



BIULETYN LUBUSKIEJ OKRĘGOWEJ  
IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA



KWARTALNIK: nr 3/2021 (33)  
ISSN2353-3242

Inwestycje

# **Kostrzyn.** Most kolejowy, ale kluczowy dla żeglugi

str. 4-6



### Lubuska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa

ul. Podmiejska Boczna 12a, 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: 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

## 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



## W numerze

- 4-6 Inwestycje**  
Kostrzyn. Most kolejowy, ale kluczowy dla żeglugi
- 7-9 Lubuskie nowe budownictwo**  
Niskoemisyjny system transportu w Zielonej Górze
- 10-11 Wywiady Izby**  
Lubuskie „krajówki”, „ekspresówki”, autostrady i obwodnice
- 12-13 Dobre projekty budowlane**  
Adaptacja strażnicy dawnego Sylonu
- 14-15 Najważniejsze międzyzreckie inwestycje gminne**  
(lata 2020 – 2021)
- 16 Inwestycje**  
Gorzów. Miejska spółka ma napędzić inwestycje
- 17 Inżynier po godzinach**  
Festiwal Muzyki Organowej i Kameralnej w Drezdenku
- 18 Z życia Izby**  
Kalendarium LOIIB (luty – kwiecień 2021)
- 19 Harmonogram szkoleń na rok 2021 – II półrocze**
- 20 Fotorelacja**  
Gorzów. Modernizacja wschodniego wylotu DK 22

## Koleżanki i Koledzy!

**W**iele się dzieje w naszym zawodowym środowisku. Konsultowany jest projekt ustawy wprowadzającej zmiany w prawie budowlanym. Promowany jest hasłem „dom do 70 m<sup>2</sup> bez formalności”. Jednak rzeczywistość nijak ma się do zapowiadanych zmian, które są iluzoryczne. W środowisku inżynierów budownictwa panuje przekonanie, że są to zmiany wręcz niebezpieczne dla inwestorów. Warto też pamiętać, że w drugiej połowie września kończy się okres przejściowy w przepisach budowlanych, który obowiązywał od 19 września 2020 roku. W tym trwającym 12 miesięcy okresie obowiązywały dwie wersje projektu – stara wersja, obejmująca cztery egzemplarze projektu i nowa zawierająca trzy egzemplarze. Najważniejszą nowością jest zmiana liczby egzemplarzy projektu i wprowadzenie wydzielonej części zawierającej projekt techniczny. Ta zmiana ma służyć podkreśleniu rozdziału kompetencji pomiędzy organami administracji architektoniczno-budowlanej, a projektantami i konstruktorami, odpowiedzialnymi za część budowlaną i konstrukcyjną projektu. Już wiemy, że pojawia się problem w braku przygotowania zarówno projektantów, jak też służb AAB do elektronicznego przekazywania dokumentacji.



Tylko w 2020 roku Główny Urząd Nadzoru Budowlanego (GUNB) wydał pozwolenia na budowę 121 366 budynków jednorodzinnych i 11 557 budynków wielorodzinnych. W tym samym okresie oddano do użytkowania 92 266 nowych budynków mieszkalnych, z czego 96,8% stanowiły budynki jednorodzinne (dane GUS). Średni czas trwania takiej budowy wynosi ok. 38,5 miesiąca. By zrealizować tego typu inwestycję, trzeba załatwić liczne formalności i podjąć wiele decyzji, które będą miały wpływ na dziesiątki lat życia w tym budynku, czyli jego eksploatację. Bezpieczeństwo i komfort mieszkańców budynku zależą zatem od ich wyborów na tym początkowym etapie, ale również od regularnych, wykonywanych przez fachowców, kontroli stanu obiektu i jego instalacji. Zatem, budowa, eksploatacja czy remont własnego obiektu zawsze będą wiele wątpliwości. Inżynierowie budownictwa postanowili wesprzeć Polaków w tych działaniach i służyć radą w ramach ogólnokrajowej, jednolitej akcji w punktach konsultacyjnych. Głównym celem akcji „Dzień Otwarty Inżyniera Budownictwa. Budowa, eksploatacja, remont Twojego obiektu”, jest pomoc inwestorom – właścicielom domów jednorodzinnych, przedstawicielom wspólnot mieszkaniowych, a także edukacja, przybliżenie społeczeństwu zawodu inżyniera budownictwa jako zawodu zaufania publicznego. „Dzień Otwarty...” to wydarzenie zaplanowane na 25 września br. Wtedy inżynierowie należący do PIIB udzielą zainteresowanym odpowiedzi na wszelkie pytania związane ze swoją branżą. W każdym z punktów konsultacyjnych eksperci z LOIIB będą pracować w kilkuosobowych (wielobranżowych) zespołach. W niektórych lokalizacjach dołączą do nich pracownicy administracji architektoniczno-budowlanej oraz organów nadzoru budowlanego. W naszym województwie, w 25.09. br. od 9.00 do 16.00, zespoły konsultacyjne będą oczekiwały zainteresowanych w Gorzowie Wlkp., Zielonej Górze, Świebodzinie, Żarach i Nowej Soli. Szczegóły – na naszej stronie internetowej [www.lbs.piib.org.pl](http://www.lbs.piib.org.pl)

