



BIULETYN LUBUSKIEJ OKRĘGOWEJ
IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA



KWARTALNIK: nr 2/2016 (13)

ISSN2353-3242



Młodzi inżynierowie:

**Uprawnienia
dają niezależność
i satysfakcję**

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

biuro czynne: poniedziałek – piątek w godzinach 8.00 – 15.00



źródło: NOT

Placówka Terenowa w Zielonej Górze:

Aleja Niepodległości 22

65-722 Zielona Góra

tel. 68 322 96 24

biuro czynne: wtorek i czwartek w godzinach 12:00 - 16:00

Placówka Terenowa w Żarach:

ul. Bohaterów Getta 9-11 pok. 4

68-200 Żary, tel./fax. 68 475 33 55

biuro czynne: wtorek i czwartek w godzinach 12:00 - 16:00



Biuletyn Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

- wydawnictwo samorządu zawodowego cztery razy w roku trafia do rąk najwyższej klasy fachowców w dziedzinie budownictwa. Swoim zasięgiem obejmuje całe województwo, a jego nakład to 3 tysiące egzemplarzy. Przedstawiane artykuły dotyczą m.in. aktualnie realizowanych inwestycji o kluczowym znaczeniu dla polskiej gospodarki, osiągnięć nauki w dziedzinie budownictwa, najnowszych technologii i materiałów, bezpieczeństwa w budownictwie, także problematyki samorządu zawodowego inżynierów budownictwa.

Jeżeli chcą Państwo dotrzeć do naszych Czytelników z informacją o swoich produktach bądź usługach,

serdecznie zapraszamy do współpracy.

Okręgowa Rada LOIIB

Koleżanki i Koledzy

Za nami kolejny XV, już Zjazd Sprawozdawczy LOIIB. Jak co roku omówione i zatwierdzone zostały poszczególne sprawozdania i budżet. Nie zabrakło również czasu na dyskusję i wnioski delegatów oraz na omówienie spraw związanych z funkcjonowaniem naszej Izby w strukturach Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa.

Jednym z ważniejszych tematów przedstawionych i omówionych na zjeździe była inicjatywa „Co pomaga, a co przeszkadza w sprawowaniu zawodu inżyniera budownictwa”. To propozycja PIIB, by opracować dokument będący głosem całego naszego środowiska, który identyfikuje problemy i oczekiwania osób sprawujących funkcje projektanta, kierownika budowy bądź inspektora nadzoru inwestorskiego. Wstępnie podzielony został na kluczowe zagadnienia obejmujące: uwarunkowania prawne i ekonomiczne wykonywania zawodu, zasady kształcenia kadr i nadawania uprawnień oraz zasady funkcjonowania naszego samorządu zawodowego. Zebrany podczas zjazdów okręgowych materiał ma być zaprezentowany na Zjeździe Krajowym PIIB w czerwcu br.

Nie jest to pierwsze opracowanie tego typu, w którym uczestniczymy jako samorząd zawodowy.

Na początku tego roku ukazała się „Biała Księga Branży Drogowej”. Opracowanie to było wspólną inicjatywą organizacji branżowych działających w obszarze drogownictwa, w tym również PIIB. Zawiera zarówno identyfikację problemów, jak i konkretne postulaty zmian w drogownictwie. Wśród wyszczególnionych tam postulatów warto podkreślić te związane z koniecznością wzmocnienia roli inżyniera jako osoby obiektywnej, suwerennej w swoich decyzjach, pełniącej funkcję eksperta i mediatora.

Jakże odległe wydają się te stwierdzenia w naszej rzeczywistości, gdzie podpisując umowę z Inwestorem można się raczej doszukać powierzenia nam zupełnie innej roli.

Czy szansą dla nas jest nowelizacja ustawy o zamówieniach publicznych? Jak zapowiadany na koniec bieżącego roku Kodeks Budowlany wpłynie na naszą pracę? Patrząc na projekty nowych rozporządzeń w sprawie warunków technicznych, wprowadzających niekiedy rewolucyjnie zmiany, na nowe wzory wniosków budowlanych – powracające do znacznie krótszej niż obecnie wersji, można mieć nadzieję na dobrą zmianę, w pozytywnym tego słowa znaczeniu.

Pomysł Przewodniczącego Krajowej Rady PIIB, Andrzeja Rocha Dobruckiego – polegający na szerokich konsultacjach w gronie inżynierów budownictwa, czyli zgłaszaniu problemów do rozwiązania, spraw do rozstrzygnięcia i precyzowaniu nowych możliwości działania to najlepszy sposób na to, aby w Polsce powstawały dobre akty prawne.

Dlatego warto, byśmy o tym wszystkim wyraźnie mówili. I być może na wzór „Białej Księgi Branży Drogowej” opracowali „Białą Księgę Zawodu Inżyniera Budownictwa”. A wtedy przynajmniej część z naszych problemów z pewnością uda się rozwiązać. Czego zarówno koleżankom, kolegom, jak i sobie szczerze życzę.



Andrzej Cegielnik, Przewodniczący OR LOIIB

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

Redaktor naczelny: Adam Oziewicz

Projekt i przygotowanie DTP: Robert Nowicki, www.nowik@nowik.net.pl, tel. kom. 608 329 993

Autorzy: mgr inż. Andrzej Cegielnik – Przewodniczący Okręgowej Rady LOIIB, mgr inż. Zenon Pilarczyk – Rzecznik budowlany, mgr inż. Zbigniew Kokoszka, mgr inż. Małgorzata Nadziejko, Agnieszka Harasimowicz - Lubuski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego, Robert Piotrowski – Członek zarządu Stowarzyszenia Promocji Kultury „Kamienica” w Gorzowie

Pozostali autorzy, którzy dotąd publikowali w biuletynie LOIIB: mgr Emilia Kucharczyk – Sekretarz Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej, mgr inż. Krystyna Sibińska – Poset RP, dr inż. Anna Staszczuk, mgr Jarosław Gil – Uniwersytet Zielonogórski, Wydział Inżynierii Łądowej i Środowiska, Instytut Budownictwa, dr inż. Piotr Ziembicki – Uniwersytet Zielonogórski, Wydział Inżynierii Łądowej i Środowiska, Instytut Inżynierii Środowiska, mgr inż. Dariusz Drowing, prof. dr hab. inż. Antoni Matysiak – Uniwersytet Zielonogórski, dr inż. Elżbieta Grochowska – Uniwersytet Zielonogórski, dr hab. Dariusz A. Rymar – Dyrektor Archiwum Państwowego w Gorzowie, Józef Rybka, mgr inż. Halina Szamotulska – Oddział GDDKiA w Zielonej Górze, mgr inż. Jerzy Kaszyca – Rzecznik budowlany (architektura i urbanistyka), mgr inż. Józef Krzyżanowski – Przewodniczący Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej, mgr Artur Juszczyk – Asystent, Zakład Dróg i Mostów Uniwersytetu Zielonogórskiego, prof. Jakub Marcinowski – Dziekan Wydziału Inż. Łąd. i Środ. Uniwersytetu Zielonogórskiego, dr Adam Wysokowski – Kierownik Zakładu Dróg i Mostów Uniwersytetu Zielonogórskiego, mgr inż. Wojciech Janik – Sekretarz Okręgowej Rady LOIIB, prof. dr hab. inż. Tadeusz Biliński, mgr inż. Mirosław Gruszecki – Przewodniczący Komisji Prawno-Regulaminowej, inż. Jacek Kasierski – Przewodniczący Okręgowego Sądu Dyscyplinarnego LOIIB, dr inż. Józef Wtosek.

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.

BETON WAŁOWANY RCC

www.brubet.pl



Michał Winnicki 662205573
michal.winnicki@brubet.pl

Uprawnienia dają niezależność i satysfakcję

Egzamin na uprawnienia budowlane zdali raptem kilkanaście miesięcy temu. Zapewniają, że od tego momentu ich sytuacja jest inna. Możliwość wykonywania samodzielnej funkcji technicznej w budownictwie to odpowiedzialność, ale też szansa.

Patryk Mielcarek i Oktawian Tarkwian – młodzi inżynierowie budownictwa. Choć uprawnienia mają od niedawna, to z powodzeniem je wykorzystują. Zaczynamy cykl artykułów o specjalistach realizujących swoje pierwsze projekty na lubuskim rynku budowlanym.

Młodzi inżynierowie z „papierami”

Patryk Mielcarek, rodowity gorzowianin. Studia inżynierskie zaczął na Politechnice Szczecińskiej. Jeszcze w czasie nauki uczelnia zmieniła status i nazwę – teraz to Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny. Jako świeżo upieczony inżynier bez uprawnień budowlanych zaczął pracę w firmie Gotech, działa w niej do dziś. Jest specjalistą w dziedzinie konstrukcji. Zdał egzamin na uprawnienia budowlane w 2014 roku – od dwóch lat może sprawować samodzielne funkcje kierownicze w budownictwie. Czasu między obroną pracy inżynierskiej (2010) a zdobyciem uprawnień budowlanych (2014) nie uważa za stracony. Jak sam ocenia, w pełni realizował się w zawodzie – nabierał doświadczenia. Pracował głównie w budownictwie przemysłowym, przez cały czas w Gotechu. Przyznaje, że „papiery” przydały się niemal od razu. Tuż po ich odebraniu otrzymał funkcję kierownika – prowadził budowę elektrociepłowni biomasowej w Stanowicach.

