



BIULETYN LUBUSKIEJ OKRĘGOWEJ  
IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA



KWARTALNIK: nr 2/2019 (24)  
ISSN2353-3242

**Młodzi w budownictwie**

# Satysfakcja z projektowania

inż. Patrycja Hupałowska

### Lubuska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa

ul. Podmiejska Boczna 12a

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: we wtorki w godzinach 7.00 – 17.00, w piątki 7.00 – 13.00,

w pozostałe dni tygodnia 7.00 – 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 11:00 - 15:00

### Punkt kontaktowy – Żary

ul. Żagańska 18, 68-200 Żary

dane kontaktowe:

p. Rajmund Czerwonajcio tel. 68 374 25 37

w godzinach 9.00 – 14.00 od poniedziałku do piątku

tel. 606 123 045 w godzinach 9.00 – 15.00, a w sprawach

pilnych w godzinach 15.00 – 20.00 od poniedziałku do piątku

adres mailowy: zakogbudrc@gmail.com

kontakt osobisty możliwy tylko po wcześniejszym

telefonicznym umówieniu się

### Punkt kontaktowy – Nowa Sól

SERAFIŃSCY Biuro Projektów i Realizacji Inwestycji

67-100 Nowa Sól, ul. Portowa 4

dane kontaktowe:

p. Stanisław Serafiński

tel. 601 768 360

adres mailowy: biuro@serafinscy.com



Z okazji Świąt Wielkanocnych  
pragnę złożyć szczerze życzenia pokoju i miłości,  
 optymizmu, energii i nadziei na lepszą przyszłość.

Niech nadchodzący czas przyniesie  
chwile wytchnienia,  
beztroskie momenty spędzone  
w gronie najbliższych i odpoczynek,  
który doda sił i zmotywuje  
do podejmowania kolejnych wyzwań,  
a nadchodząca wiosna wypełni słońcem  
Państwa życie osobiste i zawodowe.

W imieniu Okręgowej Rady  
Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa  
Przewodnicząca Ewa Bosy

## W numerze

- 5-7 Inwestycje**  
Nowosolski plac budowy.  
Co jest? Co w planach?
- 8-9 Wywiady Izby**  
Profesor Bogusław Liberadzki
- 10 Młodzi w budownictwie**  
Prawdziwa satysfakcja  
z projektowania
- 11 Inwestycje**  
Pociągi po estakadzie  
dopiero w czerwcu
- 12-13 Legislacja**  
Krystyna Sibińska:  
To nie jest dobry czas  
dla budownictwa
- 14-16 Inwestycje**  
Nowa droga dla północnej  
części Gorzowa
- 17 Inżynier po godzinach**  
Pierwsza fascynacja?  
Motorower sąsiada
- 18 Z życia Izby**  
Kalendarium LOIIB.  
Wydarzenia: styczeń –  
marzec 2019
- 19 Harmonogram szkoleń  
na rok 2019**  
Pierwsze półrocze
- 20 Fotorelacja**  
Gorzów. Zdjęcia z budowy  
ulicy Sikorskiego

## Koleżanki i Koledzy

**T**eż macie takie odczucie, że czas biegnie zdecydowanie zbyt szybko? Wydaje się, że dopiero wybieraliśmy nową władzę, a tu – gdy będziecie czytali ten numer, będziemy już po Zjeździe Sprawozdawczym. Miniony rok był rokiem przeprowadzki do nowej siedziby, przy jednoczesnym kontynuowaniu dotychczasowych zadań.



Za oknem już wiosna. Na budowach zauważalny ruch. Planujemy też udział w kolejnych szkoleniach, wyjazdach technicznych i wycieczkach. Tymczasem, nadal trwa odczuwalne ochłodzenie relacji pomiędzy architektami a inżynierami, spowodowane planowanym przez rząd ustawowym rozdzieleniem naszych zawodów. Można było o tym przeczytać w poprzednim numerze naszego Biuletynu, a obszerniej na stronie internetowej zarówno Polskiej, jak też naszej Izby oraz na facebooku. Do śledzenia, a także czynnego udziału w trwającej wciąż dyskusji na przedmiotowy temat – gorąco zachęcam. A skoro mowa o planach legislacyjnych rządu, to warto wspomnieć, że jeszcze w styczniu 2019 roku. Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju zapewniało, że w lutym przedstawi projekt nowelizacji prawa budowlanego. W wywiadzie z dnia 27 marca br., udzielonego dla Prawo.pl, Minister Artur Soboń zadeklarował dużą nowelizację prawa budowlanego, w ramach której projekt budowlany, dołączany do wniosku o pozwolenie na budowę, ma być odchudzony z czterech do trzech egzemplarzy. Pozwolenie to ma być ważne pięć lat, a uzyskanie go będzie warunkowane tylko przedstawieniem projektu budynku i planu zagospodarowania terenu wokół. Mówi się również o abolicji dla samowoli budowlanych... Prace trwają, a nasze środowisko trzyma rękę na pulsie, by zmiany nie poszły w złym kierunku.

Wielkimi krokami zbliża się Wielkanoc, czas, na który czeka wielu z nas. Będziemy mogli cieszyć się chwilami spędzonymi z rodziną i przyjaciółmi. Jest to najważniejsze i zarazem najstarsze święto chrześcijańskie. Najlepszy moment, by zwolnić zawrotne tempo życia codziennego i obudzić umiejętność dostrzegania piękna tego świata. Święta to magiczny czas, dotyku serc, śpiewu dusz, czas przebaczenia i nowej szansy na budowanie zgody. Gdy nadejdą święta, niech nadzieja i radość zastukają do Waszych drzwi..., a Wielkanoc przyniesie pomyślność, szczęście i piękny uśmiech każdego dnia.

Ponieważ tuż po świętach przystąpimy do kolejnej sesji egzaminacyjnej na uprawnienia budowlane – wszystkim jej uczestnikom życzę wiary w siebie i swoje możliwości oraz uzyskania pozytywnych wyników.

Ewa Bosy, Przewodnicząca Rady 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:** dr inż. Ewa Bosy – Przewodnicząca Okręgowej Rady LOIIB, mgr inż. Mirosław Gruszecki, inż. Elwira Kramm

**Korekta:** Michał Stupczyński

**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 TOWAROWY & DROGI KOŁOWE

**35** LAT

1984 - 2019

Dziękujemy za 35 lat wspólnej drogi

**BRUBET**

# Nowosolski plac budowy. Co jest? Co w planach?

**Nadodrzański Park Rekreacyjny w Nowej Soli – miejsce aktywnego wypoczynku w części już gotowe na przyjęcie gości. Kolejne elementy w budowie. Co warto wiedzieć o niezwykłym kompleksie? W unikalny sposób łączy historię z nowoczesnością, edukację z rozrywką i rekreacją.**

**N**owa Sól pod wodzą wieloletniego Prezydenta Miasta Wadima Tyszkiewicza sfinalizowała, prowadzi oraz programuje szereg inwestycji – nowe bądź zmodernizowane obiekty w rezultacie zmieniają oblicze miasta. W syntetycznej formie przedstawiamy kluczowe budowy. Wśród nich już oddane do użytku elementy Nadodrzańskiego Parku Rekreacyjnego (m.in. Park Krasnala, Park Fizyki, Park Linowy), realizowane (np. Muzeum Środkowej Odry) oraz planowane (np. RE ODRA).

## Nowa Sól już to ma!

Nadodrzański Park Rekreacyjny. Park Krasnala, a w roli gospodarza Soluś – największy krasnal na świecie, wpisany do Księgi Rekordów Guinnessa. Miejsce w stoneczne dni odwiedzają setki dzieci spragnionych wspaniałej zabawy na świeżym powietrzu. Tuż przy parku Wodny Świat – teren odpoczynku i wędkowania oraz aktywnej rekreacji nad wodą. W głębi parku, nowo powstały park linowy z kilkoma trasami o różnych poziomach trudności, a także współczesny „trzepak” czyli street workout park, na którym można wykonywać ćwiczenia oparte głównie o masę ciała i obejmujące wszelkiego rodzaju podciągania, przeskoki itp. Na końcu trasy rowerowy raj: skatepark z jednym z największych w Polsce torów dla BMX, spełniający normy olimpijskie. Tuż przy nim są ścianki wspinaczkowe oraz pumptrack – to jazda na specjalnie przygotowanej trasie, idealne połączenie bezpiecznej zabawy na rowerze i wszechstronnego treningu – zarówno dla profesjonalistów, jak i całych rodzin. Z kolei za skateparkiem znajduje się WakePark – ekstremalne szaleństwo na wodzie. Wakeboarding to coraz bardziej popularny sport.

Od wiosny 2018 roku na wspomnianym terenie działają również Park Fizyki – największy taki obiekt w regionie! Czterohektarowy Park Fizyki to 46 urządzeń interaktywnych (edukacyjnych) – swym działaniem potwierdzają wybrane prawa oraz zjawiska wraz z indywidualnymi tablicami informacyjnymi.



Każdy może przeprowadzić doświadczenia z zakresu mechaniki, akustyki, hydrostatyki, optyki. Wszystkie urządzenia ustawione są w przepięknym parku, będącym częścią Nadodrzańskiego Parku Rekreacyjnego w sąsiedztwie Parku Krasnala, Parku Linowego, skateparku, Wodnego Świata. Całość tworzy kompleks blisko dziesięć hektarów dobrej, bezpiecznej i aktywnej zabawy.

Warto sprawdzić szczegóły na [www.odra2014.pl](http://www.odra2014.pl), choćby to czy danego dnia w porcie będzie do dyspozycji statek turystyczny Laguna – rejsy po Odrze dają niezapomniane wrażenia.

## Dziedzictwo Kulturowe Środkowego Nadodrza

Realizacja projektu: Dziedzictwo Kulturowe Środkowego Nadodrza w innowacyjnej przestrzeni dwóch obiektów historycznych w Nowej Soli. Realizacja projektu jest dofinansowywana ze środków RPO 2020-Lubuskie. Roboty budowlane rozpoczęto w 2019 roku. Zakończenie realizacji projektu planowane jest w grudniu 2020 roku. Całkowity planowany koszt realizacji inwestycji wynosi 11 140 351,00 zł.