Minął już trzeci rok V kadencji LOIIB. Przeszliśmy do realizacji działań w ostatnim roku przed Zjazdem Sprawozdawczo-Wyborczym. Pod koniec bieżącego roku rozpoczyna się zebrania obwodowe, których celem będzie wybranie delegatów na VI kadencję LOIIB na lata 2022-2026. Następne wydanie Biuletynu ukaże się prawdopodobnie już po rozpoczęciu zebrań. Stąd już teraz namawiam Państwa do czynnego udziału w tych spotkaniach. Mam nadzieję, że uda się nam spotkać po długiej przerwie, przedyskutować problemy nurtujące środowisko inżynierów i techników budowlanych. Koleżanki i koledzy! Zwracam się z apelem – weźcie udział w zebraniach wyborczych. Wybierzmy delegatów, którzy aktywnie włączą się w działania LOIIB oraz będą naszymi przedstawicielami w Radzie Krajowej. To od Was i Waszej determinacji będzie zależało, czy zawalczymy o nasz samorząd i zadamy o utrzymanie dobrego imienia inżynierów i techników budownictwa. Pochodzimy z różnych zakątków naszego województwa. Wiem, że wykonując określone funkcje w samorządzie dzielicie się swoimi refleksjami z naszymi członkami w swoich regionach. I to jest piękne, że potrafimy na wiele tematów ze sobą rozmawiać i wtedy, gdy się czegoś uczymy, i nawet wtedy, gdy zdania mamy różne. Temu służyć będzie również spotkanie z okazji Dnia Budowlanych, które tradycyjnie, odbędzie się w pierwszych dniach września br., tym razem w Głębokiem. Chęć udziału w tej imprezie zgłosiło wielu członków naszej Izby, co bardzo cieszy. Jest to bowiem spotkanie sprzyjające nawiązywaniu kontaktów w swobodnej, koleżeńskiej atmosferze, a równocześnie staje się okazją do integracji naszego środowiska.

Ewa Bosy, Przewodnicząca Rady LOIIB

## Biuletyn Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

Wydawca: Lubuska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa, ul. Podmiejska Boczna 12a, 66-400 Gorzów Wielkopolski, fax. (95) 720-77-17  
E-mail: [lbs@lbs.piib.org.pl](mailto:lbs@lbs.piib.org.pl)

Redaktor naczelny: Adam Oziewicz

Projekt i przygotowanie DTP: Robert Nowicki, [www.nowik@nowik.net.pl](http://www.nowik@nowik.net.pl), tel. kom. 608 329 993

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

Korekta: Michał Słupczyński

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.

# Kostrzyn. Most kolejowy, ale kluczowy dla żeglugi

Most kolejowy na Odrze w Kostrzynie połączy na nowo dwa brzegi, ale dla Wód Polskich jest równie ważny – jeżeli nie ważniejszy – jak dla Kolei. Stąd właśnie administracja wodna jest inwestorem dla budowy wartej ponad 23 mln zł. Co mają do zrobienia polscy budowniczcy?

Najprościej ujmując, przebudowa mostu kolejowego między Wartą a Odrą, gdzie inwestorem są Wody Polskie, obejmuje wszystkie części najazdowe, niebędące bezpośrednio nad korytem rzeki. Pozostała część przebudowywana jest przez stronę niemiecką. Polscy budowniczcy zakończą prace na przyczółku po polskiej stronie rzeki Odry. Po wykonaniu całego zadania rzeka osiągnie piątą klasę żeglowności. Taka klasa w praktyce oznacza wyższy prześwit ponad tak zwaną wysoką wodą żeglowną. To taki poziom wody – ostatni bezpieczny przy wysokim stanie – gdzie jeszcze wolno pływać. – Jak powszechnie wiadomo, wody przy wezbraniach powodziowych jest masa, płynie tak szybko, że stanowi duże zagrożenie dla zestawów pływających – zwraca uwagę Marek Duklanowski, dyrektor Wód Polskich w Szczecinie.



Fragment mostu kolejowego w km 341,872 linii kolejowej nr 203 nad tzw. Suchodołem w Kostrzynie (fot. Adam Oziewicz)

Zatem wysoka woda żeglowna to maksymalny stan, przy którym żegluga może się odbywać. Ponad nią, z punktu widzenia piątej klasy żeglowności, musi być prześwit pod mostem o wysokości 5,25 m. Dotąd – w czasie akcji lodołamania – jednostki przepływały także pod niższymi mostami, ale wymagało to złożenia masztów antenowych, często też obniżenia sterówki, tam gdzie mosty mają niewielki prześwit, na poziomie 3 do 3,5 m. W nowej sytuacji, po zrealizowaniu inwestycji, co najwyżej będzie konieczność złożenia masztu, ale już bez opuszczania sterówki. To znacząco ułatwi pracę załóg lodołamaczy. – Równie ważne jest, że przy prześwicie 5,25 m da się skutecznie prowadzić akcję lodołamania bezpośrednio pod mostem. Teraz jest to utrudnione bądź często w ogóle niemożliwe – przedstawia sytuację dyrektor Duklanowski.

## Inwestor przygotowany na niespodzianki

Największym problem przy realizacji zadania może być to, czego jeszcze inżynierowie nie wiedzą... Kostrzyn to miasto i teren położony na szlaku intensywnych działań wojennych sprzed kilkudziesięciu lat. Jest bardzo prawdopodobne, że grunt w strefie zaplanowanych prac kryje znaczącą liczbę niewybuchów. Inwestor tego nie wyklucza i stara się być na to przygotowany. W Polsce Zachodniej duże prace infrastrukturalne czasami wiążą się z opóźnieniami robót wywołanymi właśnie przez kłopotliwe znaleziska w ziemi.

Dругa istotna kwestia wynikająca z prowadzenia inwestycji to wysoki stopień uciążliwości dla pasażerów kolei. Komunikację zastępczą zabezpiecza strona niemiecka, ale wyłączenie mostu kolejowego oznacza kłopoty dla podróżujących na przykład z Gorzowa do Berlina. Na pewno będą musieli korzystać z przeprawy mieszanej – hybrydowej, łączonej z komunikacją zastępczą. – Wspomniane dwie bariery to największe przewidywane utrudnienia. Pozostałe kwestie po naszej stronie, także inżynierijne, nie powinny nastroić żadnych problemów. To typowa praca. Na

dzisiaj wydaje się, że nie będzie się wiązać z dodatkowymi komplikacjami – przewiduje dyrektor Wód Polskich w Szczecinie.