Z kolei Oktawian Tarkwian jest inżynierem po wydziale budownictwa lądowego i wodnego Politechniki Wrocławskiej. Dyplom w 2004 roku. Jednak pierwsze uprawnienia budowlane (projektowe) uzyskał po dziesięciu latach – we Wrocławiu w 2014 roku. Z kolei rok później drugie (wykonawcze), ale już w Gorzowie. Pochodzi z Wrocławia. Tu przyjechał dwa i pół roku temu dla żony. Tuż po studiach zaczął pracę w Polkowicach, w nieistnie-



Patryk Mielcarek, rodowity gorzowianin. Absolwent Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego. Pracuje w przedsiębiorstwie Gotech

jącej już firmie Budmax. W ciągu dekady wiązał się z kilkoma przedsiębiorstwami i miastami – mieszkał w Poznaniu, Puławsku, w końcu trafił do Gorzowa. Przez znaczący okres pracował bez możliwości realizowania się w samodzielnej funkcji kierowniczej w budownictwie. Czy po zdaniu egzaminów odczuł różnicę w swojej pozycji na rynku pracy? Nie ma wątpliwości, że tak, bo jako inżynier stał się niezależny. Co ważne, sam jest odpowiedzialny za własną pracę. – To oznacza satysfakcję, ale też odpowiedzialność. Świadomość, że już nikt po inżynierze nie musi sprawdzać przygotowanego projektu nie jest przytłaczająca, za to ogromnie motywuje – podkreśla. Przy tym uważa, że bez uprawnień też można realizować się w zawodzie, ale zawsze musi być ktoś, kto trzyma parasol ochronny. Ostatecznie sprawdza wykonane zadanie i bierze za nie odpowiedzialność.

Projekty i przemysłówka

O. Tarkwian na co dzień projektuje konstrukcje w firmie Wiązary Lewandowski z siedzibą w Świerkocinie. Z uprawnień wykonawczych też korzysta, ale sporadycznie. Jego obowiązki zawodowe wiążą się przede wszystkim z budownictwem jednorodzinnych. Pracuje w firmie specjalizującej się prefabrykowanych konstrukcjach drewnianych, w technologii MiTek Industries z użyciem płytek kolczastych. – Obsługujemy większość inwestycji w tej technologii prowadzonych w regionie – projektujemy całą konstrukcję od wieńca w górę – przedstawia sytuację.

Patryk Mielcarek na pierwszy ogień dostał spektakularny, ważny projekt. Zadanie Gotechu polegało na realizacji prac typowo budowlanych przy elektrociepłowni. Zleceniodawcą była firma VAS – dostawca technologii, zarazem generalny wykonawca. Młody inżynier nadzorował część robót. Montaż technologii ener-

getycznej był ściśle powiązany z pracami budowlanymi. Jeszcze przed pełną realizacją hali należało zamontować piec. Inwestorem był Bioenergy Farm (to spółka m.in. z udziałami gorzowskiego ZUO), a generalnym wykonawcą VAS, który Go-techowi zlecił wykonanie prac budowlanych. Nieco później w sąsiedztwie zaczęła się budowa suszarni biomasy. Powód? Część ciepła wyprodukowana w elektrociepłowni ma służyć do suszenia między innymi odpadów pogorzelnicznych. – Wykonywaliśmy adaptację byłej obory na budynki suszarni. Zleceniodawcą drugiego etapu był Bioenergy Farm – wyjaśnia nasz rozmówca. Jest tuż po finalizacji wspomnianego procesu inwestycyjnego. Obecnie pracuje nad kosztorysem, czeka na przydział nowej budowy.

Boom budowlany. Co o nim myślą?

P. Mielcarek dobrze wie, że w mieście planowana jest masa inwestycji budowlanych – od mieszkaniówki, przez obiekty użyteczności publicznej, aż po drogi – część z nich przechodzi w fazę realizacji. Czy kadra inżynierska z uprawnieniami jest w stanie zaspokoić potrzeby nadchodzącego boomu budowlanego? – pytamy. Bez wahania odpowiada, że tak. – Będzie więcej pracy, ale nie ma mowy, aby zadanie nas przerosło – podkreśla specjalista. Z punktu widzenia młodego inżyniera, z miejskich planów najbardziej przykuwają jego uwagę inwestycje komunikacyjne, a szczególnie budowy dróg i nowa linia tramwajowa. Czy widzi swój udział w perspektywie ośmiu najbliższych lat i planie inwestycyjnym miasta? Na pewno z satysfakcją zrealizowałby jakąś budowę w ramach wieloletniego programu inwestycyjnego Gorzowa.

Oktawiana Tarkwiana zapytaliśmy też o to, czy środowisko młodych inżynierów budownictwa widzi siebie przy realizacji spodziewanego boomu inwestycyjnego w mieście i regionie? – Absolutnie tak – odpowiada. Choć nie wiąże z tym żadnej idei a praktykę. – Trzeba pracować i zarabiać. Każdy sygnał o wzroście koniunktury we wszelkiego typu budownictwie rodzi nadzieję – dodaje. Zauważa przy tym, że każdy plan musi się przełożyć na konkretne zamówienia. Dlatego w rzeczywistości jeszcze niewiele wiadomo. Poza tym,



Oktawian Tarkwian pochodzi z Wrocławia, w Gorzowie od ponad dwóch lat. Inżynier po Politechnice Wrocławskiej. Projektuje dla firmy Wiązary Lewandowski w Świerkocinie

że chodzi o drogownictwo, budownictwo kubaturowe, torowiska tramwajowe. Jako inżynier – typowo zawodowo – nie ma możliwości zagłębić się w szczegóły planowanych inwestycji, bo nie ma dostępu do dokumentacji. Zresztą większość projektów wykonawczych jeszcze jest w przygotowaniu. Za to jako mieszkaniec Gorzowa z uwagą przygląda się zarysowi planów, bo ma nadzieję z nich korzystać już po realizacji. Jak każdy zadaje sobie pytanie: jak coś będzie wyglądać? Najbar-

dziej go ciekawią rozwiązania przy drugiej nitce obwodnicy Gorzowa i węzle wyprzedzającym na Kostrzyn. Już wyobraża sobie efekt od strony architektonicznej. – Zawód inżyniera budownictwa zobowiązuje, to znaczy patrzymy nieco inaczej niż większość obserwatorów na wszelkiego rodzaju budowy – podsumowuje.

Adam Oziewicz

**Tvoja reklama
w Naszej
gazecie**

Zadzwoń !!!

tel. 95 720 15 38

Łagów: Narada lubuskich służb nadzoru budowlanego

9 i 10 maja br., Łagów – narada służb nadzoru budowlanego województwa lubuskiego. Podsumowano działania orzeczniczo-kontrolne za 2015 rok. Organizatorem był Lubuski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego.



W pierwszej części dokonano podsumowania działalności inspekcyjno-kontrolnej służb nadzoru budowlanego województwa lubuskiego za rok 2015. Omówiono zagadnienia dotyczące realizacji ustawowych zadań i obowiązków z zakresu stosowania przepisów ustawy prawo budowlane oraz przepisów wykonawczych do tej ustawy. Z lubuskich danych wynika, że służby nadzoru budowlanego w roku ubiegłym przeprowadziły łącznie: 470 kontroli budów, 839 kontroli obowiązkowych przeprowadzonych przed przystąpieniem do użytkowania obiektu budowlanego, 1 121 kontroli samowoli budowlanych, 998 kontroli utrzymania użytkowanych obiektów budowlanych, 4 521 kontroli dokumentów dot. zawiadomienia o zakończeniu budowy, 6 201 kontroli dokumentów dot. zawiadomienia o rozpoczęciu budowy. Ponadto Lubuski WINB skontrolował 210 wyrobów budowlanych wprowadzonych do obrotu u 74 podmiotów (sprzedawców i producentów).

W wyniku działalności inspekcyjno-kontrolnej służb nadzoru budowlanego: wydano 3 546 decyzji i postanowień, rozpatrzono 959 skarg i wniosków obywateli, a wysokość orzeczonych/

wymierzonych opłat legalizacyjnych, kar administracyjnych, grzywn i mandatów w roku 2015 wyniosła: 1 011 027 zł. Przedstawiona analiza wskazuje, że w roku 2015 na terenie województwa lubuskiego przekazano do użytkowania 4 907 obiektów budowlanych.

Druga część spotkania miała charakter warsztatowo-szkoleniowy i dotyczyła problemów, jakie najczęściej występują w działalności służb nadzoru budowlanego. Zasady współdziałania służb nadzoru budowlanego z Państwową Inspekcją Pracy dotyczące przestrzegania bezpieczeństwa na budowie oraz przedstawienie zagrożeń, nieprawidłowości, jakie najczęściej występują na budowie, omówił Roman Burghardt. Dr Barbara Bielinis-Kopeć przedstawiła standardy prowadzenia robót budowlanych w obiektach zabytkowych podlegających ochronie. Koordynator OROZ LOIIB Ewa Bosy przybliżyła procedury związane z odpowiedzialnością zawodową i karną osób sprawujących samodzielne funkcje techniczne w budownictwie, a rzecznicy omówili problemy występujące w swoich rejonach we współpracy z Powiatowymi Inspektorami Nadzoru Budowlanego.

Organizowane przez Lubuskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego narady szkoleniowe mają na celu aktualizowanie wiedzy, wymianę doświadczeń i wypracowanie pożądanej linii orzecznictwa administracyjnego.

W spotkaniu uczestniczyli pracownicy powiatowych i wojewódzkich inspektoratów nadzoru budowlanego województwa lubuskiego oraz zaproszeni goście, w tym: w imieniu Wojewody Lubuskiego: Anna Maćkowiak – dyrektor Wydziału Infrastruktury w Lubuskim Urzędzie Wojewódzkim, Starosta Żagański – Henryk Janowicz, Kierownik Oddziału Administracji Architektoniczno-Budowlanej w Wydziale Infrastruktury LUW – Grażyna Kotodziejczak, Lubuski Wojewódzki Konserwator Zabytków – Barbara Bielinis-Kopeć, w imieniu Okręgowego Inspektora Pracy w Zielonej Górze – Roman Burghardt, Przewodniczący Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa – Andrzej Cegielnik, Okręgowi Rzecznicy Odpowiedzialności Zawodowej LOIIB – Ewa Bosy (Koordynator), Henryk Kargul, Krzysztof Ozga, Grzegorz Szulc.