Podstawą realizacji projektu jest niski poziom uczestnictwa mieszkańców regio-

nu lubuskiego korzystających z dóbr dziedzictwa kulturowego i zasobów przyrodniczych Doliny Środkowej Odry. To wynik niedostatecznego poziomu zachowania i braku możliwości wykorzystania do celów kulturalno-edukacyjnych, historyczno-zabytkowych i turystycznych obiektów położonych na Szlaku Doliny Środkowej Odry. Projekt dotyczy dzielnicy portowej w Nowej Soli, której znaczna część jest objęta strefą ochrony konserwatorskiej. Na obszarze tym leżą dwa obiekty, które z uwagi na posiadany potencjał lokalizacyjny i wartość historyczną stanowią jeden z ważniejszych elementów budowania nowej przestrzeni kulturalno-turystycznej miasta Nowa Sól.

Pierwszym z obiektów jest budynek dawnego magazynu soli zlokalizowany przy Placu Solnym w Nowej Soli, wpisany do rejestru zabytków pod nr 368 (działka 441/1, obręb 3). Budynek magazynu soli został wybudowany pod koniec XVIII wieku jako obiekt magazynowy do gromadzenia soli. Planowana jest adaptacja obiektu na Muzeum Środkowej Odry. Drugim obiektem jest budynek mieszkalny zlokalizowany w porcie nad rzeką Odrą przy ul. Korzeniowskiego 2 w Nowej Soli, na obszarze zespołu architektoniczno-urbanistycznego miasta Nowa Sól. Budynek powstał najprawdopodobniej na przetomie XIX i XX w.



#### Nadodrzański Park Rekreacyjny [PLAN TERENU]:

Muzeum Doliny Środkowej Odry (1), Centrum Turystyczne Doliny Środkowej Odry (2), Harcerska Górka (3), Parking (4), Przystań Kajakowa (5), Marina (6), Parking (7), Park Krasnała I (8), Park „Wodny Świat” (9), Park Fizyki – ODRAN Centrum Matematyczno-Przyrodnicze (10), Park Linowy (11), Park Krasnała II (12), Park „Kacza Górka” (13)

Obszar ten z uwagi na zachowany pierwotny układ urbanistyczny założenia staromiejskiego, historyczną parcelację i zachowaną zabytkową zabudowę objęty jest ochroną prawną poprzez wpis do rejestru zabytków. Planowana jest adaptacja budynku na budynek mieszkalno-usługowy z funkcją Centrum Informacyjnego Doliny Środkowej Odry.

W celu zachowania obu obiektów będących spuścizną historyczną Nowej Soli konieczne jest podjęcie działań zmierzających przede wszystkim do ochrony obiektów przed dalszą degradacją. Uptywający czas i brak zabezpieczeń przeciwwilgociowych

w znacznym stopniu pogarsza stan techniczny budynków, szczególnie zabytkowego budynku magazynu soli. Obiekty wymagają poprawy estetyki i funkcjonalności w celu udostępnienia ich szerszej grupie odbiorców. W obecnym stanie budynek magazynu soli niszczy się niewykorzystany i nie może być udostępniany do zwiedzania ani pełnienia innych funkcji.

W ramach projektu zostaną zrealizowane dwa zadania – zadanie 1: adaptacja obiektu zabytkowego dawnego Magazynu Solnego na Muzeum Doliny Środkowej Odry, zadanie 2: adaptacja obiektu historycznego przy

ulicy Korzeniowskiego na Centrum Informacyjne Doliny Środkowej Odry. Obiekty objęte projektem położone są w dzielnicy portowej Nowej Soli. Do mocnych stron warunków lokalnych tego obszaru należą tereny zielone, otwierające dużą przestrzeń zasobów dziedzictwa naturalnego Doliny Środkowej Odry, wyróżniające ze standardów walory architektoniczne wynikające z historii rozwoju funkcji miejskich powiązanych z rzeką, w szczególności port na rzece Odra oraz rozwijana w tej części miasta infrastruktura służąca rekreacji i spędzaniu wolnego czasu.

**Muzeum Środkowej Odry.** Dla planowanego Muzeum Środkowej Odry opracowano szczegółowy scenariusz wystawy stałej, która będzie bazowała na czterech wątkach tematycznych, których celem będzie popularyzacja dziedzictwa kulturowego oraz walorów środowiska przyrodniczego obszaru położonego w biegu Środkowej Odry. Celem budowy ekspozycji muzealnej Muzeum Środkowej Odry w przestrzeni zabytkowego magazynu solnego w Nowej Soli jest popularyzacja dziedzictwa kulturowego oraz walorów środowiska przyrodniczego obszaru położonego w biegu Środkowej Odry (od Głogowa do Kostrzyna), ze szczególnym uwzględnieniem obszaru nadodrzańskiego na obszarze powiatu nowosolskiego. Zadanie to realizowane ma być w oparciu o budowę wystawy stałej. Główną ideą przedsięwzięcia jest przygotowanie ekspozycji muzealnej w historycznej przestrzeni architektonicznej magazynu solnego. Opierać się ona będzie w głównej mierze na eksponatach zgromadzonych w Muzeum Miejskim w Nowej Soli. Planuje się przeniesienie do nowej lokalizacji zbiorów zgromadzonych dotychczas na ekspozycji pt. Przyroda Doliny Odry, prezentowanej w jednym z budynków muzealnych przy ul. Muzealnej 20 oraz innych eksponatów niezbędnych do realizacji koncepcji scenariusza. Nowa wystawa będzie oparta o nowoczesny scenariusz i wykorzystuje wiele nowoczesnych środków prezentacji multimedialnej i interaktywnej.

**Centrum Informacyjne Doliny Środkowej Odry.** Przedmiotem inwestycji jest adaptacja obiektu historycznego przy ulicy Korzeniowskiego 2 w Nowej Soli na Centrum Informacyjne Doliny Środkowej Odry. Inwestycja polega na przebudowie parteru budynku mieszkalnego w zakresie dostosowania pomieszczeń do nowych funkcji oraz dostosowania obiektu do obowiązujących przepisów przeciwpożarowych oraz popra-



wy stanu technicznego budynku. Adaptacja obiektu zakłada wykonanie na parterze budynku pomieszczenia na prezentację oferty turystycznej Miasta Nowa Sól (funkcje konferencyjne i wystawiennicze) i pomieszczeń administracyjnych. Także wykonanie na piętrze pomieszczenia ekspozycyjno-gospodarczego oraz pomieszczenia socjalnego (noclegowego) dla dwóch członków podstawowej załogi zacumowanego statku Laguna. Również modernizację budynku w zakresie: wykonania klatki schodowej, wykonania nowych instalacji wod-kan., kanalizacji deszczowej, elektrycznych i gazowych z wykorzystaniem dotychczasowych przyłączy oraz wykonanie instalacji c.o. i c.w.u., zagospodarowanie terenu przyległego do budynku (wykonanie schodów zewnętrznych, parking dla samochodów, wybrukowanie części działki).

Celem powstania Centrum Informacyjnego będzie promocja obszaru Doliny Środkowej Odry oraz świadczenie usług informacji turystycznej, a także zapewnienie bazy noclegowo-wypoczynkowej dla załogi statku pasażerskiego. Aranżacja głównej przestrzeni w Centrum Informacyjnym umożliwi realizację działań kulturalnych takich jak: wystawy malarstwa współczesnego, grafiki, fotografii, rzeźby (gabloty, postumenty), wystawy konkursowe dla dzieci i młodzieży szkolnej, kolekcjonerskie, spotkania artystów regionu nowosolskiego – wymiana poglądów i doświadczeń, spotkania mieszkańców z artystami – walory poznawcze w dziedzinie sztuki, odczyty i prelekcje tematyczne z prezentacją multimedialną. Dodatkowo, aranżacja Centrum umożliwi turystom wcielenie się w rolę sternika poprzez rozwiązanie interaktywne, wykorzystujące prezentację filmów 360° z fontelem i kotłem sterowym. Zaplanowano również wykonanie modeli statków żeglugi nadodrzańskie.

#### **Nowosolskie inwestycje w realizacji**

**Pływalnia Kryta Solan - Centrum Sportu w Nowej Soli (koszt: 22 978 897,00 zł).** Budowa dofinansowywana ze środków Funduszu Rozwoju Kultury Fizycznej w ramach Pro-

gramu Rozwoju Ponadlokalnej Infrastruktury Sportowej – Pilotaż Edycja 2017. Początek budowy pływalni w 2018 roku. Przekazanie do użytkowania planowane jest w 2020 roku.

Realizowana inwestycja to m.in. basen sportowy, basen rekreacyjny i do nauki pływania z ławeczkami napowietrzającymi, masażem karku, masażem bocznym. Ponadto brodzik dla dzieci, wanny hydromasażowe, zespół odnowy biologicznej, trybuny składane na hali basenowej dla 135 osób. Budowa pływalni to też zagospodarowanie terenu. Inwestycja obejmuje realizację zatok postojowych dla autobusów przy ul. Gimnazjalnej, wewnętrznych dróg manewrowych, miejsc postojowych dla 109 samochodów osobowych (w tym cztery miejsca dla samochodów osób niepełnosprawnych) oraz drogi pożarowej. Ponadto w ramach zadania powstaną nawierzchnie chodników i ścieżek rowerowych, trawniki i nasadzenia krzewów i drzew, dwie wiaty dla rowerów i skuterów, wiaty składowania odpadów stałych, elementy małej architektury: ławki, kosze na śmieci, stojaki na rowery, również oświetlenie terenu.

**Rozbudowa Żłobka Miejskiego w Nowej Soli (koszt: 2 721 804,00 zł).** Budowa Żłobka jest dofinansowywana w ramach Resortowego programu rozwoju instytucji opieki nad dziećmi w wieku do lat 3 „MALUCH+” 2019. Budowę Żłobka rozpoczęto w 2019 roku. Przekazanie do użytkowania planowane jest również w 2019 roku.