Przebudowa mostu w konsekwencji znacząco podniesie całą infrastrukturę w stosunku do obecnego obiektu nad Odrą. Podniesiony i wydłużony będzie cały nasyp, bo nachylenie niwelety nie może przekraczać wartości maksymalnych dla ruchu pociągów. Chodzi o bezpieczeństwo i komfort podróży. To także oznacza, że zakres mostu, jego oddziaływanie na tereny sąsiednie, będzie odpowiednio większy. Wyższy to siłą rzeczy również szerszy nasyp – jego rozpiętość na poziomie gruntu będzie poszerzona. Tu należy dodać, że kwestie inżynierijno-techniczne zostały już przeanalizowane i rozstrzygnięte na etapie projektowania.

**Współpraca co do centymetra i...**

Z Wód Polskich mamy informację, że obie części inwestycji – po polskiej stronie i niemieckiej – będą realizowane w tym samym czasie. Co więcej, obie ekipy muszą



wyprowadzić tory na tym samym poziomie. – Zwracam na to uwagę i wcale nie żartuję. Atutem polsko-niemieckiej inwestycji jest to, że obie ekipy inżynierów działają w jednym układzie odniesienia. Nie było tak zawsze. Jeszcze nie tak dawno Polska poruszała się układzie geodezyjnym z Kronsztadu, a Europa Zachodnia działała w układzie z Amsterdamu. Wtedy wspólne projekty wymagały przeliczania. Dziś pracujemy na jednym systemie geodezyjnym – zaznacza nasz rozmówca.

Pozostają jeszcze kwestie dopasowania geoidy, bo Ziemia nie jest idealną kulą. Ale tu dyrektor Duklanowski zaręcza, że żadnego problemu nie będzie. – Żartując mówimy sobie: zrobmy to razem, ale żeby chociaż tory spotkały się na moście w tym samym miejscu. To jednak spore wyzwanie dla projektantów i konieczność weryfikacji danych na każdym etapie realizacji zadania – dodaje.

Warto przypomnieć, że to co na moście drogowym da się zniwelować, zgubić na kilkudziesięciu metrach, na kolejowym i torach po prostu nie jest możliwe. Tu niezbędne jest spasowanie co do centymetra. Wymagana jest precyzja od strony fizycznej, inżynierskiej, ale także w czasie. Idealną byłaby sytuacja gdyby udało się i polską, i niemiecką stronę inwestycji przygotować i od razu połączyć. Dodatkowym plusem takiego harmonogramu prac jest fakt, że pasażerowie będą krócej narażeni na niedogodności związane z komunikacją zastępczą.

### Most ważny dla lodołamaczy

Prace już się rozpoczęły. Teren przejął wykonawca. Konsorcjum organizuje zaplecze budowy, przygotowuje się do uruchomienia frontu robót. W ocenie inwestora to solidne firmy z doświadczeniem na wielu inwestycjach liniowych, także na styku z wodą oraz drogowych.

Inwestorem dla mostu kolejowego na Odrze w Kostrzynie są Wody Polskie. To wynik szerokiego programu realizowanego przez administrację wodną – chodzi o podniesienie poziomu bezpieczeństwa mieszkańców przez poprawę ich obsługi przez jednostki łamiące lód. – Tę inwestycję realizujemy w ramach dużego projektu ochrony przeciwpowodziowej dorzecza Odry i Wisły – przypomina dyrektor Duklanowski. To

w sumie wiele działań prowadzonych począwszy od Kotliny Kłodzkiej aż po Dolną Odrę. Także na Wiśle – choćby w okolicach Sandomierza. Wszystkie prace prowadzą do poprawy jakości funkcjonowania mieszkańców pod kątem bezpieczeństwa podczas akcji zimowego lodołamania.

Realizacja wspomnianych inwestycji daje możliwości nieskrępowanego dopłynięcia lodołamaczy do miejsc, które być może będą wymagały zimowego lodołamania. Być może, bo różne są sytuacje i różnie bywało w przeszłości... Ostatniej zimy Odra zamarzła na przeszło 120-kilometrowym odcinku. Z Gozdowic do Kostrzyna jest około 30 km, gdyby wystąpiły mrozy na takim poziomie przez kilkanaście dni – a nie przez kilka – to zapewne akcja lodołamania dotarłaby również do Kostrzyna. – Z punktu widzenia pasażera, most w Kostrzynie jest częścią infrastruktury kolejowej. Jednak dla nas rzeka stanowi nieprzerwany ciąg – obecnie z pewnymi przeszkodami. To niezwykle ważne, aby móc

dopłynąć w jej górny bieg poprzez dobrze funkcjonujące obiekty inżynierskie – podsumowuje Marek Duklanowski, dyrektor Wód Polskich w Szczecinie.

Obejmujący całość program ochrony przeciwpowodziowej dorzecza Odry i Wisły realizowany jest również na terenie Dolnej Odry. Zatem wszystkie działania wpisują się w ogólną koncepcję od początku zaplanowaną tak, aby program realizowała administracja wodna – wcześniej Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie, a od 2018 roku Wody Polskie.

...