Agnieszka Harasimowicz,
Lubuski Wojewódzki Inspektor Nadzoru
Budowlanego

Plus-minus 1500 kilometrów. Rachunek dróg wojewódzkich

Łącznie sieć dróg wojewódzkich: 1507 kilometrów. To więcej niż krajowych. O tym, że to zmienia liczbę, także o realizowanych i planowanych inwestycjach w rozmowie z Pawłem Tonderem, zastępcą dyrektora ds. inwestycyjnych w lubuskim zarządzie dróg wojewódzkich.

Adam Oziewicz: Krajówek około 900 kilometrów. Z kolei lubuski ZDW odpowiada za stan półtora tysiąca kilometrów dróg w regionie. Ostatni okres oznaczał niewielkie korekty. Skąd się wzięły?

Paweł Tonder: – Wspomniana liczba nie podlega istotnym zmianom, choć bywa, że dochodzą nowe odcinki – bądź ubywają – w tej kategorii dróg. Ostatnio oddaliśmy część na rzecz Zielonej Góry.

Dlaczego?

– Rozszerzyła swoje granice. W miastach na prawach powiatu drogami wojewódzkimi zarządza prezydent miasta, stąd 31 grudnia 2015 roku około 50 kilometrów przeszło pod Zieloną Górę. Zatem przejęcia wiążą się ze zmianami administracyjnymi. Ale zdarzają się też odwrotne sytuacje. Gdy otwierane są kolejne fragmenty dróg ekspresowych, gminy przekazują zarządowi dróg wojewódzkich niewielkie odcinki starych trójek.

Dyrektor Tonder... Nie ma w Lubuskim lepszego adresata dla pytania: w jakim stanie są drogi wojewódzkie? Czy, tak jak się wydaje na pierwszy rzut oka, wymagają wprost gigantycznych nakładów finansowych?

– Dzięki funduszom unijnym środki inwestowane w ostatnich latach są znaczące, jednak sieć, gdy ją przejmowaliśmy po reformie administracyjnej, była w złym stanie. Teraz nadrabiamy stracony czas. Prowadzimy przebudowy na najważniejszych ciągach komunikacyjnych. Dotąd korzystaliśmy z funduszy Phare, ZPORR-u i INTERREG-u, a ostatnio z LRPO 2007-2013 i planujemy z aktualnej perspektywy finansowej RPO Lubuskie 2020. To jednak nie zmienia faktu, że około 50 procent sieci dróg wojewódzkich wymaga naprawy. Co prawda, odcinki remontowane utrzymują dobry lub bardzo dobry standard. Te, które przebudowujemy, zmieniają stan ze złego czy ostrze-



gawczego na dobry bądź bardzo dobry. Ale te w stanie ostrzegawczym, na które nie starczyło pieniędzy, przez lata eksploatacji ulegają degradacji.

Aktualna perspektywa finansowa może zmienić sytuację?

– Ostatnio zmienili się kryteria, jakimi kierowała się UE – twarde inwestycje w infrastrukturę zostały ograniczone. Priorytet będzie realizowany razem z kolejną. W ramach nowej perspektywy koszt planowanych inwestycji, razem z wkładem własnym województwa, to pieniądze rzędu 380 mln zł. Dużą część środków pochłonie most przez Odrę koto Miłska. Pozostałe środki zasilą odcinki szlakowe. Liczymy, że wystarczy na około 120 kilometrów dróg zapisanych w programie regionalnym.

Największe planowane budowy obiektów inżynierskich?

– O najważniejszych już wspomniałem, jest przewidziana do realizacji w ramach perspektywy finansowej UE 2014-2020. To duża konstrukcja na Odrze wraz z dojazdami. W grę wchodzi znacząca rozpię-

tość. Ponadto w ramach nowej perspektywy zrealizujemy trzy inne projekty: już w budowie most przez Wartę w Skwierzynie, za chwilę zaczynamy prace przy estakadzie na terenie zalewowym w ciągu drogi 159 też w rejonie Skwierzyny, w planach jest realizacja nowego mostu na drodze wojewódzkiej 276 w m. Przetoczna. Oczywiście są też inne... Jeżeli w ramach inwestycji jest wymagana przebudowa czy remont obiektu inżynierskiego, to będzie realizowany, ale nie jest wyróżniany, tak jak te najbardziej kosztowne, o których już wspomniałem. (12 inwestycji kluczowych rozpoczynających się w 2016 r. na drogach wojewódzkich w ramce)

Na jakim etapie są plany?

– Na prawie wszystkie drogi planowane do realizacji w 2016 roku ogłosiliśmy przetargi (poza mostem na drodze woj. nr 276 w m. Przetoczna, gdzie trwa aktualizacja dokumentacji). Część jest po otwarciach, część w rozstrzygnięciu. Dwie umowy z wykonawcami są już podpisane. Wszystkie idą ku wyborowi firm budowlanych. Dodatkowo w ramach budżetu

województwa realizowane będą trzy inwestycje: przebudowa drogi wojewódzkiej 160 w Drezdenku – mieszkańcy doskonale wiedzą, o jaki odcinek chodzi. To tam, gdzie doszło do katastrofy muru oporowego, a także ulica Niepodległości. Jest jeszcze przebudowa drogi 350 na odcinku Gozdnica – granica województwa oraz droga wojewódzka 278 na odcinku Lubiaków – Lubogoszcz, to kontynuacja zadania z poprzednich lat.

Co poza pracami o dużej skali?

– Dzięki decyzji zarządu województwa dysponujemy środkami przeznaczonymi na tak zwane odnowy dywanikowe. Stąd, w formie ekonomicznej, naprawiamy odcinki, które jeszcze nie wymagają kompleksowej przebudowy. Wymieniamy nawierzchnie ścieralne bądź wykonujemy powierzchniowe utwardzenia, wykonujemy drobne remonty polegające na wymianie gniazd. Do wzmocnienia nawierzchni i w celu zahamowania propagacji spękań odbitych z dolnych warstw często stosujemy siatki szklano-węglowe. Obecnie w taki sposób będziemy realizować jedenaście odnow dywanikowych na około 18 kilometrach. Realizujemy również inwestycje w ramach poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci dróg wojewódzkich województwa lubuskiego, które polegają przede wszystkim na budowie ciągów pieszych, co powoduje wyprowadzenie ruchu pieszego z jezdni i znaczącą poprawę BRD.

Dziękuję.

Realizowane i planowane przez ZDW kluczowe inwestycje drogowe w Lubuskim w 2016 r.:

- Rozbudowa drogi wojewódzkiej 137 w Trzemesznie Lubuskim
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej 138 – od DK 29 do Debrznicy – to kontynuacja zadań realizowanych na tym odcinku od kilku lat
- Wspomniana w rozmowie z dyrektorem Tonderem przebudowa drogi wojewódzkiej 159 wraz z mostem nad terenem zalewowym Warty w Skwierzynie (estakada)
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej 276 na odcinku Krosno Odrzańskie – Radnica
- Budowa nowego mostu wraz z korektą niebezpiecznego łuku w Przetocznicy na drodze wojewódzkiej 276 Krosno Odrzańskie – Świebodzin
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej 296 na odcinku Kożuchów – Żagań w Styputowie
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej 296 w Iłowej, ulica Żagańska
- Przebudowa wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej 297, odcinek Cisów do granicy powiatu
- Budowa ronda w Kożuchowie
- Budowa ronda na drodze wojewódzkiej 302 w Chlastawie
- Budowa obwodnicy Rzepina
- II etap budowy obwodnicy Drezdenka



OD PROJEKTU DO EFEKTU
ENERGIA ODNAWIALNA NOWEJ GENERACJI



INSTALACJE GRZEWCZE NOWEJ GENERACJI



POMPY CIEPŁA



FOTOWOLTAIKA



OGRZEWANIE NADMUCHOWE



KLIMATYZACJA



BASENY KĄPIELOWE

WSPÓŁPRACUJEMY Z NAJLEPSZYMI W BRANŻY:



26 lat na rynku www.cryspol.pl tel. 509 360 301

Inżynierowie z południa w gościnie. Gorzów da się lubić!

23 kwietnia członkowie izby z południowej części województwa mieli okazję poznać historię oraz współczesność Gorzowa i okolic. Zaawansowanie robót przy drugiej nitce obwodnicy, bulwar czy filharmonia to tylko kilka elementów z bogatego programu wizyty.

Postępy na budowie S3 w okolicach Gorzowa oraz trzypoziomowy węzeł przedstawił inżynier kontraktu inwestycji, Andrzej Piotrowski. Historię miasta barwnie opowiedział na nadwarciańskim bulwarze Błażej Skaziński z Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków. Okazale prezentował się na lewym brzegu Warty Biały Spichlerz, którego historia sięga 1722 roku. Aktualnie mieści się w nim część Muzeum Lubuskiego im. Jana Dekerta.

Następnie wspięliśmy się po szczeblach historii na wieżę Katedry Wniebowzięcia NMP. Gorzowska katedra jest budowlą gotycką, jednak można odnaleźć w niej elementy poprzedniego stylu architektonicznego, romanizmu. Styl romański ujawnia się przede wszystkim w rozplanowaniu świątyni oraz w elementach budowy z granitowych ciosów. Zbudowana jest z palonej cegły, jako budowla halowa posiadająca trzy nawy. Najstarsza świątynia wzniesiona pod koniec XIII wieku na planie trzynawowego, pseudoba-

zylikowego korpusu z wieżą przy elewacji zachodniej oraz zakrystią w kształcie prostokąta, przy elewacji północnej, jako miejski kościół parafialny.

Pierwotnie nosiła tytuł Maryi Panny i 11 Dziewic. Początkowo patronat nad kościołem sprawowało miasto, od 1299 roku kapituła kolegiaty w Myśliborzu, a następnie zakon krzyżacki oraz brandenburscy elektorzy. Gorzowska katedra, zgodnie z założeniami tradycji chrześcijańskiej, zbudowana została w specyficzny sposób. Prezbiterium musiało być zwrócone ku wschodowi, skąd w dniu Sądu Ostatecznego przybędzie Chrystus, główne wejście natomiast znajdowało się zawsze od zachodu, naprzeciw głównego ołtarza.