Realizowana inwestycja to m.in. rozbudowa istniejącego budynku żłobka miejskiego dla 40 dzieci wraz z zapleczem socjalno-higienicznym. Rozbudowie podlegać będą wszystkie wewnętrzne instalacje: wodociągowa, kanalizacji sanitarnej i deszczowej, centralnego ogrzewania, gazowa, elektryczna, teletechniczna oraz montaż instalacji wideofonowej i wentylacji mechanicznej. W związku z rozbudową część istniejącego budynku żłobka zostanie poddana przebudowie w celu skomunikowania rozbudowanej części z istniejącym wejściem do budynku. W zakres prac wchodzi także wymiana posadzek, wykonanie nowych wykładzin ściennych, podłogowych, montaż sufitów podwieszonych, wymiana stolarki wewnętrznej i zewnętrznej oraz wykonanie innych elementów wykończenia wewnętrznego. Przebudowa obejmuje również wewnętrzne oraz wewnętrzne doziemne instalacje: gazową, wodociągową, kanalizacji sanitarnej

i deszczowej, centralnego ogrzewania, elektryczną i teletechniczną. W ramach prac zostanie wykonane zagospodarowanie terenu żłobka i elementów zewnętrznych. Rozbudowa będzie realizowana na planie kwadratu, jednokondygnacyjna, niepodpiwniczona, zwieńczona stropodachem. Elewacja z tynku silikatowo-silikonowym, pomalowana w kolorach zastosowanych na elewacji budynku istniejącego. Stolarka okienna z profili PCV. Stolarka drzwiowa z profili aluminiowych. Konstrukcja budynku tradycyjna murowana z bloczków wapienno-piaskowych. Stropodach wielospadowy z pokryciem wierzchnim papą.

#### **Zadania inwestycyjne w fazie przygotowania**

- RE ODRA – adaptacja zabytkowego budynku byłej willi A. Gruschwitza na Państwową Szkołę Muzyczną I st. im. Grażyny Bacewicz w Nowej Soli (zadanie jest realizowane w ramach porozumienia z Ministerstwem Kultury i Dziedzictwa Narodowego).
- Projekt pn.: „RE Odra – aktywizacja społeczna i gospodarcza terenów pofabrycznych w Nowej Soli” o wartości ok. 17 mln zł (zadanie jest dofinansowywane z RPO 2020-Lubuskie).
- Budowa hali sportowej w Nowej Soli o wartości ok. 15 mln zł. Obiekt będzie przeznaczony do organizowania imprez sportowych ze szczególnym uwzględnieniem rozgrywek w piłce siatkowej, ręcznej. Na widowni będzie mogło zasiąść ok. 800 osób.
- Realizowane i planowane inwestycje w mieście wpisane są w założenia polityki przestrzennej Nowej Soli oraz plan inwestycyjny na lata 2019-2023. Miasto posiada zaktualizowane studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz nowe miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, które pokrywają ok. 80 procent powierzchni.

*Oprac. redakcja biuletynu LOIIB  
(na podstawie materiałów Miasta Nowa Sól)*

# Priorytet: Praca dla konkretów, dla ludzi

Naukowiec, profesor ekonomii, specjalizuje się w transporcie – efektami jego pracy są dobrze służące ludziom połączenia komunikacyjne, cała infrastruktura – drogowa i kolejowa – bez której o mobilności obywateli nie może być mowy. Rozmowa z profesorem Bogusławem Liberadzkim.



Bogusław Liberadzki (urodzony 12 września 1948 w Sochaczewie) – polski polityk, ekonomista, profesor nauk ekonomicznych, w latach 1993–1997 minister transportu i gospodarki morskiej, w latach 1997–2004 poseł na Sejm III i IV kadencji, od 2004 deputowany do Parlamentu Europejskiego V, VI, VII i VIII kadencji (od 2017 jego wiceprzewodniczący), od 2012 wiceprzewodniczący Sojuszu Lewicy Demokratycznej.

**Mirosław Gruszecki:** *Dobiega końca kadencja Parlamentu Europejskiego, jakie były plany Pana Profesora na początku kadencji?*

**Prof. Bogusław Liberadzki,** wiceprzewodniczący Parlamentu Europejskiego: – Gdy ktoś zabiera się za politykę, to dlatego – tak to rozumiem – żeby służyć innym. Potrzebna jest do tego pasja, zaangażowanie w to, co się robi i kompetencje, rzecz jasna. Widzieliśmy już wielu polityków, których charakteryzowała wielka pasja, zaangażowanie – bywało, że na pograniczu fanatyzmu – ale efekty ich działalności były mar-

ne, często wstydlive, a czasami nawet tragiczne. To zjawisko zresztą, niestety, nie przemija. Przeciwnie – jest dość powszechne, występuje pod każdą szerokością geograficzną i w każdym systemie politycznym. Jeśli sam siebie miałbym opisać, to jestem raczej politykiem spokojnym, pracującym systematycznie i metodycznie. Uważam zresztą, że inaczej nigdy nie będzie dobrych wyników. A ja chcę, żeby po mojej pracy zostały konkretne efekty służące ludziom. Jestem naukowcem, profesorem ekonomii, specjalizuję się w transporcie – a zatem efektami mojej pracy są dobrze służą-

ce ludziom połączenia komunikacyjne, cała infrastruktura – drogowa i kolejowa – bez której o mobilności obywateli, nie może być mowy. Właśnie w ten sposób służę społeczeństwu, pracując w Parlamencie Europejskim i w ten sposób służę, będąc ministrem transportu i gospodarki morskiej. Zabiegam o fundusze na nowe drogi, linie kolejowe, na szeroko rozumianą infrastrukturę komunikacyjną. Dzięki temu ludzie mają bliżej do siebie i do świata. Po to wszedłem do tej rwącej rzeki, którą nazywamy polityką. Tylko bowiem poprzez uzyskanie na drodze demokratycznej wpływu na kierunki rozwo-



ju społecznego i gospodarczego, można realizować cele, które sobie nakreśliliśmy. Na początek jednak niezbędny jest mandat społeczny.

**Jakie doświadczenia z dotychczasowej kariery z zasiadania w kilku rządach w Polsce udało się przetransponować i wykorzystać do bieżącej działalności? Zawęź pytanie do branży, którą reprezentuję, czyli do szeroko rozumianego budownictwa.**

– Jeśli miałbym wskazać najważniejsze, to chyba na pierwszym miejscu umieściłbym doświadczenie w kreśleniu planów, by były one ambitne, ale jednocześnie realne, możliwe do osiągnięcia w danych warunkach gospodarczo-ekonomicznych. Na przykład, gdy jako minister transportu i gospodarki morskiej w rządzie SLD-PSL-UP, nadzorowałem i organizowałem budowę autostrady A2, to wtedy, od przystąpienia do Unii Europejskiej i dostępu do unijnych funduszy, dzieliło nas jeszcze 11 lat! Staliśmy wobec palącej potrzeby gospodarczej – bez ruszenia z programem budowy autostrad, gospodarce groziły potężne kłopoty, oczekiwania społeczne były ogromne i coraz bardziej niecierpliwie, gdyż budowa autostrad była wręcz symbolem zmian zachodzących w kraju, a wszystko to miało miejsce w obliczu wielkich kłopotów budżetowych. Potrzeba, jak wiadomo, jest matką wynalazków – i w tym wypadku też tak było. Sięgnęliśmy po tzw. partnerstwo publiczno-prywatne, metodę, która przynosiła już w Europie dobre rezultaty – we Francji, Włoszech, Hiszpanii, także na Węgrzech. Rząd podpisał umowę na budowę autostrady ze spółką Autostrada Wielkopolska SA. Zapewniliśmy pełną kontrolę państwa nad inwestycją, jej finansowaniem i utrzymaniem autostrady. Potem ta umowa była wielokrotnie zmieniana, ale to już, że tak powiem, nie za mojej kadencji. Umiejętność wykorzystywania wszelkich możliwości, które niesie ze sobą pozycja Polski i nasze członkostwo w Unii Europejskiej przydała się zresztą i przy budowie nie mniej słynnej S3. Otóż dzięki temu, że przekonaliśmy naszych partnerów, by potraktować tę trasę jako część europejskiego korytarza transportowego Północ-Południe, w perspektywie finansowej 2016-2020, a więc bieżącej, nasz region zyskał dodatkowo

10 mld. złotych! Są także środki unijne na odbudowę Kolei Nadodrzańskiej oraz na drogi wojewódzkie w RPO.

**Jak udało się odnaleźć panu Przewodniczącemu w innej, „europejskiej” rzeczywistości? Jakie problemy się pojawiły i jak udawało się je rozwiązywać?**

– Nie miałem specjalnych problemów. Z racji zainteresowań naukowych i – co może brzmi odrobinę nieskromnie – pewnych osiągnięć na tym polu, byłem stypendystą Fundacji Fulbrighta na Uniwersytecie Illinois w USA, odbywałem staż w Wyższej Szkole Ekonomicznej w Bratysławie, przewodniczyłem grupie „Ekonomiki i trendów rozwoju transportu” w Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ w Genewie. Wyjeżdżając do pracy w Parlamencie Europejskim znałem świat, nie miałem kompleksów. Przez 8 lat pracy na stanowiskach ministerialnych bezpośrednio odpowiadałem za współpracę europejską. Podobnie w Sejmie.

**Nowe otoczenie, nowe spojrzenie na rzeczywistość – co było najważniejsze i w jakiej gradacji podchodził pan Przewodniczący do realizacji, mając na uwadze realia Polski, w kontekście realizowanej budowy w Polsce infrastruktury na przykładach: drogi S-3, sieci dróg kolejowych, jak również transportu rzeczno, a może coś jeszcze?**

– Od początku skupiłem się na wytyczeniu ścieżek dojścia do wiążących decyzji finansowych Komisji Europejskiej, które otworzyłyby Polsce drzwi do unijnego skarbca, do wielkiego budowania w Polsce. Polityka w Parlamencie Europejskim kieruje się podobnymi zasadami jak wszędzie. Trzeba najpierw pozyskać do swoich planów sojuszników, ustalić z nimi, jakieś wspólne interesy i zbudować większość niezbędną do przyjęcia naszego stanowiska. Pamiętam, że przed przyjęciem budżetu Unii na lata 2016-2020, udało się ściągnąć na Ziemię Lubuską i Zachodnie Pomorze członków Komisji Transportu i Turystyki PE, żeby na miejscu ich przekonać, że trasa S3 – czyli korytarz od Bałtyku na południe Europy oraz S6 – trasa wzdłuż wybrzeża Bałtyku do Gdańska, mają naprawdę wielkie znaczenie dla Polski i sens dla całej Unii Europejskiej. Przy tej okazji odwiedziliśmy także jedną z winnic w regionie.