W lipcu tego roku Wody Polskie w Szczecinie wyłoniły wykonawcę przebudowy mostu w Kostrzynie nad Odrą – to konsorcjum takich firmy jak: PBW Inżynieria Jacek, LWZ sp. z o.o, Probudowa.com sp. z o.o. Kontynuacja zadań inwestycyjnych to efekt podpisanego w 2019 roku porozumienia między PKP Polskimi Liniami Kolejowymi a Państwowym Gospodarstwem



Wodnym Wody Polskie w Szczecinie. Strony zobowiązały się współpracować w zakresie przebudowy torów (dojazdu) do nowego mostu kolejowego nad Odrą w Kostrzynie na linii Tczew – Kostrzyn nr 203, który połączy Kostrzyn z Kietz. Budowany przez Wody Polskie obiekt będzie miał wysokość zapewniającą sprawną komunikację na rzece – wymaganą V klasę żeglowności wg wymogów europejskich. Zwiększy to możliwości żeglugi oraz zwiększy bezpieczeństwo mieszkańców województwa lubuskiego oraz Pomorza Zachodniego, bo pozwoli na sprawniejsze i bardziej dynamiczne prowadzenie akcji lodołamania w sezonie zimowym.

Wykonawca przejął plac budowy. Kontrakt obejmuje przebudowę ok. 820 m odcinka układu torowego, w związku z koniecznością dostosowania go do przebudowywanego mostu kolejowego na Odrze. Jest to odcinek linii kolejowej nr 203 Tczew-Kostrzyn pomiędzy zachodnim przyczółkiem mostu kolejowego na rzece Warcie i wschodnim przyczółkiem projektowanego przez stronę niemiecką granicznego mostu kolejowego na rzece Odrze. Zadanie obejmuje Przebudowę linii kolejowej nr 203 od km 341,480 do km 342,300 wraz z rozbiórką, budową, remontem, prze-

budową i rozbudową infrastruktury kolejowej i infrastruktury kolidującej z inwestycją. Wartość inwestycji to 23,1 miliona złotych. Data zakończenia prac: koniec 2022 roku.

Na tym odcinku, poza nasypem kolejowym występują obiekty inżynieryjne: most nad Suchodołem oraz wiadukt nad ul. Gorzyńską. Zadanie jest bezpośrednio związane z inwestycją prowadzoną przez zarządcę niemieckiej linii kolejowej nr 6078, w ramach której nastąpi znaczne podniesienie niwelety torów na projektowanym moście granicznym w km 615,1 rzeki Odry, wynikające z dostosowania prześwitu mostu powyżej 5,25 m dla potrzeb prowadzenia akcji lodołamania.

Nazwa Zadania: „Kontrakt 1B.5/3 „Przebudowa mostu w celu zapewnienia minimalnego prześwitu (Most kolejowy w 615,1 km rz. Odry w Kostrzynie nad Odrą)” realizowany w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w dorzeczu Odry i Wisły, który współfinansowany jest przez: Międzynarodowy Bank Odbudowy i Rozwoju (Bank Światowy), Bank Rozwoju Rady Europy (BRRE), Fundusz Spójności, Rzeczpospolitą Polską.

**Adam Oziewicz**

### Zakres robót

- przebudowa drogi wewnętrznej – ul. Gorzyńskiej w zakresie wymaganym przez budowę nowego wiaduktu,
- budowa elementów odwodnienia,
- przełożenie i zabezpieczenie istniejących przewodów zabudowanych w torowisku poza teren robót nawierzchniowych,
- rozbiórka istniejącej nawierzchni torowej,
- rozbudowa, profilowanie i wzmocnienie skarp nasypu kolejowego,
- ułożenie geowłókniny na szerokości torowiska,
- zabudowa nowej nawierzchni torowej,
- zabudowa szyn przejściowych za obiektem mostowym na rzece Odrze,
- zabudowa przewodów i urządzeń SRK,
- podbicie i regulacja torów z uzupełnieniem tłuczni i profilowaniem skarp torowiska,
- przebudowa mostu kolejowego w km 341,872 linii kolejowej nr 203 nad tzw. Suchodołem, w celu dostosowania do projektowanej niwelety oraz aktualnie obowiązujących przepisów,
- rozbiórka istniejącego i budowa nowego wiaduktu kolejowego w km 342,175 linii kolejowej nr 203 nad ul. Gorzyńską, z dostosowaniem do projektowanej niwelety.



Widok ogólny mostu kolejowego na Odrze w Kostrzynie (fot./źródło: Norbert Radtke, Wikipedia)



# Niskoemisyjny system transportu w Zielonej Górze

Rozmowa z Robertem Karwackim, prezesem Miejskiego Zakładu Komunikacji Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Zielonej Górze.

**Waldemar Olczak:** System niskoemisyjnego transportu w Zielonej Górze jest chyba pierwszy na taką skalę w Polsce. Zgadza się?

**Robert Karwacki:** – Tak, rozwiązania, które zaproponowaliśmy związane z transportem publicznym dla mieszkańców Zielonej Góry były jednym z pierwszych tak rozwiniętych na terenie Polski, a być może na terenie Unii Europejskiej.

Skąd wziął się pomysł na takie przebudowanie transportu?

– Pomysł wziął się z obserwacji rynku, który się rozdził, rynku autobusów elektrycznych. Pierwsze testy autobusów mieliśmy w 2014 roku, zafascynowała nas ta technika. Twórcy autobusów elektrycznych z Bolechowa pod Poznaniem stwierdzili, w którymś z wywiadów: „żegnaj dieslu, witaj elektromobilności” jakby wyznaczając nowe kierunki, nie wiedząc, że tak szybko i w takim stopniu się to rozwinię. Nas to zafascynowało i nasze odczucia przekazaliśmy władzom miasta. Oni wykorzystali szansę, jaką dawały nowe projekty unijne, opisali dobrze projekt, no i przystąpiliśmy do realizacji. Nasz projekt zakładał początkowo wymianę wszystkich autobusów na elektryczne, jednak instytucje oceniające projekt stwierdziły, że nikt nie ma doświadczeń w tak dużym wdrożeniu (elektromobilności) i po długich negocjacjach zgodziliśmy się na zakup 43 autobusów elektrycznych, które miały obsługiwać teren całego miasta. Inni przypisywali autobusy elektryczne do konkretnych linii, my natomiast od samego początku wychodziliśmy z założenia, że przystosujemy cały system do obsługi przez „elektryki”. Praktyka pokazała, że obrany przez nas kierunek był słuszny.