Po zwiedzeniu starówki cofnęliśmy się w czasie, aż do początków państwa polskiego. Około 970 roku powstał w okolicach Santoka, w czasach Mieszka I ważny gród piastowski o statusie kasztelanii i osada obronna na granicy państwa Pia-

stów i Pomorza Zachodniego. Pod datą 1097 wzmiankował o nim Gall Anonim. Według kroniki Galla Anonima Santok stanowił klucz i strażnicę państwa polskiego, przedmiot walk z Pomorzanami, a później z Brandenburgią. Po grodzie nie ma już nawet śladu, ale ciekawy film obejrzano w miejscowym muzeum uruchomił wyobraźnię.

Przy słonecznej pogodzie na brzegu Warty odpoczęliśmy przy wspólnej biesiadzie. W drodze powrotnej mieliśmy okazję zobaczyć jedyny o takiej konstrukcji w Polsce dwupasmosty most tymczasowy w Skwierzynie, po którym oprowadził nas kierownik budowy, Arkadiusz Belter.

Bardzo wartościowa merytorycznie wycieczka była jednocześnie wspaniałą okazją do pełniejszej integracji północy z południem. Z rewizytą zapraszamy do Zielonej Góry, szczegóły jak zawsze na naszej stronie i profilu fb.

Małgorzata Nadziejko





Kładka przy moście kolejowym przez Wartę w Gorzowie

Opis konstrukcji chodnika – rys historyczny

Przedmiotowy most kolejowy przez Wartę, jednotorowy, na szlaku między-stacyjnym Gorzów Wlkp. Zamoście – Gorzów Wlkp. został zbudowany w 1938 roku. W styczniu 1945 r., w wyniku prowadzenia działań wojennych, most został zniszczony przez wysadzenie podpór w części nurtowej i zatopieniu konstrukcji stalowej przęseł nurtowych. W 1950 roku rozpoczęto prace związane z planowaną odbudową obiektu (budowa filarów). Na początku lat 60. XX wieku wykonano dokumentację projektową odbudowy mostu, a ostateczna decyzja o jego odbudowie, została podjęta w 1964 r. Ostatecznie odbudowane przęsto nurtowe zostało zaprojektowane jako jednoprzęstowy łuk Langerera o rozpiętości teoretycznej 95,80 m. Długość całkowita mostu 317,50 m [1], [2], [3].

W 1965 roku w trakcie odbudowy mostu zaprojektowano i wybudowano dwustronne chodniki publiczne o szerokości 1,5 m, dla umożliwienia mieszkańcom przejścia na drugą stronę Warty. Chodniki zaprojektowano i wykonano w postaci stalowych wsporników, zamocowanych „na zewnątrz” do istniejącej konstrukcji poszczególnych przęseł mostu. Chodniki wykonane były z płyt żelbetowych grubości 6 cm, dodatkowo pokryte nawierzchnio-izolacją z asfaltu żwirowego grubości 1,5 cm [1], [2]. Na przestrzeni wielu lat użytkowania obiektu chodnik od strony dolnej wody został zaadaptowany jako element nośny dla przeniesienia różnych sieci urządzeń obcych i wyłączony z eksploatacji dla ruchu pieszych.

Chodnik od strony górnej wody również przeprojektowano dla możliwości umieszczenia na nim różnych sieci urządzeń obcych, ale w dalszym ciągu pełnił funkcję kładki dla pieszych. Po ostatniej przebudowie pomostu kładki (lata 90. XX w.) konstrukcję nośną pomostu stanowiła blacha trapezowa, oparta na dwóch



belkach z ceownika 180 mm, na której wylana była płyta żelbetowa z betonu B15 o grubości 60 mm, zbrojona prętami średnicy 4,5 mm. Na płycie żelbetowej wykonano dywanik asfaltowy grubości 20 mm. Wejście ze starego na nowy pomost zrealizowano przez wykonanie schodów, których stopnie wykonane były w konstrukcji analogicznej jak nawierzchnia nowego pomostu. Z uwagi na podwyższenie poziomu ciągu pieszego konieczne było dostosowanie wysokościowe balustrady zewnętrznej, natomiast od strony blachownicy wykonano balustradę niską, montowaną do górnego pasa dźwigara.

Wejście na kładkę na lewym brzegu Warty zostało wykonane w postaci schodów o konstrukcji stalowej, natomiast na prawym brzegu rzeki – w postaci konstrukcji żelbetowej. Ze względu na pogarszający się stan techniczny pomostu kładki oraz schodów wejściowych na kładkę, uniemożliwiający bezpieczne użytkowanie obiektu, w 2012 r. podjęto decyzję o wyłączeniu kładki z użytkowania dla publicznego ruchu pieszych, a w 2013 r., w oparciu o opracowaną ekspertyzę [3] oraz decyzję Lubuskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Gorzowie Wlkp., obiekt został całkowicie wyłączony z eksploatacji i rozebrany w części pomostu i schodów wejściowych.

Opis konstrukcji chodnika – stan projektowany

Projekt remontu polega na przywróceniu pierwotnych walorów użytkowych chodnika dla pieszych od strony górnej wody. Projektuje się wykonanie nowej nawierzchni chodnika o konstrukcji z desek kompozytowych o grubości 4,8 cm, w miejsce istniejącej wcześniej nawierzchni, składającej się z blachy trapezowej, na której ułożona była płyta betonowa o grubości 2-8 cm i asfalt lany o grubości 2 cm. Elementem nośnym chodników będą istniejące wsporniki chodnikowe. Nie przewiduje się zmiany ich kształtu, a jedynie wykonanie ich zabezpieczenia antykorozyjnego. Obciążenie z chodnika na wsporniki przekazywane będzie poprzez podłużnice główne w postaci C 180. Ze względu na stan techniczny podłużnic projektuje się ich wymianę na nowe C180. Zaprojektowano wykonanie poprzecznicy z elementów stalowych zamkniętych 80x80x8 w rozstawie osiowym wynoszącym 92 cm, na których oparte będą podłużnice pośrednie z elementów kompozytowych o wymiarach 9,0x9,0x100 cm. Do podłużnic pośrednich z elementów kompozytowych, za pomocą stalowych wkrętów, przymocowany będzie pokład górny z desek kompozytowych o grubości 4,8 cm. Nie zmieni się szerokość użytkowa chodnika i nadal wynosić będzie 1,6-1,7 m. Przewidziano także wykonanie zabezpiecze-

nia antykorozyjnego stalowej balustrady, dźwigara głównego tj. środnik od strony chodnika i pasa górnego, oraz ceownika 140 i dwuteownika 140, które obecnie pełnią funkcje stężące. Na początku i końcu chodnika przewidziano wykonanie odtworzenia istniejących stalowych schodów [3.] [5]. Przewiduje się, że wszystkie prace budowlane będą wykonywane w niżej przedstawionej kolejności:

PRACE ROZBIÓRKOWE:

- Roboty ziemne
- Demontaż skorodowanych ceowników i opraw oświetleniowych

PRACE MONTAŻOWE:

- Wymiana skorodowanych elementów stalowych pomostu kładki
- Wykonanie zabezpieczenia antykorozyjnego wybranych elementów ustroju nośnego
- Montaż pokładu górnego wraz z podłużnicami z materiałów kompozytowych
- Wymiana opraw oświetleniowych i przewodu zasilającego
- Odtworzenie schodów na dojsiach do kładki
- Uporządkowanie terenu budowy

Po wykonaniu remontu (odbudowy pomostu i schodów wejściowych) chod-

nik na obiekcie od strony górnej wody nadal będzie chodnikiem publicznym i przenosić będzie obciążenie użytkowe o wartości 4,0 kN/m. Obciążenie wsporników chodnikowych od ciężaru stęgo, w porównaniu do istniejącej wcześniej konstrukcji chodnika, znacznie zmniejszy się i będzie wynosiło jedynie ok. 56 proc. ciężaru pierwotnego. W związku z tym projektowane rozwiązanie nie będzie skutkowało zwiększonym oddziaływaniem na dźwigary główne mostu kolejowego i wsporniki chodnikowe.

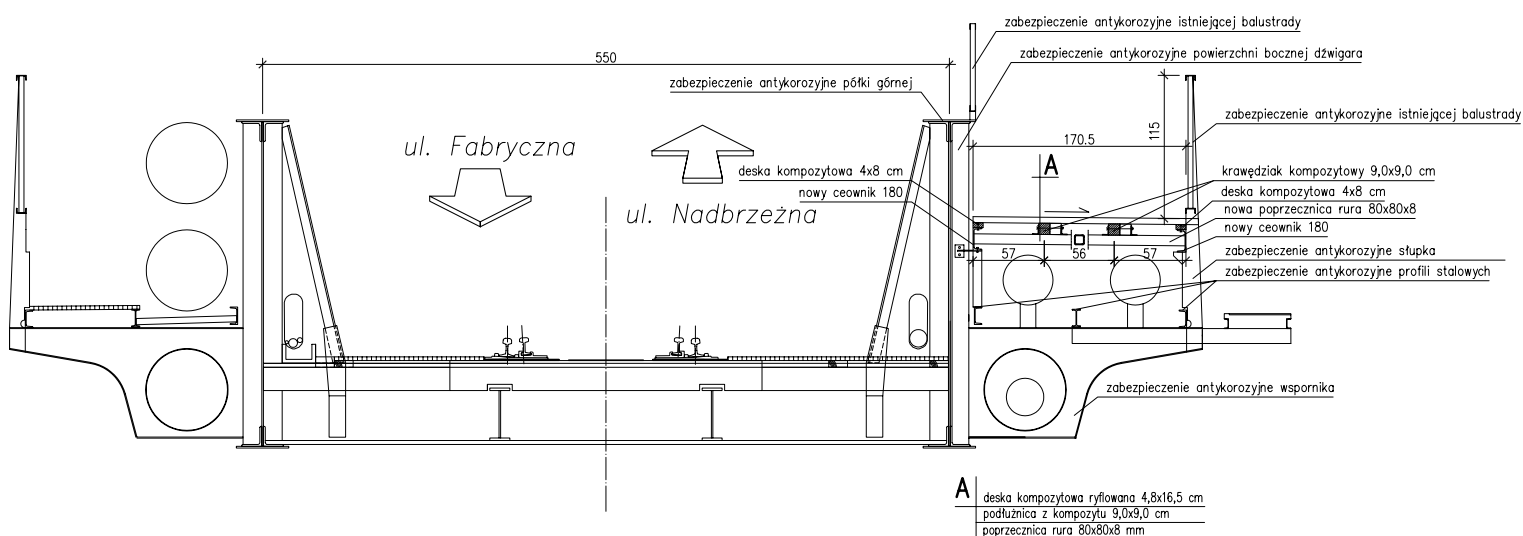
Ze względu na ograniczenia finansowe w pierwszym etapie dostęp do kładki będzie zapewniony tylko za pośrednictwem schodów wejściowych. Lokalizacja schodów została tak dobrana, aby w drugim etapie możliwe było wykonanie dodatkowych, odpowiednich pochylni, umożliwiających dostęp do obiektu osobom niepełnosprawnym, osobom z wózkami, czy też osobom chcącym przeprowadzić rower.