**Mając na uwadze Pana sukcesy, jak również wiele rozpoczętych i niezakończonych projektów, jak widzi Pan przyszłość transportu w Polsce i UE?**

– Chciałbym, żeby teraz zaproponowane przeze mnie rozwiązania były dobrze wykorzystane. Nie tylko przez indywidualnych kierowców, ale też przez transport zbiorowy, który w wielu miejscach należy wręcz reanimować. To jest trudne zadanie. Rząd obiecał z okazji kampanii wyborczej, że dotoży samorządom na ten cel 800 mln zł, i liczy, iż 30 proc. pozostałych kosztów dotożą one same, ale skala potrzeb jest o wiele większa. Dość powiedzieć, że sama tylko Warszawa dokłada do komunikacji zbiorowej 2,5 mld złotych. Oczywiście jest to przykład wyjątkowy, bo i metropolia warszawska jest wyjątkowa. Chodzi jednak o rząd wielkości niezbędnych wydatków. Jednak w sprawie transportu publicznego moje podejście jest dosyć ortodoksyjne: nie na wszystkim trzeba zarabiać! Są takie powinności społeczne, które w interesie obywateli powinno finansować państwo.

Transport publiczny jest jedną z nich. Nowy Parlament będzie decydować o nowym budżecie 2021-2027. Jest to szczególnie poważne zagadnienie, bowiem chodzi o pieniądze, ich alokację i warunki uruchamiania płatności. Chcę równie hojnego budżetu dla lubuskiego – około 1 mld euro, zachowania polityki spójności, nowych środków na przemysł, innowacje, badania naukowe. Chciałbym, żeby programy inwestycyjne przynosiły widoczne korzyści dla mieszkańców. Budżet powstanie w wyniku negocjacji, a przyjęty będzie przez większość, zatem liczy się członkostwo w największych grupach politycznych. Do takiej grupy zawsze należałem.

*Dziękuję.*

**Mirosław Gruszecki**

Tekst inauguruje cykl rozmów z postaciami ważnymi dla rozwoju budownictwa i sektora inwestycji infrastrukturalnych w regionie lubuskim.

# Prawdziwa satysfakcja z projektowania

**Inż. Patrycja Hupałowska – głogowianka, ale od rozpoczęcia studiów w Zielonej Górze. Jeszcze w rodzinnym mieście ukończyła liceum ogólnokształcące. W czasie maturalnym, gdy czas na wybór kierunku studiów, zdecydowała o inżynierii środowiska. Choć rozwiązanie nie przyszło łatwo...**



**P** przedmioty ścisłe zawsze były jej mocną stroną, stąd szukała kierunku odpowiadającego naturalnym predyspozycjom. Na początku brata pod uwagę gospodarkę przestrzenną, także architekturę, ale po dotarciu do szczegółów stwierdziła, że to jednak nie to. – Gdy już się za coś biorę, to ponad wszystko chcę szybkich rezultatów – szansę na to odnalazłam w inżynierii środowiska. Wybrałam Uniwersytet Zielonogórski i wydział inżynierii lądowej i środowiska – wspomina wydarzenia sprzed dekady. Pochodzi z domu o silnych tradycjach technicznych – tato pani Patrycji jest elektrykiem i to on miał udział w tym, że zdecydowała się na studia inżynierskie. Nie raz przypominał córce, że szkoda byłoby zmarnować taki potencjał, stąd kierunek techniczny. Po zdaniu matury rozszerzonej z matematyki mogła sobie powiedzieć, że są spore szanse na studia na porządnym kierunku – padło na inżynierię środowiska. – Lubię stawiać sobie poprzeczkę wysoko, dlatego wybrałam dziedzinę, która będzie ode mnie wymagała czegoś ekstra – zaangażowania, nawet poświęcenia – przedstawia sytuację. Potwierdziło się, że wybrany kierunek nie jest łatwy – nie wszystko szło gładko, ale też ani przez chwilę nie zwątpiła, że to właśnie coś dla niej. Inżynieria środowiska to złożona dziedzina – ma wiele wariantów. Można kształcić się w kierunku budowy i projektowania oczyszczalni ścieków – wtedy zapoznajemy się z procesami biologicznymi i chemicznymi. Inżynier Hupałowska wybrała urządzenia sanitarne z takimi przedmiotami jak mikrobiologia, chemia organiczna i nieorga-

niczna, matematyka, analiza, nawet fizyka, mechanika płynów, termodynamika. Studia ukończyła w 2013 roku, wtedy obroniła pracę magisterską, dyplom inżyniera uzyskała kilkanaście miesięcy wcześniej.

Już jako aktywna zawodowo nasza rozmówczyni miała i ma do czynienia z różnymi typami inwestycji – matymi, prostymi projektami, jak dwu-, trzystanowiskowe myjnie samochodowe, czy budynkami jednorodzinnymi. Ale brata też udział w kilku większych budowach – gdzie nie dało się zastosować typowych rozwiązań, a istotne było dobranie technologii i przeanalizowanie tematu pod każdym kątem – hale przemysłowe, magazynowe czy produkcyjne. Wtedy była niezbędna szersza wiedza, autorska praca koncepcyjna oraz pomoc doświadczonych inżynierów. – Miałam dużo szczęścia, bo już na pierwszym etapie pracy w branży trafiłam na ciekawe osoby, znakomitych fachowców, którzy wiele mnie nauczyli – przynajmniej. Przy okazji zwraca uwagę, że przy inwestycjach większych, gdzie trzeba zastosować złożone technologie, najgorsze co może się przytrafić, już na etapie realizacji, to fakt, że każdy ma własną wizję, łącznie z wykonawcą i inwestorem – kwestionują założenia projektanta. – Mamy już konkretne urządzenia z precyzyjnie wyliszczonymi, dobranymi elementami, ale wykonawca – inna firma – nie może spełnić oczekiwanych parametrów i zaczyna się podważanie pracy projektantów, łącznie z wprowadzaniem zmian do dokumentacji. Tak się, niestety, dzieje i ubolewam nad tym, bo przez to dochodzi do paraliżu inwestycyjnego, a konsekwencje ponosi inwestor – przedstawia sytuację. Dlatego zainteresowała się przedstawieniem danej inwestycji w technologii BIM, która wśród dużych korporacji zaczyna być mocno lobbowana. BIM to proces inwestycyjny zachowujący równowagę pomiędzy inwestorem, projektantem, wykonawcą, a także całą „żywością danego obiektu”. –Jestem na etapie szkoleniowym i wdrożeniowym – czas pokaże jak się zapoznam z tą technologią – podsumowuje inżynier.

Przez ostatnie sześć lat pracowała zarówno na matych, średnich, jak i dużych budowach. Większość czasu poświęciła pro-

jektowaniu i współpracy z ludźmi o dużym doświadczeniu w branży sanitarnej, znacznie rzadziej angażowała się w wykonawstwo. Zatem jej główne zadanie to projektowanie, obliczenia, doборы – nie ukrywa, że właśnie tego typu działania sprawiają jej największą satysfakcję. Jest posiadaczką uprawnień nieograniczonych do projektowania instalacji sieci wodociągowych, kanalizacyjnych, ciepłowniczych, gazu oraz wentylacji. Egzamin zdawała w sesji wiosennej w 2018 roku – w maju część pisemną, w czerwcu ustną. Zdradza, że sporo czasu poświęciła na przygotowanie, kosztem życia prywatnego. Znacznie więcej nerwów kosztował ją egzamin pisemny, bo ma formę testu, a w tego rodzaju sprawdzianach nie czuje się pewnie – łatwo o nieuzasadnione wątpliwości i błąd wynikający z pochopnej decyzji. – Siedziałam za książkami, czytałam, analizowałam, ale najważniejsze: z powtarzanym materiałem mam do czynienia na co dzień. Urzędy mają tendencję do coraz większego ingerowania w projekty, a to wymusza od autorów regularnego sięgania do prawa budowlanego i innych dokumentów, stąd mam odpowiednie rozeznanie – przedstawia sytuację. Cokolwiek projektuje, zaczyna od analizy formalno-prawnej – to nie przypadek. Często spotyka się z tym, że inwestor czy firma zgłasza się do biura projektowego ze zleceniem, tam jest deklaracja, że dokumentacja zostanie wykonana. Tymczasem okazuje się, że uwarunkowania formalno-prawne nie pozwalają na realizację inwestycji.

Pani Patrycja dotąd nie korzystała ze szkoleń organizowanych przez LOIIB. Ale to się zmieni... Zaświadczenie o byciu czynnym członkiem Izby ma od kilku miesięcy – jak dotąd w harmonogramie szkoleń jeszcze nic dla siebie nie znalazła. Jednak liczy, że już niebawem pojawi się na pierwszych zajęciach. Regularne odświeżanie, uzupełnianie wiedzy jest dla niej kluczowe. Nasza rozmówczyni jest zdania, że lubuska Izba jest dość mądra – nie trzeba wiele czasu, aby wszyscy się dobrze poznali. Uważa, że to jej atut, bo władze samorządu zawodowego rzeczywiście mają możliwość dbania o relacje z członkami. – Zawsze można liczyć na wsparcie, pomoc. Dobrze się czuje w takiej grupie – podsumowuje z satysfakcją.

Adam Oziewicz

# Pociągi po estakadzie dopiero w czerwcu

Gorzów. PKP PLK po raz kolejny przekłada uruchomienie przejazdu przez estakadę – nie wrzesień 2018, nie marzec 2019, teraz najbardziej aktualny jest czerwiec...

**A**ktualnie wykonawca kończy prace przy ostatnim odcinku nowego bezpodsytkowego toru w obrębie peronów. Roboty koncentrują się na stacji Gorzów. Budowane jest dojście na perony. Równolegle w niszach uzupełniane są ubytki ścian i sklepień. Do czerwca w Gorzowie utrzymana będzie dotychczasowa organizacja ruchu pociągów.