Czy przy podejmowaniu decyzji byłybrane pod uwagę doświadczenia innych samorządów w tym zakresie?

– W momencie gdy tworzyliśmy nasz projekt, zaprosiliśmy dostawców autobusów, osprzętu czy ładowarek do dialogu technicznego i z nimi prowadziliśmy rozmowy na temat naszego projektu. W Polsce nikt jeszcze

nie miał takich doświadczeń – jeździliśmy np. do Jaworzna, gdzie był pierwszy autobus elektryczny i tam była też postawiona ładowarka na pętli, obserwowaliśmy jak to wszystko wygląda, ale w takim, jak nasz, rozmiarze byliśmy pierwsi.

Skąd pochodziły firmy, które podjęły się tego zadania, zarówno w sferze projektowej, jak i wykonawczej?

– Firmy, które zaprosiliśmy do dialogu technicznego, miały potencjał umożliwiający realizację naszego projektu: firmy które produkowały lub wchodziły na rynek w zakresie produkcji autobusów (Solaris, Ursus czy VDL) czy ładowarek. Zaproszone do dialogu firmy przeanalizowały, czy są w stanie zrealizować ten projekt, tzn. w 100 procentach zastąpić autobusy spalinowe. Po niewielkich korektach wyszło, że projekt jest realny. W tym czasie (w czasie dialogu technicznego) już tworzyliśmy rozkłady jazdy pod przyszłe autobusy elektryczne. Miasto złożyło odpowiedni wniosek do CUPT (Centrum Unijnych Projektów Transportowych), uzyskaliśmy zgodę i w ramach tego projektu ogłosiliśmy przetargi na zakup autobusów wraz z nowoczesnym wyposażeniem i stacji ładowania. To był rok 2017.

To chyba nałożyło się na czas połączenia miasta z gminą i powiększenia obszaru obsługiwanego przez MZK?

– Obszar naszego działania nie zwiększył się, ale zwiększyła się liczba autobusów przeznaczonych do obsługi przyłączonych terenów, co przełożyło się na lepszą jakość obsługi pasażerów zamieszkujących na tym obszarze.

Kiedy pierwsze autobusy wyjechały do obsługi pasażerów na regularnych liniach?

– Pierwszy elektryczny autobus wyjechał na trasę 3 września 2018 roku.

Ile linii, spośród wszystkich, może być obsługiwanych przez „elektryki”?

– Na dziś mamy 22 linie dzienne i trzy linie nocne i wszystkie mogą być obsługiwane przez autobusy elektryczne. W dni powsze-



*Robert Karwacki,  
Prezes Miejskiego Zakładu Komunikacji  
Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością  
z siedzibą w Zielonej Górze*

dnie autobusy jeżdżą w systemie mieszanym (oprócz elektryków są też autobusy spalinowe – w ramach projektu zakupiliśmy też autobusy przegubowe z silnikami wysokoprężnymi w klasie Euro 6), szczególnie na mocno obciążonych liniach. Natomiast w dni weekendowe niemal wszystkie autobusy są elektryczne.

Jaki jest udział autobusów elektrycznych w ogólnej liczbie autobusów „wypuszczanych” w miasto?

– W dzień powszedni wyjeżdża 70 autobusów, 41 z nich to elektryki. W sobotę wyjeżdża 38 autobusów, a w niedzielę 27 jednostek, więc teoretycznie mogłyby to być same elektryki, ale ze względu na liczbę pasażerów dwie linie uzupełnione są przegubowcami.

Proszę podać podstawowe parametry autobusów elektrycznych.

– Autobusy elektryczne mają długość 12 metrów, liczbę miejsc siedzących 32, stojących 51. Dystans, jaki pokonują autobusy bez ładowania, to 50 km. Dla porównania autobusy spalinowe przegubowe mają 18 m długości, ich pojemność to 130 osób.

Czy przy nowych zakupach jest możliwość kupienia elektrycznych przegubowców?

– Tak, miasto z powodzeniem aplikowało w konkursie do realizacji nowego projektu tj. zakupu 12 autobusów i w tej liczbie jest 8 sztuk 12-metrowych (w naszym żargonie mówimy o nich „solo”) i 4 przegubowce 18-metrowe. Właśnie dla nich uruchomimy nową linię i planujemy budowę pętli na os. Mazurskim.

Jaki jest możliwy przebieg autobusu elektrycznego na jednym ładowaniu?

– My postawiliśmy sobie za cel wożenie pasażerów, w związku z tym założyliśmy, że przebieg autobusu od ładowania do ładowania wynosi ok. 50 km, tj. najdłuższa trasa tam i z powrotem. Taki zasięg był wymagany od dostawców autobusów. Na terenie zajezdni mamy 25 dwustanowiskowych ładowarek wolnego ładowania i one zapewniają pełne naładowanie baterii przed wyjazdem w trasę.

W autobusach mamy baterie o pojemności 90 kWh, które taki zasięg zapewniają. Po trzech latach eksploatacji wiemy, że te założenia są spełnione. Doładowanie w ciągu dnia dokonuje się na pętlach w czasie regulaminowej przerwy w pracy kierowcy.

To dla tego celu (doładowanie baterii w ciągu dnia) są wybudowane stacje ładowania na pętlach?