Zbigniew Kokoszka

Piśmiennictwo:

- [1] Dokumentacja projektowa: „Odbudowa mostu w Gorzowie na linii Zbąszynek – Gorzów km 73,147. Obliczenia statyczne i opis techniczny konstrukcji stalowej chodników publicznych”, wykonane przez PKP Biuro Projektów Kolejowych w Poznaniu, ul. Chudoby 10, w marcu 1963 r.
- [2] „Dokumentacja techniczna – Odbudowa mostu kolejowego przez rzekę Wartę w Gorzowie – przejście dla publiczności, km 73,147 linia Zbąszynek – Gorzów” – rysunki chodnika i schody, wykonane przez BPK w Poznaniu, ul. Chudoby 10, w kwietniu 1963 r.
- [3] „Ekspertyza Techniczna kładki dla pieszych przy moście kolejowym położonym na linii nr 367 Zbąszynek – Gorzów w km 73,303, Z. Woźniak, B. Wichowski, lipiec 2013.
- [4] „Ocena stanu technicznego mostu stalowego, usytuowanego na jednotorowej linii kolejowej nr 367 Zbąszynek - Gorzów Wlkp. w km 73,303 przez rzekę Wartę w Gorzowie Wlkp.”, BPIEBK Z. Kokoszka, grudzień 2015.
- [5] „Projekt remontu (odbudowy) chodnika dla pieszych na moście kolejowym przez rzekę Wartę w Gorzowie Wlkp.”, BPIEBK Z. Kokoszka, grudzień 2015.

PRZEKRÓJ POPRZECZNY SKALA 1:25



Kolejowy most z przygodami

Nie tylko połączenie kolejowe z Gorzowa w kierunku Zbąszynka czy Zielonej Góry, ale także ważka rola w czasie żuźlowych rozgrywek powodują, że most szynowy na Warcie, modernizowany w ostatnim czasie, staje się ciekawą lubuską historią.

W 1857 roku Gorzów uzyskał połączenie kolejowe na ważnej trasie Berlin – Królewiec, a w 1896 roku stał się on, za sprawą linii kolejowej do Międzyrzecza, węzłem kolejowym, sukcesywnie rozbudowywanym o połączenia do Sulęcina, Kostrzyna (przez Krzeszyce, Słońsk) oraz do Myśliborza. Każde z tych przedsięwzięć niósło inne wyzwania inżynierskie. Szlak w kierunku południowym aż do 1 marca 1899 roku pozostawał odcięty od dworca głównego wartką Wartą. Szereg opracowań podaje datę 1893 jako rok powstania pierwszego kolejowego mostu przez rzekę w Gorzowie. Jednak bardziej prawdopodobna jest data 1898, czyli dwa lata po uruchomieniu dworca Gorzów Zamoście w lewo-brzeżnej dzielnicy Zawarcie.

Gdy coraz intensywniej domagano się zastąpienia drewnianej konstrukcji z połowy XIX w. solidnym mostem kotłowym na Warcie, pociągi mogły już korzystać z przeprawy stalowej. Składała się z pięciu filarów, rozpiętych na nich sześciu ponad 52-metrowych konstrukcji kratownicowych i masywnego przyczółka stanowiącego część peronu IV, dawnego dworca Warciańskiego (Myśliborskiego). Dwa filary mostowe posadowiono na terasie zalewowej, a w dalszej części most kolejowy przechodził w przyczółek nad wałem (ul. Fabryczna) i krótką estakadę, by nasypem na terenie dawnej strzelnicy kurków dotrzeć do dworca i dalej do „mostu żelaznego” ponad kanałem Ulgi. Być może to daty z jego budowy powodują pomyłki w dacie głównego mostu warciańskiego. Tegoż właśnie urokliwa sylwetka z przęstami o obrysie zbliżonym do połowy sześciokąta stała się stałym elementem miasta około 1900 roku. Jednak malowniczość nie szła w parze ze stroną praktyczną. Na przeprawie nie można było przetaczać cięższych składów, co początkowo wobec tylko lokal-



Most kolejowy w ówczesnym Landsbergu około 1915 r.

nego znaczenia linii w tych kierunkach nie stanowiło większej bolączki.

Zmiany przyniosła I wojna światowa i jej konsekwencje, przecięte granicą z Polską zostały bowiem gęste sieci kolejowe pomiędzy prowincjami poznańską (włączoną w większości do Rzeczypospolitej) a brandenburskimi i śląskimi. Spowodowało to w okresie międzywojennym przeprogramowanie całego układu kolejowego w ramach szczególnie nowej prowincji Marchia Graniczna, realizacja tych zmian przeciągała się jednak znacznie. W przypadku interesującego nas połączenia w kierunku południowym, czyli pogranicznych Skwierzyny i Międzyrzecza, kluczowe okazały się przygotowania wojenne, w tym budowa Międzyrzeckiego Rejonu Umocnionego. Wtedy odbiegający od – ponownie strategicznego – kręgościpa Kolei Wschodniej szlak zyskał na znaczeniu i stąd postanowiono o rozwiązaniu wąskiego gardła, jakim był dystans przez rzekę i przestarzały, zbyt mało nośny, 40-letni już most kolejowy.

Negocjując okoliczności budowy,

miasto starato się o umieszczenie na przeprawie także towarzyszącej kładki dla pieszych, jednak nie udało się to wobec sprzeciwów władz kolejowych. Jak się okazuje, problem współczesny wcale nie jest nowy. Trasując nieco innym łukiem inwestycję z lat 1936-1940, wykazując niezwykłą biegłość, przesunięto ją blisko 13 metrów w górę rzeki w stosunku do starej przeprawy. Tym razem zaplanowano już bardziej zaawansowaną konstrukcję o pięciu przęstach, ale siedmiu filarach, z których cztery znalazły się w części nurtowej. Nie rozmieszczono ich w równych odstępach, co dało spięcie rzeki i terenu zalewowego dość długimi konstrukcjami stalowymi, co miało znaczenie i dla żeglugi, i dla minimalizowania zagrożeń powodziowych. Podpory nie były identyczne, zależnie od przypisywanej roli stanowiły główne, bądź pomocnicze elementy nośne, jednolicie oblicowano je, jak i oba przyczółki, blokami granitowymi z dbałością o dekoracyjność. Także główne nadrzeczne przęsto o rozpiętości ponad 95 m otrzymało estetyczną łukowatą sylwetkę o wysokości 11 m. Całość opierała się na konstrukcjach

blachownicowych, wewnątrz ścianek o wysokości ok. 2,6 m znalazło się podbudowane tłuczniem torowisko, leżące na rusztach stalowych. Rolę swą, datowaną na 1938 rok, budowla zaczęła spełniać dopiero dwa lata później, przetączono na nią dotychczasowe torowiska, poszerzono ulicę Fabryczną, podniesiono jej chodnik pod mostem. Jednak chcący przekroczyć Wartę w tej części miasta musieli nadal korzystać z siły własnych nóg na wydłużonej trasie przez most pieszo-kołowy, albo przejeżdżać pociągiem pomiędzy obu dworcami.

Taka kosztowna i zawiła technicznie sprawa okazała się jednak bezbronna wobec losów, w których wziąć miała udział. Na ile od listopada 1940 roku do stycznia 1945 roku wptynęła ona na losy wojny, czy rola jaką jej przypisywano – kolejny komunikacyjny dostęp do linii umocnień przygranicznych od strony Berlina, czy z innych ważnych punktów na militarnej mapie, choćby Wilczego Szańca itd. – spełniła się choć w małej części, trudno dziś osądzić. W przedostatni dzień pierwszego miesiąca ostatniego roku wojny poległy trzy warciańskie mosty. Niemieccy saperzy tuż przed ostatecznym porzuceniem niebronionego miasta skutecznie unieszkodliwili przeprawę miejską

z 1926 roku, stary most szynowy, czekający na rozbiórkę i jego nowe, ledwie pięcioletnie, wcielenie. Wsadzenie filarów i zatopienie obu stalowych konstrukcji z torowiskami odcięto ponownie oba dworce, ale i zatrzymało żeglugę. Zniszczone konstrukcje zalegały na terasie i w nurcie, dokładając kolejne ryzyka powodziowe. Dochodziło w czasie usuwania zatorów lodowych, w tym metodami saperskimi, także i tu do niebezpiecznych sytuacji.