Na dwukilometrowej estakadzie zakończono układanie specjalnych płyt i betonowanie toru bezpodsytkowego. Inwestor – PKP PLK – tłumaczy, że prace, aby uzyskać właściwy efekt, mogły być wykonywane tylko w odpowiednich warunkach. Ostatnio montowany był specjalny rozjazd tukiowy przed zjazdem z estakady na stację. Wcześniej wykonano prace budowlane na koronie estakady i w niszach, które wymagały specjalnej technologii i dokładnego przygotowania setek ton zbrojenia i betonu. Odnowiona estakada jest bardziej wytrzymała. Pociągi, dzięki zastosowaniu specjalnych mat, pojadą ciszej.

Wykonawca już odnowił konstrukcję pięciu wiaduktów nad ulicami: Herberta, Chrobrego, Wodną i Garbary oraz w rejonie ulicy Spichrzowej, pod którym obecnie jest parking. Aby obiekty przez dziesiątki lat gwarantowały bezpieczny przejazd tysiącom pociągów, muszą być sprawdzone w ramach tzw. prób obciążeniowych. Te obowiązkowe badania były przeprowadzone w marcu 2019 r., już po odbiorze technicznym toru na odcinku Gorzów Wielkopolski Wschodni – Gorzów Wielkopolski oraz toru nr 2 na stacji Gorzów Wielkopolski.

Na stacji Gorzów Wielkopolski gotowa jest nowa płyta żelbetowa (strop) pod peronami nr 1 i 2 oraz nad tunelem dworcowym, tzn. przejściem z holu dworca na perony. Trwają prace na peronach nr 1 i 2. Przygotowywane jest wyposażenie, wiaty oraz oświetlenie. Równocześnie w obrębie stacji montowany jest tor bezpodsytkowy. Odprawa podróżnych w stronę Zielonej Góry odbywa się z czynnego



(fot./źródło: PKP PLK)

peronu nr 4. Kontynuowane są prace w przejściu pod torami. Ściany w tunelu już przygotowane do wyłożenia płytkami ceramicznymi. Wykorzystany będzie odzyskany i oczyszczony materiał, który podkreśli historyczny charakter obiektu. Kafle, na posadzce przy wyjściu z dworca pod estakadę dworcową, zostaną wymienione, zgodnie z historycznym wzorem. Na schodach na peron układane są bloki kamienne. Następnie montowane będą windy. Po zakończeniu prac, stacja Gorzów Wielkopolski zapewni komfortową obsługę wszystkim podróżnym m.in. dzięki windom, systemowi informacji pasażerskiej, ścieżkom naprowadzającym.

Prowadzone są równocześnie prace wewnątrz nisz. Pracownicy uzupełniają ubytki i spoiny oraz montują instalacje. Zakres prac był większy niż pierwotnie zakładano. Pomieszczenia są szykowane do funkcji usługowych. Przewidziano działal-

ność odpowiednią do charakteru nadwarciańskich bulwarów.

Do czerwca, tak jak obecnie, pociągi będą dojeżdżać do przystanku Gorzów Wielkopolski Wschodni. Na odcinku Gorzów Wielkopolski Wschodni – Gorzów Wielkopolski będzie komunikacja autobusowa. Wykonawca, konsorcjum, którego liderem jest firma Intercor, nie zdążyło na czas przygotować bezpiecznego dojścia z dworca na peron. Do wykonania przed wznowieniem ruchu pozostaje jeszcze m.in. sprawdzenie konstrukcji wiaduktów – wykonanie tzw. prób obciążeniowych. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oceniły, że pomimo wcześniejszych zapewnień wykonawcy, realny termin przywrócenia ruchu pociągów to czerwiec. Informację otrzymali przewoźnicy.

oprac. red. biuletynu LOIIB

# To nie jest dobry czas dla budownictwa

**Realizacja wyroku TK dla uprawnień budowlanych – z opóźnieniem. Brak nowej ustawy o zawodach oraz zatrzymanie prac nad nowym kodeksem budowlanym, także porażka programu Mieszkanie +. – To jest owocny czas dla budownictwa – uważa poseł Krystyna Sibińska.**

**N**a początek ważna informacja dla branży, szczególnie dla inżynierów ubiegających się o rozszerzenie kompetencji. Na ostatnim posiedzeniu parlamentu postowie uchwalili zmianę ustawy Prawo budowlane – to realizacja wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 7 lutego 2018 roku. TK wtedy podważył prawo ministra do określania ograniczeń zakresu uprawnień budowlanych – uznał, że takie regulacje nie mogą być zawarte w rozporządzeniach, kwestia musi być rozstrzygnięta ustawowo. Nowe zapisy dotyczące uprawnień budowlanych aktualnie czekają na podpis Prezydenta RP – zatem to zupełnie świeża sprawa.

## SESJA Z OPÓŹNIENIEM

To informacja od lubuskiej posetki z Gorzowa, Krystyny Sibińskiej – działa w sejmowej Komisji Infrastruktury. Zwraca uwagę, że parlamentarzyści nieco się spóźnili, bo ustawa powinna być przyjęta do 6 lutego – TK dał rok na zmianę przepisów. Opóźnienie jest wynikiem prób zastosowania alternatywnych rozwiązań dla zmian, także innych istotnych rozstrzygnięć ważnych dla branży budowlanej, ale ostatecznie pozostał pierwotny senacki wariant projektu.

Najważniejsze dla inżynierów budownictwa: to co dotychczas było zawarte w rozporządzeniu ministra – chodzi o wszystkie typy uprawnień budowlanych i ograniczeń – teraz zostało przeniesione do ustawy Prawo Budowlane. Jednak w praktyce mechanizm ich nadawania będzie działał bez zmian. – Póki co, ustawa nie jest podpisana przez Prezydenta, chociaż zgłaszaliśmy dla tego aktu potrzebę skrócenia *vacatio legis*, aby weszła w życie możliwie jak najszybciej – podkreśla poseł. Chodzi o to, że instytucje organizujące nabory i egzaminy na uprawnienia, czyli izby budowlane, stoją w miejscu – nie ma przepisów, zatem nie mogą realizować swoich statutowych celów. Nasza rozmówczyni ma zapewnienie izb, że gdy tylko nowe zapisy wejdą w życie, natychmiast przygotowują sesje, ale i tak

należy się spodziewać niewielkiego przesunięcia dla tradycyjnego terminu egzaminów wiosennych.

Co istotne, wspomniane rozstrzygnięcie nie ma żadnych konsekwencji dla już wydanych uprawnień. Ponadto rozwiązanie legislacyjne ma charakter formalno-prawny, co oznacza, że sam tryb egzaminów i nadawania uprawnień nie ulegnie zmianie. Faktycznie to przeniesienie przepisów rozdziału IV rozporządzenia ministra infrastruktury i rozwoju z 11 września 2014 roku w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie do ustawy Prawo Budowlane.

## INŻYNIEROWIE VS ARCHITEKCI

Zupełnie odrębną kwestią jest dyskusja i już powstałe projekty ustaw dotyczących inżynierów budownictwa i architektów. K. Sibińska wyjaśnia, że m.in. przez spór na tej linii tak długo trwała realizacja wspomnianego wyżej wyroku TK. – Przy tej okazji była próba wprowadzenia dodatkowych regulacji. Aktualnie inżynier i architekt podlega tym samym przepisom zawartym w ustawie o zawodzie architekta i inżyniera budownictwa. Od pewnego czasu są starania o rozdzielenie obu profesji, stworzenia dwóch odrębnych ustaw – przedstawia sytuację poseł.

Architekci chcą mieć swoje regulacje, inicjatywa jest po ich stronie. Z kolei inżynierowie budownictwa uważają, że obecne rozwiązania są dobre i nie należy ich zmieniać. Dyskusja trwa długo, jest gorąca, ma swój ciąg dalszy w przeróżnych gremiach. Pojawiła się propozycja, aby spór rozstrzygnąć przy okazji realizacji wyroku TK, póki co żadne z rozwiązań nie zostało przyjęte ani przez ministerstwo, ani do końca skonsultowane. – Wiem, że prace trwają, że propozycje różnych rozwiązań są przygotowane, ale trudno powiedzieć, czy wejdą pod obrady sejmu jeszcze w tej kadencji. Raczej nic na to nie wskazuje. To już ostatnie miesiące tego sejmu, a reguła jest taka, że jeżeli dany projekt nie zostanie sfinalizowany, to

nie przechodzi na kolejną kadencję. Prace należy rozpocząć od samego początku – przedstawia realia pracy parlamentu nasza rozmówczyni.

W jej ocenie, czasu zostało naprawdę niewiele. Jeżeli branża ma rozmawiać o zmianach, to trzeba to zrobić na poważnie. To znaczy, tak ważnej kwestii należy poświęcić odpowiednią porcję czasu.

Rozumie to w ten sposób, że sprawę należy przedstawić i omówić ze wszystkimi zainteresowanymi stronami. Podkreśla, że proces inwestycyjny nie ma barw politycznych, a wszystkie środowiska, które w nim uczestniczą, powinny mieć udział w tworzeniu tych przepisów. Intencją dyskutowanych propozycji jest zwiększenie uprawnień architektów – chodzi o danie im możliwości prowadzenia robót, pełnienia funkcji kierowników budów w określonym zakresie. – Procesu inwestycyjnego nie da się przeprowadzić ani bez inżynierów, ani bez architektów – każda z tych grup ma w nim określoną rolę, które się uzupełniają. Jestem za tym, aby tak pozostało – podkreśla K. Sibińska.

## KOMISJA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWO

– Jesteśmy traktowani po macoszemu – mówię o budownictwie w ogóle. Na początku kadencji podlegaliśmy pod ministra Andrzeja Adamczyka i ministerstwo infrastruktury, później budownictwo zostało przeniesione do ministerstwa inwestycji i rozwoju – przypomina poseł. Rezultat? Sprawami branży nie zajmują się budowlańcy, bo aktualnie resortem zarządza Artur Soboń, który nie jest związany z budownictwem. – Wygląda na to, że jesteśmy przetrzucani od ministra do ministra, co świadczy o tym, że budownictwo nie jest traktowane z należytą powagą – dodaje.