– Tak, na 10 pętlach oraz przy Centrum Przesiadkowym obok dworca PKP, a także na terenie zajezdni (łącznie na 12 lokalizacjach), mamy stacje szybkiego ładowania. Na każdej pętli mamy 2-4 stanowiska ładowania, każde stanowisko zapewnia 200 kW mocy, przy czym jedno wydzielone stanowisko może podać nawet 400 kW mocy w przypadku, gdy ze względu np. na korki na trasie czas na doładowanie jest krótszy, niż zakładane 15 minut.

Czy zdarzyło się, że na trasie autobusowi „skończył się” zapas energii elektrycznej przed dotarciem do pętli?

– Zdarzyły się przypadki unieruchomienia autobusu na trasie, ale było to spowodowane usterkami technicznymi autobusu, a nie brakiem energii, jak to odbierali niektórzy pasażerowie. To były nowe autobu-

sy i takie przypadki zdarzały się na początku ich eksploatacji, ale teraz już właściwie jeżdżą bezawaryjnie.

Podstawowym sposobem ładowania baterii autobusowych jest wolne ładowanie w zajezdni?

– Tak, od początku, kiedy jeździliśmy na różne konferencje czy spotkania, mówiło się o spokojnym ładowaniu baterii, o balansowaniu wyrównawczym baterii i dlatego na terenie zajezdni jest 25 ładowarek z dwoma wyjściami po 40 kW mocy i to zapewnia spokojne ładowanie w czasie 2-3 godzin, daje to możliwość zbalansowanego (wyrównanego) naładowania baterii.

Czyli rano przed wyjazdem na trasy wszystkie autobusy mają pełne baterie?

– Tak. Wszystkie autobusy mają ładunek do przejechania min. 50 km.

Ponieważ baterie są ładowane energią elektryczną, a od czasu do czasu zdarzają się awarie w systemie elektroenergetycznym, czy jest jakiś sposób rezerwowania zasilania systemu ładowania baterii na terenie zajezdni?

– Od samego początku założyliśmy, że zajezdnia będzie zasilana dwoma przyłączami: jednym źródłem jest Elektrociepłownia, drugim sieć należąca do ENEA Operator. W czasie ładowania akumulatorów autobusowych od czasu do czasu korzystamy z obu źródeł, aby mieć pewność, że oba są w pełni sprawne i wydolne.

Jakie wnioski można wyciągnąć z dotychczasowych doświadczeń w zakresie eksploatacji autobusów elektrycznych? Jak wygląda porównanie eksploatacji autobusów elektrycznych i spalinowych?

– Autobusy elektryczne – na początku musieliśmy radzić sobie z usterkami, które były grzechem wieku dziecięcego autobusów. Po ok. dwóch latach poradziliśmy sobie z tymi problemami i teraz zauważamy mniejszą awaryjność autobusów elektrycznych w porównaniu ze spalinowymi.

Jak sobie radzą pracownicy serwisu z autobusami elektrycznymi?

– Kiedy wdrażaliśmy autobusy elektryczne, nie było żadnych wytycznych ani standardów co do szkoleń mechaników serwisujących elektryki. Sami z siebie zorganizowaliśmy szkolenia dla pracowników serwisu i wyposażyliśmy ich w świadectwa kwalifika-

cyjne (tzw. SEP-owskie), a więc mieliśmy obsługę z kompetencjami w zakresie elektryki. Pozostałe elementy autobusów np. układ jezdny, zawieszenie, nadwozie są takie same jak w spalinowych. Nasi pracownicy przechodzili też szkolenie u producenta autobusów i tam nabyli niezbędną wiedzę w zakresie budowy i obsługi dostarczanych przez producenta autobusów.

Czy do kierownictwa MZK docierają jakieś opinie mieszkańców, użytkowników czy osób, które chciały podzielić się swoją opinią na temat jazdy autobusem elektrycznym? Jakie są opinie kierowców prowadzących elektryki?

– Zaczniemy od pasażerów: kiedy puszczałyśmy na trasę pierwsze autobusy, to niemal natychmiast pojawiły się pytania: kiedy na poszczególnych trasach pojawią się elektryki. W opinii mieszkańców po pierwsze autobusy elektryczne są ciche i mało uciążliwe dla otoczenia, szczególnie na osiedlach mieszkaniowych. Po drugie w autobusie elektrycznym jest znacznie ciszej niż spalinowym.

Co do kierowców, to musieli nauczyć się obserwować wskaźniki na pulpicie: mamy amperomierz zamiast obrotomierza, co daje obraz ekonomicznej jazdy, technika jazdy też nieco się zmieniła (przy hamowaniu silnikiem mamy odzysk energii, która „wraca” do akumulatora), a wysokie położenie baterii na dachu wymaga, szczególnie przy pustym wozie, ostrożniejszej jazdy np. na rondach, których w Zielonej Górze mamy sporo.

Ze swoich obserwacji wiem, że pojazdy z napędem elektrycznym mają duży moment obrotowy od początku jazdy, więc nawet przy ruszaniu autobus ma dużą dynamikę.

– Autobus dysponuje dużą mocą startową i nawet zapełniony pasażerami bez problemu rusza pod górkę. Gdy na skrzyżowaniu zaświeci się zielone światło, to autobus ma dynamikę ruszania porównywalną z tą w osobowych samochodach spalinowych i kierowca musi z wyczuciem operować pedałem przyspieszenia, aby pasażerowie nie odczuli dyskomfortu w czasie jazdy.

Po kilku latach doświadczeń MZK w Zielonej Górze może się uważać nie tylko za pioniera w kompleksowym przejściu na transport elektryczny, ale może również dzielić się swoimi doświadczeniami. Czy jest jakaś platforma ogólnopolska, gdzie można dzielić się tymi doświadczeniami i pomóc innym samorządom w podjęciu decyzji o wdrożeniu transportu elektrycznego?