Tuż po wojnie podjęto przygotowania do ich odbudowy, doprowadzając w 1957 roku do usunięcia wszystkich zniszczonych i zagrożonych elementów, składując wszystkie przydatne i uzupełniając np. część filarów. Tak zatrzymane prace czekać musiały aż siedem lat, nie bez znaczenia była niewielka rola południowego połączenia kolejowego. W dużej części nawiązano do przedwojennej koncepcji mostu, sporządzając oryginalny polski projekt i wykonując jednak zupełnie nową, także łukową konstrukcję głównego przęsła. Autorami projektów byli inż. Kazimierz Chudziński i inż. Roman Ofierzyński, prace wykonywały Przedsiębiorstwa Robót Kolejowych z Warszawy i Szczecina, zamontowane elementy stalowe pochodzą z Zakładów Konstrukcji Stalowych w Starosielcach k. Białogosto-

ku. Do pierwotnego zamystu wdarła się jednak kolosalna ingerencja. W przeciwieństwie do poprzednich epok kolej musiała skapitulować i po obu stronach nowej przeprawy pojawiły się chodniki. Betonowe kładki o szerokości 1,5 m potoczyły oba brzegi, dając komunikację pracownikom licznych zakładów na lewym brzegu – Silwana, Ursus, Stolbud, parkierciarnia, roszarnia z dworcem głównym, czy zachodnią częścią śródmieścia. Nie było już obaw o powrót z kina Capitol czy meczu żużlowego ze Śląskiej, choć stracił na tym gorzowski Charon, czyli Paweł Zacharek, przewoźnik przez Wartę z czasów braku mostu kolejowego.

Zamknięcie kładki wschodniej (zachodnia została zajęta przez rurociągi) spowodowało ponownie komplikacje dla mieszkańców, poszukiwania dokumentacji oraz form współpracy między miastem a koleją. A z drugiej strony również debatę o potrzebie kolejnego mostu kołowego w tej części miasta.

Robert Piotrowski
landsberg-w@wp.pl

Ilustracja:
Kolekcja Roberta Piotrowskiego
Fotografia: Anna Jodko



Przejazd pociągu retro przez most kolejowy w Gorzowie, maj 2016 r.

Kalendarium LOIB: Wydarzenia. luty – maj 2016

Luty:

- **2 lutego** – wyjazd członków LOIB do Poznania na Targi BUDMA 2016 rok, Dzień Inżyniera Budownictwa.
- **3 lutego** – szkolenie w Zielonej Górze (zgodnie z harmonogramem szkoleń).
- **4 lutego** – kontrola działalności Placówki Terenowej w Zielonej Górze i w Żarach, przeprowadzona przez OKR.
- **4 lutego** – w Warszawie odbyło się posiedzenie Komitetu Programowego zajmującego się problematyką: „Co pomaga, a co przeszkadza w wykonywaniu zawodu projektanta, kierownika budowy, inspektora nadzoru”, uczestniczył Andrzej Cegielnik, Przewodniczący OR.
- **5 lutego** – uroczysta inauguracja roku gospodarczego organizowana przez Zachodnią Izbę Przemysłowo-Handlową w Gorzowie Wlkp. Uczestniczyli: Przewodniczący OR, Andrzej Cegielnik i członek OR, Mirosław Gruszecki.
- **11 lutego** – spotkanie z Zarządem Lubuskiej Izby Budownictwa w sprawie organizacji konferencji „Dzień Inżyniera Budownictwa Drzonków 2016”. Uczestniczył Mirosław Gruszecki, członek OR LOIB.
- **11 lutego** – szkolenie w Żarach (zgodnie z harmonogramem szkoleń).
- **15 lutego** – kontrola przeprowadzona przez Okręgową Komisję Rewizyjną w zakresie działalności: OROZ, OSD i OKK.
- **16 lutego** – posiedzenie Prezydium Okręgowej Rady LOIB.
- **18 lutego** – szkolenie w Gorzowie Wlkp. (zgodnie z harmonogramem szkoleń).
- **18 lutego** – w Warszawie w posiedzeniu Prezydium Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej PIIB uczestniczył Piotr Koczwarą, z-ca przewodniczącego KKK.
- **24 lutego** – szkolenie w Zielonej Górze (zgodnie z harmonogramem szkoleń).
- **24 lutego** – Okręgowy Rzecznik Odpowiedzialności Zawodowej przeprowadził przesłuchanie w sprawie odpowiedzialności zawodowej.
- **25 lutego** – w Centrum Kongresowym i Rekreacyjnym „Orle Gniazdo” w Szczyrku (podczas konferencji Warsztaty Pracy Projektanta Konstrukcji) odbyło się posiedzenie członków KKK i Przewodniczących Okręgowych Komisji Kwalifikacyjnych, w którym uczestniczyła Emilia Kucharczyk, Sekretarz OKK LOIB i Józef Krzyżanowski, Przewodniczący OKK LOIB.
- **26 lutego** – Konferencja pt. „DZIEŃ INŻYNIERA BUDOWNICTWA” w ramach targów w Drzonkowie.
- **26-28 lutego** – prezentacja LOIB na Targach Budownictwa i Wyposażenia wnętrz w Drzonkowie
- **29 lutego** – posiedzenie Składu Orzekającego Okręgowej Rady LOIB w sprawie rozpatrzenia indywidualnych spraw członkowskich. Podjęto 42 uchwały.

Marzec:

- **1 marca** – posiedzenie Okręgowej Rady LOIB.
- **2 marca** – dwa przesłuchania w sprawach prowadzonych przez Okręgowego Rzecznika Odpowiedzialności Zawodowej.
- **2 marca** – posiedzenie Krajowej Rady PIIB, na które zostali zaproszeni Przewodniczący Okręgowych Rad. LOIB reprezentował Andrzej Cegielnik, Przewodniczący OR.
- **3-4 marca** – kontrola Okręgowej Komisji Rewizyjnej w zakresie finansów, prawidłowości zarządzania majątkiem działalności Biura, Prezydium i Okręgowej Rady oraz realizacji budżetu w 2015 roku.
- **4 marca** – posiedzenie Okręgowej Komisji Rewizyjnej LOIB.
- **5 marca** – zawody okręgowe XXIX Olimpiada Wiedzy i Umiejętności Budowlanych w Zespole Szkół Budowlanych w Zielonej Górze. Uczestniczyli przedstawiciele OR: Marcin Pabierowski, Tadeusz Glapa, Mirosław Gruszecki oraz Bogustaw Pabierowski, przewodniczący jury.
- **8 marca** – posiedzenie Zespołu Redakcyjnego Biuletynu LOIB.
- **3 marca** – szkolenie w Żarach (zgodnie z harmonogramem szkoleń).
- **10 marca** – szkolenie w Gorzowie Wlkp. (zgodnie z harmonogramem szkoleń).
- **10, 11, 22, 23, 24, 30 marca** – posiedzenia Zespołów Egzaminacyjnych w sprawie postępowań kwalifikacyjnych o nadanie uprawnień budowlanych.
- **16 marca** – szkolenie w Zielonej Górze (zgodnie z harmonogramem szkoleń).
- **17 marca** – szkolenie w Żarach (zgodnie z harmonogramem szkoleń).
- **18 marca** – wspólne zebranie Lubuskiej Komisji Ochrony Pracy i Lubuskiej Komisji ds. BHP w Rolnictwie, uczestniczył Mirosław Gruszecki, członek OR LOIB.
- **18 marca** – posiedzenie członków OSD i OROZ.
- **29 marca** – w Izbie Rzemieśniczej i Przedsiębiorczości w Zielonej Górze odbyło się spotkanie przedstawicieli LOIB z prezesem Izby Krzysztofem Hnatem. Dotyczyło omówienia zasad współpracy obu Izb. Z LOIB w spotkaniu uczestniczyli: Andrzej Cegielnik, przewodniczący OR i Rajmund Czerwonajcio, z-ca przewodniczącego OR.
- **30 marca** – Lubuski Kongres Gospodarczy w Urzędzie Marszałkowskim – uczestniczył przedstawiciel OR, Mirosław Gruszecki.
- **30 marca** – posiedzenie Składu Orzekającego Okręgowej Rady LOIB w sprawie rozpatrzenia indywidualnych spraw członkowskich. Podjęto 23 uchwały.
- **31 marca** – szkolenie w Gorzowie Wlkp. (zgodnie z harmonogramem szkoleń).
- **31 marca** – posiedzenie Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej LOIB.

Kwiecień:

- **6 kwietnia** – w siedzibie oddziału OPZL w Żarach odbyło się spotkanie informacyjne PIP pt. „MINIMALNE WYMAGANIA W ZAKRESIE BHP: ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM PRACY”. Z LOIB uczestniczyli: Tadeusz Babula, Małgorzata Dobrowolska, Izabela Mierzwa i Józef Rybka.
- **6 kwietnia** – szkolenie w Zielonej Górze (zgodnie z harmonogramem szkoleń).
- **7 kwietnia** – szkolenie w Żarach (zgodnie z harmonogramem szkoleń).
- **7 kwietnia** – wspólna narada członków KKK PIIB i Przewodniczących Okręgowych Komisji Kwalifikacyjnych, w której uczestniczyła Emilia Kucharczyk, Sekretarz OKK LOIB oraz Piotr Koczwarą, z-ca przewodniczącego KKK.
- **7-8 kwietnia** – w Żarach odbyły się Targi Edukacji i Pracy. LOIB reprezentowali: Rajmund Czerwonajcio, Józef Rybka i Andrzej Wesoty.
- **9 kwietnia** – XV Okręgowy Zjazd Sprawozdawczy LOIB.
- **12, 14, 15, 20, 22 kwietnia** – posiedzenia Zespołów Egzaminacyjnych w sprawie postępowań kwalifikacyjnych o nadanie uprawnień budowlanych.
- **19 kwietnia** – posiedzenie Okręgowej Rady LOIB.
- **20 kwietnia** – szkolenie w Zielonej Górze (zgodnie z harmonogramem szkoleń).
- **21 kwietnia** – szkolenie w Gorzowie Wlkp. (zgodnie z harmonogramem szkoleń).
- **23 kwietnia** – wycieczka szkoleniowa do Gorzowa Wlkp. zorganizowana dla członków z południowej części woj. lubuskiego.
- **27 kwietnia** – w Zespole Szkół Budowlanych i Samochodowych w Gorzowie Wlkp. odbył się finał II Turnieju Budowlanego zorganizowanego dla uczniów trzecich klas szkół gimnazjalnych z województwa lubuskiego. Uczestniczył przedstawiciel LOIB, sekretarz Wojciech Janik.
- **28 kwietnia** – w Warszawie odbyło się posiedzenie Komisji Wnioskowej KR PIIB. Z LOIB uczestniczyła w nim Ewa Bosy.
- **28 kwietnia** – uroczyste posiedzenie Lubuskiej Komisji Ochrony Pracy, uczestniczył Mirosław Gruszecki, członek OR LOIB.
- **29 kwietnia** – posiedzenie Składu Orzekającego Okręgowej Rady LOIB w sprawie rozpatrzenia indywidualnych spraw członkowskich. Podjęto 28 uchwał.