Przykład: kodeks budowlany – w poprzedniej kadencji prace komisji, która była powołana przez ministra, zostały zakończone, ale, niestety, nie udało się uchwalić tego dokumentu. Bo pojawiła

się propozycja, aby łączyć przepisy związane z Prawem budowlanym z przepisami dotyczącymi planowania i zagospodarowania przestrzennego – ostatecznie to nie wyszło. – Ubolewam nad tym, bo już najwyższy czas, aby uporządkować te przepisy – zauważa.

Z kolei na początku prac obecnego sejmiku była zapowiedź, że szybko powstanie propozycja kodeksu budowlanego – niestety, tak się nie stało. Na samym starcie kadencji odbyło się spotkanie komisji, przedstawiono założenia, prace rozpisano w czasie. Ostatecznie minister, który się tym zajmował, stracił impet. W dodatku komisję przeniesiono do innego ministerstwa i cały proces został zawieszony. – Po pewnym czasie dowiedzieliśmy się, że minister infrastruktury i rozwoju powołał nowe zespoły – były nawet trudności z pozyskaniem informacji, kto w tych grupach działa. Miały opracować założenia do zmian przepisów Prawa budowlanego oraz założenia zmian przepisów dotyczących planowania i zagospodarowania przestrzennego – relacjonuje poseł Sibińska.

Członkowie komisji po wielu staraniach otrzymali nowo przygotowane założenia, jednak dziś trudno sprecyzować, jakie będą ich rezultaty. W ocenie naszej rozmówczyni procedowane zapisy nie są jeszcze nawet w formie projektów, a jedynie założeń – czy uda się je skonsultować na odpowiednim poziomie? K. Sibińska nie sądzi, aby było to możliwe do końca kadencji. Wolalaby, aby cały proces przebiegł prawidłowo, bez pośpiechu. Na razie jeszcze w tej sprawie nic nie jest pewne.

W ostatnim czasie powstała cała masa innych projektów, tworzonych na potrzeby programu Mieszkanie +. Przy ministerstwie infrastruktury powołany został Krajowy Zespół Nieruchomości – instytucja miała się zajmować przejmowaniem terenów z różnych instytucji, m.in. PKP, na potrzeby programu budowy mieszkań. – Okazuje się, że działalność KZN i sama idea mieszkań plus spetzła na niczym, dlatego, że tych inwestycji po prostu nie ma. A były już umowy z samorządami, nawet symboliczna pierwsza topata wbita w ziemię na placu budowy przez premiera... Ostatecznie mieszkanie plus okazało się wielką porażką – ocenia posłanka.



*Krystyna Sibińska pochodzi ze Złocieńca – działaczka samorządowa, inżynier i polityk, w latach 2008–2011 przewodnicząca Rady Miasta Gorzowa, posłanka na Sejm VII i VIII kadencji. W 1987 roku została absolwentką budownictwa na Wydziale Budownictwa i Architektury Politechniki Szczecińskiej. Wtedy też zamieszkała w Gorzowie. W Sejmie VIII kadencji działa w Komisji Infrastruktury oraz Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa.*

Uchwalone zostały też przepisy lex deweloper – były uzasadniane oczekiwaniem przyspieszenia budowy mieszkań plus. Według K. Sibińskiej ustawa jest wyjątkowo szkodliwa. Daje możliwość budowania osiedli mieszkaniowych bez oglądania się na miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego czy zapisy studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Zawarte w niej punkty mówią, że wystarczy zachować odpowiednie odległości od szkoły, przystanku komunikacji publicznej itd., aby budować do woli. – Tak naprawdę nic dobrego z tej ustawy nie wynika, ale na

szczęście nie widzę, aby była ona realizowana – zauważa.

W tej kadencji zdecydowana większość działań legislacyjnych było wywołanych programem Mieszkanie +, z którego ostatecznie nic nie wyszło. Dlatego posłanka negatywnie ocenia pracę komisji infrastruktury obecnej kadencji. Niewiele przepisów zostało wprowadzonych, a na pewno nie te, które przyspieszają i porządkują proces inwestycyjny w budownictwie.

Adam Oziewicz

# Nowa droga dla północnej części Gorzowa

Koncepcja programowa już jest. Teraz władze Gorzowa zabiegają w GDDKiA, aby była to droga krajowa, docelowo dwujezdniowa – pozwalają na to warunki terenowe. Jedynym ograniczeniem są pieniądze – bez finansowania zewnętrznego miasto nie udźwignie takiej budowy...

Planowana nowa droga zmieni sytuację komunikacyjną w północnej części miasta – odcinek od Górczyńskiej do Myśluborskiej kierowca pokona w niecałe pięć minut. Trasa połączy osiedla Manhattan, Piaski i Staszica. Według koncepcji programowo-przestrzennej koszt w wariantcie dwujezdniowym na całym odcinku to 127 mln zł. Opcja jednojezdniowa byłaby znacznie tańsza – 98 mln zł. Na obecnym etapie jeszcze nie wiadomo, na jaki poziom dofinansowania miasto może liczyć i z jakiego programu przy tym skorzysta. Za to jest jasne, że najważniejsze elementy trasy (ronda, przepusty, 200-metrowa estakada w okolicy osiedla Piaski między Kazimierza Wielkiego a Żwirową) – w koncepcji przygotowanej przez gorzowski Interprojekt – w założeniu mają przebieg dwujezdniowy. Ale, co istotne dla kosztów, jest tam i odcinek jednojezdniowy – zaczyna się

przed rondem w sąsiedztwie planowanego placu Polskiego. Jednak fragment jednojezdniowy trasy i tak docelowo ma być rozbudowany, gdy tylko pozwolą na to fundusze.

Droga ma być przedłużeniem Górczyńskiej na zachód. Połączy Wyszyńskiego od ronda Barlineckiego, Owocową, Kazimierza Wielkiego, Żwirową

na wysokości Kamiennej niedaleko Biedronki i prowadzić dalej przez dawny poligon aż do Myśluborskiej w rejonie planowanej ul. Berlińskiej przy stacji paliw Orlen. Droga wymaga budowy rond na już istniejących ulicach: Kazimierza Wielkiego, Żwirowej, także przy Placu Polskim na nowo budowanym osiedlu oraz Myśluborskiej.

Przy realizacji inwestycji na najbardziej radykalną zmianę muszą być przygotowani mieszkańcy okolic Piasków. Teraz zmotoryzowani z górnej części Owocowej, jadąc do centrum, korzystają z niewygodnego skrzyżowania z Wyszyńskiego bądź przez Ukośną kierują się w stronę Kazimierza Wielkiego. Nowy układ komunikacyjny wykluczy taką możliwość, bo planowane rondo rozdzieli Owocową. Część od strony Ukośnej ma się kończyć tuż przed planowanym rondem, z kolei odcinek prowadzący wyżej, w stronę Chwałęcic, będzie wpięty we wspomniane rondo. To oznacza, że Owocową w takim kształcie jak teraz, w przyszłości nie da się już pokonać. Aby wjechać w tę podmiejską uliczkę, kierowca będzie musiał skorzystać na przykład z Kazimierza Wiel-

za planowanym rondem na Owocowej i prowadzi przez cały dawny poligon aż

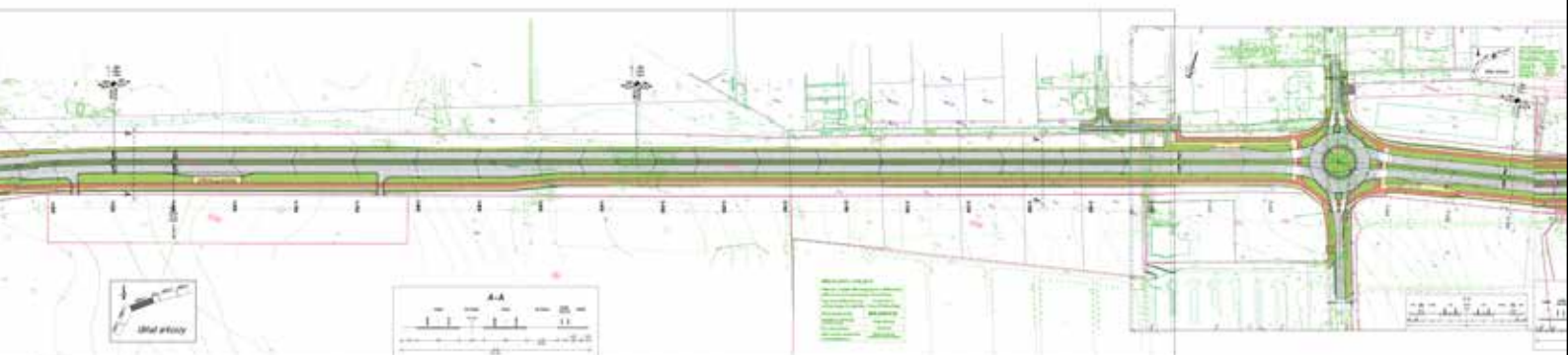
Myśluborska

kiego – obie drogi bezpośrednio połączy nowe rondo. Będzie to możliwe, bo nowa inwestycja zakłada też rozbudowę Kazimierza Wielkiego o kilkadziesiąt metrów, co umożliwi wpięcie drogi w rondo w rejonie obecnego parkingu strzeżonego i garaży przy Kuratowskiej.

W tej okolicy szykują się też inne zmiany. Teraz na terenie planowanej inwestycji są prywatne działki, stąd warunkiem przyszłej budowy jest wykup, a nawet wyburzenia – tak jest właśnie przy

Owocowej. Ale na tym etapie wydział inwestycji nie ma informacji o działaniach miasta w tej sprawie, bo nie ma jeszcze pewności czy inwestycja zostanie zrealizowana. Podstawowym warunkiem budowy jest uzyskanie przez miasto od GDDKiA numeru dla drogi. Gdy już będzie wydany i potwierdzony prośbę, urzędnicy magistratu będą mieli zielone światło dla rozmów z właścicielkami działek na szlaku trasy.