– MZK Sp. z o. o. z siedzibą w Zielonej Górze należy do Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej, jest to zrzeszenie wszystkich przedsiębiorstw świadczących usługi w zakresie transportu publicznego oraz przedsiębiorstw z otoczenia systemowego publicznego transportu zbiorowego i jest to platforma, na której dzielimy się swoimi spostrzeżeniami. Dzisiaj takich firm, które są zainteresowane przejściem na napęd elektryczny, jest wiele i przyjeżdżają do nas, aby zapoznać się z tym jak poradziły sobie z problemami związanymi z transportem z napędem elektrycznym, jak przebudowały zajezdnie, no i zawsze pytają, czy to się opłaca. Ponieważ zadanie było realizowane z dużym dofinansowaniem, to zawsze powiem, że to jest opłacalne.

Na koniec chciałbym zapytać o syntetyczne podsumowanie: jakie korzyści, również ekonomiczne, ma MZK, jakie korzyści mają mieszkańcy i jakie korzyści mogą być dla miasta?

– Podsumowując korzyści dla MZK to jedną z nich jest niższy koszt każdego kilometra przejechanego przez autobusy elektryczne, jednorazowo wymieniliśmy tabor na nowy, komfort pracy ludzi w zajezdni jest nieporównanie lepszy: czystsza praca, mniej smarów i części brudnych, sadzy, spalin, ale też nowe wyzwania, które przyczyniły się do rozwoju zawodowego tych pracowników. Autobusy są ciche, więc mieszkańcy są zadowoleni. Nasze autobusy mogą wjechać tam, gdzie spaliny są niekorzystne dla otoczenia, szczególnie w strefach zielonych i osiedlach mieszkaniowych, więc komfort zamieszkania też uległ poprawie.

Podsumowując, można chyba stwierdzić, że pomysł o wdrożeniu transportu niskoemisyjnego, aczkolwiek bardzo odważny, był trafiony, co przyniosło satysfakcję zarówno pomysłodawcom, jak i realizatorom tego przedsięwzięcia.

– Tak. Zakładając, że w przyszłości mogą pojawić się wymagania co do zmniejszenia

emisji spalin pochodzących od pojazdów używanych w transporcie publicznym, my już możemy uważać się z pionierów takich rozwiązań. W ciągu pierwszych lat po wdrożeniu tego systemu poradziły sobie z pojawiającymi się kłopotami i teraz z dumą możemy powiedzieć, że dobrze przystosowaliśmy nasz transport do kompleksowego używania autobusów elektrycznych i wyprzedziłyśmy niemal o dekadę tych, którzy jeszcze są przed podjęciem takiej decyzji. Śmiało możemy powiedzieć innym: wchodźcie w ten system, jeśli macie możliwość zasilania autobusów na zdroworozsądkowych zasadach, a przyniesie to wymierne korzyści mieszkańcom.

Dziękuję za rozmowę i życzę dalszych sukcesów, zarówno panu, jak i pracownikom MZK Sp. z o. o. z siedzibą w Zielonej Górze.

rozmawiał: **Waldemar Olczak**  
Członek Polskiego  
Komitetu Elektromobilności SEP

## XXXVII sesja egzaminacyjna na uprawnienia budowlane

Lata 2020 i 2021 są nietypowe, jeśli chodzi o nadawanie uprawnień budowlanych – w ubiegłym roku mogliśmy przeprowadzić tylko jedną XXXV sesję egzaminacyjną, a w bieżącym mamy za sobą już dwie: XXXVI w lutym/marcu i XXXVII w maju/czerwcu.

Do tej ostatniej zgłosiło się łącznie 108 osób, w tym osoby przystępujące do egzaminów poprawkowych. W wyniku weryfikacji dokumentów potwierdzających prawo do ubiegania się o nadanie uprawnień zakwalifikowano do egzaminów 107 osób.

Miejscem przeprowadzenia egzaminów były sale Wydziału Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska Uniwersytetu Zielonogórskiego, który wskutek obostrzeń covidowych dysponuje wieloma salami wolnymi i dostępnymi dla przeprowadzenia egzaminów z zachowaniem wymogów sanitarnych.

Na egzamin pisemny zgłosiło się 68 osób z 91, które zakwalifikowano do testów (23 osoby z różnych względów się nie stawiły). Egzamin ten, podobnie jak w poprzednich sesjach, był przeprowadzony w dwóch turach. Z

68 osób pomyślnie przeszło ten etap 57 osób i one dotarły do etapu ustnego. Zdawalność na tym etapie wyniosła 83,8 procent (w całym kraju wynik ten wynosi 82,8 procent).

Wraz z „poprawkowiczami” z poprzednich sesji do egzaminów ustnych przystąpiło 65 osób. Egzamin ten był przeprowadzony w ciągu czterech dni dla siedmiu specjalności. Pozytywny wynik i sukces zdobycia uprawnień budowlanych uzyskało 25 osób w specjalności konstrukcyjno-budowlanej, 10 w sanitarnej, 7 w elektrycznej, 6 w drogowej, 3 w hydrotechnicznej, 2 w telekomunikacyjnej i 1 w mostowej. Statystyczna zdawalność części ustnej to 83,1 procent (w kraju 76,7 procent).

W XXXVII sesji w Lubuskiej Izbie uprawnienia nadano 53 osobom (jedna z tych osób uzyskała rozszerzenie i uzupełnienie

w dwóch specjalnościach), więc wręczono 54 decyzje (w całym kraju w tej sesji nadano 2472 uprawnienia budowlane). Uroczyste wręczenie uprawnień miało miejsce 25 czerwca, również na Wydziale Budownictwa UZ.

