta w Gubinie i Krośnie Odrzańskim. Następnie w okresie 1984-1988 zajmował się przygotowaniem inwestycji w Lubuskiej Brygadzie WOP. Pracował w Terenowym Zespole Usług



Projektowych i prowadził samodzielną działalność zawodową. Był kierownikiem budowy, inspektorem nadzoru, projektantem i pisał ekspertyzy dla potrzeb organów nadzoru budowlanego. Pogłębiał wiedzę zawodową, tj. techniki

komputerowe i certyfikacja energetyczna budynków. Od chwili powstania należał do samorządu zawodowego i uważał jego powołanie za bardzo korzystne. Jego syn Marek, też został inżynierem budownictwa. Dla nas wszystkich, którzy Go znali, mgr inż. Aleksander Pupejko pozostanie na zawsze wzorem inżyniera.

Zenon Pilarczyk

DZIEŃ BUDOWLANYCH – KĘSZYCA LEŚNA 2012

DZIEŃ PIERWSZY
WYKŁADY, PREZENTACJE I WYCIECZKA DO MRU



DZIEŃ DRUGI
INSCENIZACJA HISTORYCZNA, MOST OBROTOWY W KURSKU