Plan ogłoszenia przetargu na wykonanie dokumentacji projektowej dla drogi jest ciągle aktualny – pieniądze na ten cel są zarezerwowane w budżecie na 2019 roku. Wszystko zależy tylko od wyniku rozmów z GDDKiA. Zgodnie z otrzymanym pismem z Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju minister wskazał na konieczność przeprowadzenia szczegółowych analiz dotyczących aktualnej i prognozowanej struktury ruchu na węzłach drogowych drogi ekspresowej S3 (węzły południe, północ),



**Rondo na Wyszyńskiego** – początek planowanej trasy. Widok od strony Górczyńskiej. W głębi teren przeznaczony na inwestycję



**Owocowa** – widok na lokalizację planowanego ronda od strony Kazimierza Wielkiego



**Owocowa** – widok na lokalizację planowanego ronda. W głębi teren przeznaczony na inwestycję drogową



Teren pod planowaną inwestycję. Widok od strony garaży przy Kuratowskiej (dawniej Warskiej)

a w konsekwencji zaproponowania rozwiązań, które zapobiegająby negatywnym efektom włączenia planowanej drogi do sieci dróg krajowych (np. konieczności przebudowy węzłów). Zatem GDDKiA zwraca uwagę na jakość komunikacji między drogą krajową nr 22 a S3 na wysokości Kasprzaka. Dlaczego? Otóż nowa trasa na północy miasta stanie się atrakcyjną alternatywą dla kierowców jadących przez Gorzów DK22 od strony

Polskiego (dawny poligon) trasa przebiegałaby w pełnym wymiarze – dwujezdniowym. Potem byłoby zwężenie do jednej jezdni aż do wjazdu na rondo łączące trasę z Kazimierza Wielkiego. Z kolei dalej, na krótkim odcinku do Wyszyńskiego, ponownie byłoby dwa pasy w obu kierunkach. Ponadto budowa drogi byłaby etapowana. W pierwszej kolejności miałby powstać krótki odcinek od Wyszyńskiego do Kazimie-

Co ważne, w przypadku rozpoczęcia prac projektowych, magistrat będzie miał obowiązek przeprowadzenia konsultacji z okolicznymi mieszkańcami dla przebiegu trasy – szczególnie ulic Owocowej, Kuratowskiej i Żwirowej, bo tam trasa będzie bezpośrednio sąsiadować z zabudową jednorodzinną. Inwestorem dla planowanej trasy będzie miasto. Z kolei rolą GDDKiA jest nadanie numeru drodze krajowej i wydanie w tej



Wyszyńskiego

*Materiały dzięki uprzejmości Gorzowskiej Inżynierskiej Firmy Konsultingowej InterPROJEKT sp. z o.o.*

Wątca w kierunku Zielonej Góry – dzięki nowej drodze wjadą na S3 na węzle północ, zwiększając potok samochodów, tym samym utrudniając włączenie się do ruchu samochodom na węzle południe. Podobny problem będzie dotyczyć zmotoryzowanych kierujących się w tym samym rejonie z obwodnicy w Kasprzaka, w stronę Sulęcina.

Koncepcja Interprojektu zakłada kilka opcji, także etapowanie. Od Myśliborskiej do ronda w sąsiedztwie placu

rza Wielkiego, którego głównym celem byłoby odciążenie „wąskiego gardła” na wyjeździe przez mostek z Owocowej w Wyszyńskiego. Co ciekawe, koncepcja zakłada też budowę wiaduktu – ma być zlokalizowany na zachód od skrzyżowania z Kazimierza Wielkiego. Ma znivelować znaczące obniżenie terenu. Według planu będzie miał około 200 metrów – to największy obiekt inżynierski na całym projektowanym odcinku. W ciągu nowej drogi powstanie jeszcze kilka przepustów, m.in nad Kłodawką.

sprawie promesy. Taki dokument jest konieczny do ubiegania się o dofinansowanie w Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT).

W wydziale inwestycji UM nie mają wątpliwości, że projekt tzw. północnej obwodnicy na pewno będzie zrealizowany. To jedyny racjonalny sposób odciążenia z ruchu tranzytowego centrum, ale też poprawy jakości komunikacji w samym mieście. Średnicówka to już za mało...

Adam Oziewicz



Teren pod planowaną inwestycję. Widok na garaże. Po prawej teren planowany pod inwestycję



Obszar pod planowaną drogę wzdłuż Kuratowskiej w stronę Żwirowej



# Pierwsza fascynacja? Motorower sąsiada

Wiosna. Z nią na drogach pojawiają się pierwsi amatorzy mechanizacji – motocykliści. Wśród nich nasz Kolega Stanisław Serafiński, którego pierwszą „mechaniczną” miłością był motorower ŻAK, rocznik 1961, do którego sentyment ma do dziś.

Pan Stanisław za namową taty oraz zaprzyjaźnionego sąsiada przestał podziwiać okaz z za płotu, a zaczął rozwijać rodzącą się pasję. Po motorowerze była WSK 125, którą podarowała babcia, a następnie JUNAK sprezentowany przez tatę. W tym wydaniu rozmowa z autentycznym miłośnikiem motoryzacji.

*Marzył Pan zawsze o Warszawie Garbusie, ale w wieku 12 lat wielką miłością obdarzył motocykle...*

**Stanisław Serafiński:** – Tak, motocykle to moja ogromna pasja, odkąd zafascynowałem się motorowerem sąsiada. Przez wiele lat pod okiem taty doskonaliłem umiejętności jazdy oraz majsterkowania przy maszynach. Zapoczątkowało to wielką przygodę, która trwa do dziś. A o Warszawie Garbusie marzę nadal (śmiech).

*Obecny pojazd kupił Pan w salonie, piękny, lśniący i technicznie doskonały. Jednak to przestało wystarczać i postanowił Pan dawać drugie życie starym motocyklom. Proszę Czytelnikom o tym opowiedzieć.*

– Na co dzień jeżdżę Suzuki Intruder 800, to tzw. chopper, którym przemierzam Polskę, podziwiając piękno przyrody i poznając mieszkańców miejscowości, które odwiedzam. Często w trakcie takich podróży, czy nawet w trakcie pracy, robiąc inwentaryzację, znajduję starocię, które wraz z synem odnawiamy. Ożywiamy nie tylko motocykle, ale również rowery i stare meble. Odnaleźliśmy np. ramy rowerów przedwojennych fir-

my Peugeot, które odnowiliśmy. Każdy z przedmiotów ma swoje miejsce, każdy z motorów jest na bieżąco konserwowany, ma pokrowiec ochronny szyty na miarę. Każdy jest wyjątkowy.

*W poradnikach motocyklisty czytamy o obowiązującym stroju, myśli Pan, że to tylko marketing branży odzieżowej czy też względy bezpieczeństwa?*

– Strój na motorze to podstawa bezpieczeństwa! Bez odpowiedniego stroju nie należy wsiadać na motor. Sam mam dwa kombinezony, które używam w zależności od pory roku. W kombinezonach wbudowane są specjalne zabezpieczenia na kolanach, tokciach, kręgosłupie, do tego są specjalne buty, rękawice i oczywiście prawidłowo dobrany kask. To wszystko chroni nas przed kontaktem z asfaltem, który w połączeniu z prędkością potrafi stopić plastik, z którego są zabezpieczenia. Ozdobne kaski to można założyć w trakcie zlotów, gdzie jedzie się w kolumnie pokazowej, a nie na drodze publicznej! Ważną rzeczą jest również kondycja fizyczna, gdyż wbrew pozorom należy mieć siłę, aby przez kilka godzin jechać w niecodziennej pozycji. Ja gram dwa razy w tygodniu w pitkę, jeżdżę na nartach.

*A co na Pana hobby rodzina?*

– Stare motocykle są jednoosobowe, jedynie suzuki jest dwuosobowe. Kiedy je zakupiłem, zaprosiłem żonę na przejażdżkę wokół jeziora Sławskiego, dobrą rybkę. Kiedy wróciliśmy zapytałem: i jak się podobało? Żona odparła, że fajnie, ale to nie dla niej. Za to moje wnuki uwielbiają spędzać czas z dziadkiem i motocyklami.

*Ostatnio bardzo modne zrobiły się zorganizowane wyprawy motocyklowe po Polsce i Świecie. Biura podróży wręcz prześcigają się w ofertach... Brat Pan udział w czymś takim?*



*Może to plany na następny urlop?*

– Stan mojego zdrowia nie bardzo mi na to pozwala, a poza tym mam czwórkę wnuków, z którymi uwielbiam spędzać czas. Jednak moim marzeniem jest wyjazd do Stanów Zjednoczonych na wyprawę ROUTE 66. Staram się zebrać ekipę chociaż 3-5 osób, z którymi mógłbym pojechać, i w których miałbym wsparcie.

*Dobra rada dla początkujących?*

– Znaleźć osobę, która będzie mentorem takim jak dla mnie mój tata i sąsiad, taką, która kilka lat już jeździ motocyklem. A dla osób, które mają już prawo jazdy na samochód to najlepiej wykupić kilka godzin jazdy, aby zobaczyć czy to zajęcie dla nich. A oprócz tego należy pamiętać, że motocykl to mnóstwo obowiązków dotyczących bieżącej konserwacji, przygotowania do zimy itd.