Maj:

- **5 maja** – w Gorzowie Wlkp. odbyło się szkolenie wraz z warsztatami: „Jak szybko i poprawnie zaprojektować dowolną instalację RTV/SAT? Program TelSat i jego zastosowanie w praktyce”. zorganizowane wspólnie z firmą GZT TELKOM-TELMOR i SES ASTRA.
- **5 maja** – Okręgowy Rzecznik Odpowiedzialności Zawodowej przeprowadził przesłuchanie w sprawie odpowiedzialności za-

wodowej.

- **5-7 maja** – narada szkoleniowa w Jadwisinie pt.: „Warsztaty na bazie dotychczasowych spraw wpływających do sądów dyscyplinarnych i rzeczników odpowiedzialności zawodowej”. W naradzie udział wzięli: Ewa Bosy, OROZ Koordynator i Jacek Kasierski, Przewodniczący OSD.
- **5 maja** – posiedzenie Zespołu Redakcyjnego Biuletynu LOIIB
- **6 maja** – w Warszawie odbyły się posiedzenia:
 - Komisji Ustawicznego Doskonalenia Zawodowego PIIB, LOIIB reprezentował Tadeusz Głapa;
 - Komitetu Programowego dot. debaty na temat: „Co pomaga, a co przeszkadza w wykonywaniu zawodu inżyniera budownictwa?”, LOIIB reprezentował Mirosław Gruszecki.
- **9-10 maja** – spotkanie organizacyjno-szkoleniowe Stuzb Nadzoru Budowlanego woj. lubuskiego, uczestniczyli: Przewodniczący

OR Andrzej Cegielnik oraz Okręgowi Rzecznicy Odpowiedzialności Zawodowej: Ewa Bosy, Henryk Kargul, Krzysztof Ozga i Grzegorz Szulc.

- **12 maja** – szkolenie w Gorzowie Wlkp. (zgodnie z harmonogramem szkoleń).
- **17 maja** – w Warszawie odbyło się spotkanie Przewodniczących Okręgowych Izb, uczestniczył Przewodniczący Andrzej Cegielnik.
- **17 maja** – posiedzenie niejawnego Okręgowego Sądu Dyscyplinarnego w sprawie odpowiedzialności zawodowej kierownika budowy.
- **18 maja** – szkolenie w Zielonej Górze (zgodnie z harmonogramem szkoleń).
- **18 maja** – w Warszawie w posiedzeniu Krajowej Rady PIIB uczestniczył Andrzej Cegielnik, Przewodniczący LOIIB.
- **18 maja** – dwa przesłuchania w sprawach prowadzonych przez Okręgowego Rzecznika Odpowiedzialności Zawodowej.
- **18 maja** – szkolenie w Zielonej Górze

(zgodnie z harmonogramem szkoleń).

- **19-22 maja** – wyjazd techniczny członków LOIIB do Szczecina (zwiedzanie), Świnoujście i dalej promem do Skandynawii.
- **20 maja** – egzamin pisemny XXVII wiosennej sesji egzaminacyjnej na uprawnienia budowlane.
- **20 maja -1 czerwca** – egzaminy ustne XXVII wiosennej sesji egzaminacyjnej na uprawnienia budowlane.
- **20-21 maja** – w Bydgoszczy odbyła się narada szkoleniowa skarbników, w której uczestniczyła Teresa Domaradzka, Skarbnik LOIIB.
- **24 maja** – posiedzenie Prezydium Okręgowej Rady LOIIB.
- **30 maja** – posiedzenie Składu Orzekającego Okręgowej Rady LOIIB w sprawie rozpatrzenia indywidualnych spraw członkowskich.

WSPOMNIENIE

Zdzisław Marek Brzozowski (1949–2016)



Nagłe odejście Kolegi, inżyniera znanego i lubianego w środowisku, zawsze budzi smutek i zadumę. Będący jeszcze w pełni sił twórczych Zdzisław miał plany zawodowe i osobiste. Dużo wnosił do naszej inżynierskiej społeczności. Był kreatywny, towarzyski, a teraz pozostały nam tylko wspomnienia... Przez większość życia był związany z Zieloną Górą. Urodził się w winnym mieście 24 kwietnia 1949 roku. W miejscowym Technikum Budowlanym uczył się na kierunku instalacje sanitarne. Naukę w szkole średniej zakończył w 1969 roku i podjął studia w ówczesnej Wyższej Szkole Inżynierskiej. Studiował w specjalności budownictwo miejskie i przemys-

łowe. Studia skończył w 1974 roku. Były to czasy apogeum budowy „Drugiej Polski” Edwarda Gierka. Staż pracy odbył w Przedsiębiorstwie Instalacji Przemysłowych w Poznaniu – Oddział Nowa Sól. Następnie budował osiedla w Zielonogórskim Przedsiębiorstwie Budowlanym. Nie ominęły go największe budowy tamtego czasu. Każde Zjednoczenie Budownictwa zobowiązane było delegować grupę na budowę Huty Katowice. Była to sztandorowa budowa tamtego okresu. Jako młody inżynier wykorzystał tę szansę, zdobył doświadczenie zawodowe na największej budowie w Polsce. Już w 1976 roku zdobył uprawnienia budowlane w zakresie konstrukcji budowlanych bez ograniczeń. W latach późniejszych, przypomnijmy, że w szkole średniej ukończył kierunek instalacje sanitarne, rozszerzył uprawnienia na specjalność instalacyjno-inżynierską (1989 rok). Gdy załamała się koniunktura gospodarcza „Drugiej Polski”, Zdzisław wrócił do Zielonej Góry. Podjął pracę w Wojewódzkim Przedsiębiorstwie Przemysłu Zbożowo-Młynarskiego PZZ w Zielonej Górze jako główny specjalista ds. budownictwa. W 1980 roku przeszedł do pracy w Zakładzie Remontowo-Budowlanym Komendy Wojewódzkiej MO w Zie-

łonej Górze. Pełnił tam funkcję zastępcy dyrektora. Lubił kontakt z młodzieżą, stąd dodatkowo został nauczycielem zawodu, mógł podzielić się z młodym pokoleniem budowlanców swoją ogromną wiedzą zawodową. Po zmianach ustrojowych w 1990 roku przeszedł do pracy w spółce Iglopol S.A. w Zielonej Górze, gdzie pełnił funkcję kierownika zespołu budów. Gdy zakład ten uległ likwidacji, podjął pracę w Spółdzielni Mieszkaniowej Budownictwa Jednorodzinnej w Zielonej Górze. Przepracował tam ponad 10 lat. Dużą aktywność zawodową przepełcił dwoma zawałami serca. Ale nie użalał się nad sobą. Lubił podróże, grał w szachy, tenisa stotowego. W kadencji 2010-2014 był członkiem LOR LOIIB. Przebywał często z wnukami, ucząc ich i bawiąc się z nimi. Doczekał się czwórki wnucząt: Julii – 15 lat, Zuzi – 11, Konrada – 17 i Eryka – 14 lat. Jego życzliwości dla ludzi, przyjaźni i kultury osobistej będzie nam bardzo brakowało. Zginął tragicznie 2 kwietnia 2016 roku w karambolu samochodów na autostradzie A4 pod Gliwicami.

Pozostanie na zawsze w naszej pamięci!