*Bardzo dziękuję za wspaniałą rozmowę i za podzielenie się z Czytelnikami swoją pasją i doświadczeniem. Życzę zdrowia i spełnienia marzeń!*

Elwira Kramm



## Kalendarium LOIB. Wydarzenia: styczeń – marzec 2019

### Styczeń

- **8 stycznia** – posiedzenie Komisji Pomocy Finansowej LOIB
- **15 stycznia** – Zielona Góra, posiedzenie Prezydium OR LOIB
- **18 stycznia** – uroczyste wręczenie decyzji o nadaniu uprawnień budowlanych na Uniwersytecie Zielonogórskim
- **23 stycznia** – Warszawa, posiedzenie Zespołu ds. funduszu spójności PIIB, w którym uczestniczył Andrzej Cegielnik
- **23 stycznia** – szkolenie w Zielonej Górze (zgodnie z harmonogramem szkoleń)
- **24 stycznia** – Warszawa, narada szkoleniowa Przewodniczących OKR i członków Krajowej Komisji Rewizyjnej PIIB
- **24 stycznia** – szkolenie w Gorzowie (zgodnie z harmonogramem szkoleń)
- **29 stycznia** – Zielona Góra, posiedzenie Okręgowej Rady LOIB
- **31 stycznia** – posiedzenie Komisji ds. dofinansowania doskonalenia zawodowego i szkoleń

### Luty

- **1 lutego** – rozprawa Okręgowego Sądu Dyscyplinarnego LOIB z odpowiedzialności zawodowej
- **2 lutego** – Zielona Góra, posiedzenie Komisji ds. Etyki LOIB
- **5 lutego** – posiedzenie składu orzekającego Okręgowego Sądu Dyscyplinarnego LOIB z odpowiedzialności zawodowej
- **6 lutego** – posiedzenie składu orzekającego Okręgowego Sądu Dyscyplinarnego LOIB z odpowiedzialności zawodowej
- **11 lutego** – kontrola Okręgowej Komisji Rewizyjnej LOIB w zakresie spraw finansowych i gospodarczych prowadzonych przez OR oraz inne organy LOIB. Tego samego dnia odbyło się posiedzenie OKR LOIB
- **12 lutego** – Okręgowi Rzecznicy Odpowiedzialności Zawodowej przeprowadzili przesłuchanie kierownika budowy z odpowiedzialności dyscyplinarnej

- **13 lutego** – Poznań, wyjazd członków LOIB na Dzień Inżyniera Budownictwa zorganizowany podczas Targów BUD-MA
- **14 lutego** – Warszawa, posiedzenie Zespołu ds. funduszy spójności PIIB, podczas którego Izbę reprezentował Andrzej Cegielnik
- **18 lutego** – Zielona Góra, spotkanie Parlamentarzystów z woj. lubuskiego z władzami LOIB w sprawie przygotowywanych ustaw
- **19 lutego** – Okręgowi Rzecznicy Odpowiedzialności Zawodowej przeprowadzili przesłuchanie kierownika budowy z odpowiedzialności dyscyplinarnej
- **19 lutego** – posiedzenie Komisji ds. dofinansowania doskonalenia zawodowego i szkoleń
- **20 lutego** – posiedzenie Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej LOIB
- **20 lutego** – szkolenie w Zielonej Górze (zgodnie z harmonogramem szkoleń)
- **21 lutego** – posiedzenie składu orzekającego Okręgowego Sądu Dyscyplinarnego LOIB z odpowiedzialności zawodowej
- **21 lutego** – szkolenie w Gorzowie (zgodnie z harmonogramem szkoleń)
- **22 lutego** – Warszawa, „Spotkanie Noworoczne” zorganizowane przez Mazowiecką OIIB, w której wzięła udział Ewa Bosy
- **23 lutego** – Wiechlice, Bal Karnawalowy, w którym udział wzięli członkowie LOIB
- **23 lutego** – Drzonków, XI Gala Inżyniera zorganizowana przez Uniwersytet Zielonogórski i Studenckie Koło Naukowe „Skamieniali”, podczas której Izbę reprezentowała Ewa Burnos
- **25 lutego** – kontrola Okręgowej Komisji Rewizyjnej LOIB w zakresie spraw finansowych i gospodarczych prowadzonych przez OR oraz inne organy LOIB
- **26 lutego** – posiedzenie Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej LOIB
- **26 lutego** – Warszawa, posiedzenie Komisji Ustawicznego Doskonalenia Zawodowego PIIB, LOIB reprezentował Tadeusz Glapa

- **27 lutego** – Gala Zawodowców w Filharmonii Gorzowskiej, podczas której Izbę reprezentował Andrzej Cegielnik

### Marzec

- **1 marca** – Zielona Góra, spotkanie karnawałowe w klubie muzycznym Adamowo, w którym udział brali członkowie LOIB
- **7 marca** – Szczyrk, XXXIV Warsztaty Pracy Projektanta Konstrukcji, w których uczestniczyli członkowie LOIB
- **8 marca** – Zielona Góra, posiedzenie Prezydium Lubuskiego Sejmiku Gospodarczego, w którym uczestniczył Andrzej Cegielnik
- **8-10 marca** – Zielona Góra / Drzonków, XXVII Targi Budownictwa i Wyposażenia Wnętrz, w których udział wzięli A. Chańczyńska-Stupak, P. Błoch, W. Olczak, Z. Starosta, R. Teterycz oraz T. Glapa i M. Gruszecki, którzy reprezentowali LOIB w kapitule konkursowej na najładniejsze stoisko i innowacyjny produkt
- **11-14 marca** – posiedzenie Zespołów Egzaminacyjnych w sprawie postępowań kwalifikacyjnych o nadanie uprawnień budowlanych w sesji wiosennej
- **12 marca** – Gorzów, posiedzenie Okręgowej Rady LOIB
- **12 marca** – Warszawa, posiedzenie Komisji Prawno-Regulaminowej PIIB, w którym uczestniczył Mirosław Gruszecki
- **12-13 marca** – Gorzowskie Targi Edukacyjne „Szkoty i pracodawcy”, podczas których Izbę reprezentowali: B. Dombek, T. Kot, E. Kramm, R. Paciorek, P. Puchalski oraz T. Romankiewicz
- **13-14 marca** – Zielonka, wyjazdowe obrady Krajowej Rady PIIB, w którym udział wzięli Ewa Bosy i Andrzej Cegielnik
- **18 marca** – kontrola Okręgowej Komisji Rewizyjnej LOIB w zakresie spraw finansowych i gospodarczych prowadzonych przez OR oraz inne organy LOIB. Tego samego dnia odbyło się posiedzenie OKR LOIB
- **20 marca** – Warszawa, narada szko-

leniowa dla Okręgowych Rzeczników Odpowiedzialności Zawodowej, w któ-

rej uczestniczyli wszyscy Rzecznicy Lubuskiej OIIB

• **26 marca** – Zielona Góra, posiedzenie Prezydium OR LOIIB

## Harmonogram szkoleń na rok 2019 – I półrocze (AKTUALIZACJA)

### Gorzów Wielkopolski

**Miejsce:** Wojewódzka i Miejska Biblioteka ul. Kosynierów Gdyńskich, godz. 15.00 (czwartek)

- **11.04.** Nowoczesne technologie w budownictwie komunikacyjnym i hydrotechnicznym. Wykładowca: Remigiusz Duszyński, Maccaferri + spółka.
- **25.04.** Technika kotwienia chemiczna i mechaniczna / Bezinwazyjne badanie konstrukcji żelbetowych – Detekcja. Wykładowca: Krzysztof Chtapowski, „HILTI” W-wa.
- **9.05.** Prezentacja nowego programu do projektowania instalacji wewnętrznych, ogrzewania i wod-kan. Wykładowca: Jarostaw Czaplński.

### Zielona Góra

**Miejsce:** Uniwersytet Zielonogórski, Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska, ul. Prof. Szafrana 1, godz. 16.00 (środa), sala 213

- **10.04.** Nowoczesne technologie w budownictwie komunikacyjnym i hydrotechnicznym. Wykładowca: Remigiusz Duszyński, Maccaferri+ spółka.
- **24.04.** Technika kotwienia chemiczna i mechaniczna / Bezinwazyjne badanie konstrukcji żelbetowych – Detekcja. Wykładowca: Krzysztof Chtapowski, „HILTI” W-wa.
- **8.05.** Prezentacja nowego programu do projektowania instalacji wewnętrznych, ogrzewania i wod-kan. Wykładowca: Jarostaw Czaplński.
- **27.05.** Seminarium – Projektowanie oszczędne konstrukcji żelbetowych cz. I. Organizator-wykładowca: Firma Archimedia i Uniwersytet Zielonogórski – prof. Włodzimierz Starosolski.
- **maj (termin jest ustalany).** Seminarium – Ściana jednowarstwowa bez docieplenia Ytong-Energ. Wykładowca: Tomasz Ralko, firma Xella Polska Sp. z o.o.

## Gorzów. Fotorelacja z budowy Sikorskiego

To najbardziej widoczna inwestycja w mieście – obejmuje niemal całe ścisłe centrum. Prace wykonuje konsorcjum Trakcja PRKiL z Warszawy i AB Kauno Tiltai z Kowna. Wartość: 55,748 mln zł brutto.

Przebudowywane jest torowisko tramwajowe w ciągu Sikorskiego i Warszawskiej na odcinku od Cichońskiego do pierwszej zwrótnicy za Dworcową, a także od Sikorskiego 54 do pierwszej zwrótnicy za ulicą Jancarza. W ramach przebudowy układu drogowego powstanie małe rondo na skrzyżowaniu Sikorskiego, Dworcowej, al. Konstytucji 3 Maja i Orłąt Lwowskich. Pomnik Mickiewicza ma zostać przesunięty poza rondo. Odcinek Sikorskiego od Chrobrego do Pionierów zostanie zamieniony w deptak (z dopuszczeniem ruchu autobusowego po torowisku).

Sikorskiego z deptakiem miała być gotowa do 30 listopada ubiegłego roku. Opóźnienie finatu prac to rezultat m.in. odkryć archeologicznych – najpierw przy urzędzie miasta, nieco później w sąsiedztwie katedry. Ostatecznie całość inwestycji ma być oddana do użytku do 23 sier-



nia bieżącego roku. Aktualnie najbardziej intensywne prace są realizowane w obrębie głównego gorzowskiego skrzyżowania przy katedrze, w centrum miasta. Podobnie wzdłuż torowiska od strony Warszawskiej – tuż przed skrzyżowaniem z Hejmanowskiej. Odcinek deptakowy – od skrzyżowania z Chrobrego do Pionierów – w dalszym ciągu jest wyłączo-

ny z prac przez odkrycia archeologiczne. Z kolei na fragmencie od DT Rolnik do Kosynierów Gdyńskich trwają jeszcze prace podziemne.

Inwestycja jest realizowana ze środków miasta w ramach programu „System zrównoważonego transportu miejskiego” przy udziale funduszy UE.

# FOTORELACJA: GORZÓW. ZDJĘCIA Z BUDOWY ULICY SIKORSKIEGO

FOT. MATERIAŁY URZĘDU MIASTA W GORZOWIE