Zenon Pilarczyk

Harmonogram szkoleń na rok 2016 – II półrocze

Gorzów Wlkp.	Zielona Góra	Żary
<p>Miejsce: Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna, ul. Kosynierów Gdyńskich, godz. 15.00 (czwartek)</p>	<p>Miejsce: Uniwersytet Zielonogórski, Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska, ul. prof. Szafrana 1, godz. 17.00 (środa) sala 321</p>	<p>Miejsce: Technikum Budowlane, ul. Górnośląska 2, godz. 15.00 (czwartek)</p>
<ul style="list-style-type: none"> • 22.09. Dokumentacja geotechniczna i geologiczno-inżynierska w procesie inwestycyjnym z uwzględnieniem potrzeb projektów budowlanych, z podaniem charakterystycznych przykładów w poszczególnych specjalnościach (budynek jednorodzinny, budynek wielorodzinny, elektrownia wiatrowa ok. 100 m wys., most jednoprzęsłowy, droga na terenie zalewowym, magazyn w porcie rzeczny). Wykładowca: Piotr Jarmotowicz • 29.09. Projektowanie i montaż ogrzewania podtynkowego opartego o przemianę fazową – jak ogrzać 1l wody pomieszczenie 100 m² powierzchni użytkowej. Wykładowca: Janusz Drzewuszewski, 3-THERMO Poznań-Gniezno • 6.10. Przeglądy obiektów budowlanych. Wykładowca: Jarostaw Dokurno • 27.10. Energooszczędne wentylacje obiektów – zapobieganie stratom i odzyskiwanie energii (kurtyny powietrzne i rekuperacja). Wykładowca: Paweł Bocian, Robert Rabiński, firma VENTIA • 17.11. Zasady stosowania w projekcie budowlanym projektów typowych, powtarzalnych i wielokrotnego stosowania. Wykładowca: Piotr Koczwar • 8.12. Domy energooszczędne, domy inteligentne – instalacje zarządzania budynkami. Wykładowca: Waldemar Olczak 	<ul style="list-style-type: none"> • 14.09. Projektowanie i montaż ogrzewania podtynkowego opartego o przemianę fazową – jak ogrzać 1l wody pomieszczenie 100 m² powierzchni użytkowej. Wykładowca: Janusz Drzewuszewski, 3-THERMO Poznań-Gniezno • 28.09. Dokumentacja geotechniczna i geologiczno-inżynierska w procesie inwestycyjnym z uwzględnieniem potrzeb projektów budowlanych, z podaniem charakterystycznych przykładów w poszczególnych specjalnościach (budynek jednorodzinny, budynek wielorodzinny, elektrownia wiatrowa ok. 100 m wys., most jednoprzęsłowy, droga na terenie zalewowym, magazyn w porcie rzeczny). Wykładowca: Piotr Jarmotowicz • 12.10. Przeglądy obiektów budowlanych. Wykładowca: Jarostaw Dokurno • 26.10. Energooszczędne wentylacje obiektów – zapobieganie stratom i odzyskiwanie energii (kurtyny powietrzne i rekuperacja). Wykładowca: Paweł Bocian, Robert Rabiński, firma VENTIA • 23.11. Zasady stosowania w projekcie budowlanym projektów typowych, powtarzalnych i wielokrotnego stosowania. Wykładowca: Piotr Koczwar • 14.12. Domy energooszczędne, domy inteligentne – instalacje zarządzania budynkami. Wykładowca: Waldemar Olczak 	<ul style="list-style-type: none"> • 15.09. Projektowanie i montaż ogrzewania podtynkowego opartego o przemianę fazową – jak ogrzać 1l wody pomieszczenie 100 m² powierzchni użytkowej. Wykładowca: Janusz Drzewuszewski, 3-THERMO Poznań-Gniezno • 29.09. Dokumentacja geotechniczna i geologiczno-inżynierska w procesie inwestycyjnym z uwzględnieniem potrzeb projektów budowlanych, z podaniem charakterystycznych przykładów w poszczególnych specjalnościach (budynek jednorodzinny, budynek wielorodzinny, elektrownia wiatrowa ok. 100m wys., most jednoprzęsłowy, droga na terenie zalewowym, magazyn w porcie rzeczny). Wykładowca: Piotr Jarmotowicz • 20.10. Przeglądy obiektów budowlanych. Wykładowca: Jarostaw Dokurno • 01.12. Zasady stosowania w projekcie budowlanym projektów typowych, powtarzalnych i wielokrotnego stosowania. Wykładowca: Piotr Koczwar • 22.12. Domy energooszczędne, domy inteligentne – instalacje zarządzania budynkami. Wykładowca: Waldemar Olczak

UWAGA!

2-3.09. Konferencja Dni Budowlanych – Ośrodek Kormoran, Sulęcín

Prosimy o podanie aktualnego adresu e-mail, ponieważ te znajdujące się w naszej bazie często są już nieprawidłowe.

Informujemy, że biuro Izby na życzenie wydaje certyfikaty o uczestnictwie w szkoleniach.

Prosimy również o przesyłanie propozycji szkoleń na I półrocze 2017 na adres e-mail: lbs@lbs.piib.org.pl.

Samorząd zawodowy inżynierów budownictwa na targach w Drzonkowie

Od 26 do 28 lutego 2016 roku na terenie Wojewódzkiego Ośrodka Sportu i Rekreacji w Drzonkowie odbyła się 24. edycja Targów Budownictwa i Wyposażenia Wnętrz. Targi odwiedziło około 7 tysięcy gości. LOIB również była obecna na imprezie.

Na tegorocznych targach swoje ekspozycje wystawiło około 100 wystawców, reprezentujących Lubuskie oraz inne regiony Polski. Wśród nich znaleźli się producenci, przedstawiciele z branży budowlanej oraz firmy obsługujące branżę budownictwa, a także handlowcy i firmy deweloperskie. Po raz pierwszy w historii zaprezentowała się na targach nasza Lubuska Izba Inżynierów Budownictwa.

Impreza jest doskonałym miejscem do nawiązania bezpośredniego kontaktu z klientem w celu zaprezentowania oferty handlowej oraz ukazania nowych rozwiązań technologicznych stosowanych w budownictwie. Naszym najistotniejszym produktem jest ogrom potencjału ludzkiego, jaki posiadamy – czyli nasi członkowie pełniący samodzielne funkcje techniczne.

Na naszym stoisku swoją premierę miała książka autorstwa Emilii Kucharczyk i Tadeusza Bilińskiego „Prawo budowlane z omówieniem i komentarzem. Stan prawny na 1 stycznia 2016 roku”. Prezentacja naszej Izby na targach budownictwa jest kolejnym ważnym krokiem na drodze promocji zawodu inżyniera. Zaprezentowane na konferencji i naszym stoisku infografiki pokazały tę drogę w telegraficznym skrócie.

Nowością tegorocznych targów była konferencja „Dzień Inżyniera Budownictwa”, organizowana wspólnie przez Lubuską Okręgową Izbę Inżynierów Budownictwa oraz Lubuską Izbę Budownictwa. W pierwszej części Marszałek Alicja Makarska wraz z Dyrektorem Biura Lubuskiej Izby Budownictwa uhonorowała za służonych pracowników lubuskich firm

budowlanych resortową odznaką „Za Zasługi dla Budownictwa” nadaną przez Ministra Infrastruktury i Rozwoju. W drugiej części konferencji zaprezentowane zostały referaty dotyczące kształcenia przyszłego inżyniera oraz poradnik inwestora. Konferencja zakończyła się pełnym sukcesem. Wysoka frekwencja i zainteresowanie przedstawicieli branży budowlanej potwierdzają te słowa. Organizatorzy wyrazili chęć kontynuowania idei konferencji w kolejnych latach.

Zgodnie z tradycją podczas targów został przeprowadzony konkurs w trzech kategoriach. Do składu komisji konkursowej został zaproszony przedstawiciel naszej Izby. Komisja w składzie dr hab. inż. Wojciech Eckert – Przewodniczący, mgr Jakub Brudzyński – Sekretarz, mgr inż. arch. Jerzy Kaszyca oraz Krzysztof Kozak przyznała następujące nagrody i wyróżnienia:

za Produkt Targów

- firmie **MANUFATURA GARDEN s.c.** w Zielonej Górze za Tarasy z Termo-drewna, proekologiczną technologię produkcji bez zastosowania środków chemicznych zwiększającą odporność oraz trwałość elementów drewnianych stosowanych w budownictwie.

wyróżnienia w tej kategorii:

- firmie **VETREX OKNA PREMIUM Autoryzowany Salon Sprzedaży** w Zielonej Górze za drzwi automatyczne tarasowe „VETREX SLIDE” sterowane pilotem, o dobrych parametrach termicznych i akustycznych, z możliwością stosowania dowolnych przeszkleń oraz z bogatą gamą kolorystyczną.

- firmie **BUDROOF S.C. Irena Kamecka, Krzysztof Kamecki** w Zielonej Górze za Aluminiowy kominiek wentylacyjny do dachówek, za prostotę rozwiązania technicznego, możliwość zastosowania do różnych pokryć dachowych, zarówno w zakresie formy, jak i koloru.

- firmie **CRYSPOL Krzysztof Wołczyński** w Zielonej Górze za pompę ciepła z bezpośrednim parowaniem w gruncie Seria Basic Comfort z płynną regulacją mocy firmy HELIOTHERM, za wysoki współczynnik sprawności, korelację pracy pompy związaną z temperaturą zewnętrzną i potężnością z systemem grzania ciepłej wody.

za Produkt firm lubuskich

- firmie **ZIEL-BRUK MAKAREWICZ Edward Makarewicz** w Płotach za Skatę Lubuską – płytki ściennie, za estetyczny produkt, wariantowość wykończenia, szeroką gamę faktur i kolorów oraz oryginalną technologię produkcji.

za Aranżację stoiska

- firmie **VETREX OKNA PREMIUM Autoryzowany Salon Sprzedaży** w Zielonej Górze za wyróżniającą się estetykę, sposób zagospodarowania przestrzeni i wyeksponowanie głównego produktu.

wyróżnienia w tej kategorii:

- firmie **GROWO BRUK DESIGN Sp. z o.o. Sp. K.** w Świebodzinie za czytelną ekspozycję produktów i przejrzyste ukazanie technologii wykonania.

Małgorzata Nadziejko

SAMORZĄD ZAWODOWY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA NA TARGACH W DRZONKOWIE



KARIERA INŻYNIERA

KROK 1: WYKWALENIE

- TRZYMA LUB WIĘCEJ W Szkole Licealnej
- STUDIA ZAWODOWE PERIODYCZNEGO SYSTEMU (3-LETNIE)
- PRACOWNIKOWI (MIAŁBY CZYNNY ZAŁOŻENIE)

KROK 2: PRAKTYKA ZAWODOWA

KROK 3: SZKAMAN NA OPRANIE BUDOWLANE

KROK 4: WYS DO WŁAŚCWI DZI SAMORZĄDU ZAWODOWEGO

Liczba inżynierów budowlanych w Polsce

3107
CZŁONKÓW LICZY WNIOS

WIELKI BRUNCI WNIOS:

- WYKWALENIE BUDOWLANE - 1976 specjalistów
- WYKWALENIE ARCHITEKTURY - 517 specjalistów
- WYKWALENIE ELEKTRYCZNY - 270 specjalistów
- BUDOWNICTWA PRACOWNI - 178 specjalistów
- PODSTAWA - 140 specjalistów

WIELKI BRUNCI WNIOS:

- 31,7% INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW
- 11,7% INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW
- 46,3% INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW

WIELKI BRUNCI WNIOS NA WŁAŚCWI DZI SAMORZĄDU ZAWODOWEGO

www.izbipb.pl