Wszystkim osobom, które uzyskały uprawnienia budowlane i prawo do sprawowania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie serdecznie gratuluję, zachęcam do wstępowania w szeregi Izby Inżynierów Budownictwa i życzę satysfakcji z realizacji zadań w budownictwie, a także ciągłego doskonalenia swojej wiedzy i rozwijania się w zawodzie.

**Waldemar Olczak**  
Przewodniczący  
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej LOIIB

# Lubuskie „krajówki”, „ekspresówki”, autostrady i obwodnice

W tym wydaniu Biuletynu Izby rozmowa z Jarosławem Brzeczka, dyrektorem lubuskiego Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

**Mirosław Gruszecki:** Dyrektorze, stanowisko szefa lubuskiego Oddziału GDDKiA objął pan w lutym tego roku. Co skłoniło do podjęcia tej decyzji?

**Jarosław Brzeczka:** Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad to centralny urząd administracji rządowej w Polsce, którego zadaniem jest zarządzanie drogami krajowymi oraz autostradami i drogami ekspresowymi, czyli siecią dróg głównych w kraju. Stanowi ona wprawdzie kilka procent długości wszystkich dróg publicznych, ale przenosi ponad 60 proc. całego ruchu. To wskazuje na ich kluczową rolę i znaczenie społeczno-gospodarcze. Kierowanie jednym z Oddziałów GDDKiA, to prestiżowa funkcja i stanowi poważne wyzwanie, bo wiąże się również z ogromną odpowiedzialnością. Jednocześnie daje realną możliwość wpływania na kierunki rozwoju sieci dróg o znaczeniu strategicznym. Podjęcie decyzji ułatwił mi również fakt, że w strukturach GDDKiA pracuję od 2009 roku. W tym czasie zdążyłem dobrze poznać specyfikę urzędu i jego zadania.

A co stanowi podstawę w określaniu planów rozwoju, o którym pan wspominał?

Inwestycje realizujemy w oparciu o przyjęte plany wieloletnie, a podstawowymi obecnie są Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2025 i Program Budowy 100 obwodnic. Zostały one opracowane na podstawie analizy potrzeb będących wypadkową bardzo wielu czynników, a także mając na uwadze kompletność i funkcjonalność sieci drogowej. Mniejsze zadania planowane są w dużej mierze w oparciu o raport o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych, który GDDKiA opracowuje każdego roku. Ten materiał stanowi dla nas wyznacznik naszych działań krótko i długoterminowych w planowaniu i realizacji przebudów i remontów sieci drogowej, którą zarządzamy. Badaniu podlegają różne parametry drogi m.in.: nośność, równość podłużna, stan powierzchni, współczynnik tarcia, głębokość kolein czy stan spękań.

Prace budowlane, jakie obserwujemy

obecnie na drogach krajowych np. 92 czy 24 też są efektem tych raportów i planów?

Generalnie tak. Obecnie w trakcie realizacji są remonty i przebudowy o łącznej wartości ponad 90 mln zł, w przetargu o wartości ponad 51 mln zł, a na kolejne o wartości 125 mln zł jeszcze w tym roku ogłosimy przetargi. W ramach tych zadań przebudowanych zostanie również kilka skrzyżowań, w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu. W kilku miejscach tradycyjne skrzyżowania zostaną zastąpione rondami. Na etapie przygotowania są także przebudowy niemal całych ciągów, w granicach lubuskiego, drogi nr 22 (Kostrzyn – Gorzów – granica województwa), drogi nr 27 (od węzła na DK18 do Zielonej Góry), drogi nr 24 (Wałdowice – Skwierzyzna – gr. woj.), które zostaną dostosowane do przenoszenia wyższych obciążeń niż obecnie, czyli do 11,5 tony na oś. Do realizacji w bieżącym roku wchodzi pierwsze zadania z programu bezpiecznej infrastruktury drogowej, w ramach, którego poprawie ulegnie bezpieczeństwo na przejściach dla pieszych i nie tylko.

A co w ramach tych dwóch podstawowych programów, o których pan mówi, jest lub będzie realizowane w lubuskim, bo S3 mamy już kompletną?

Zgadza się. Trasa S3 biegnąca przez województwo lubuskie, licząca sobie ponad 170 km długości, jest już kompletna. Koszt samych robót budowlanych przekracza 4 mld zł. Natomiast na etapie realizacji jest obecnie cały odcinek przyszłej autostrady A18, od granicy państwa w Olszynie do węzła Golnice, ujęty w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2025. To obecnie największa inwestycja drogowa w lubuskim. Przebudowa jezdni południowej obecnej DK18 jest drugim etapem prac związanych z dostosowaniem tej drogi do parametrów autostrady (pierwszym etapem była budowa jezdni północnej A18 na parametrach autostradowych w latach 2004-2007). Jeśli wszystko pójdzie zgodnie z planem, w 2023 r. kierowcy będą mieli do dyspozycji całą trasę o łącznej długości ponad 70 km w parametrach autostrady.

Koszt przebudowy to blisko 900 mln zł.

To spora kwota...

Owszem, ale musimy pamiętać, że droga ma zyskać parametry autostrady, musi być bezpieczna, dostosowana do przenoszenia wysokich obciążeń przy dużym natężeniu ruchu. Ponadto, trzeba wziąć pod uwagę fakt, że przed rozpoczęciem prac budowlanych trzeba dokonać rozbiórki starej jezdni, a to też generuje koszty. I jest to jednak 70 km. Do tego dochodzą jeszcze koszty prac projektowych na pierwszym odcinku, który jest realizowany w systemie Projektuj i buduj.

A co powstanie w ramach Programu budowy 100 obwodnic?

W trakcie realizacji jest już obwodnica Strzelec Krajeńskich w ciągu DK22. Jest to pierwsza z sześciu inwestycji w ramach rządowego Programu budowy 100 obwodnic w województwie lubuskim, dla której została podpisana umowa na realizację. Powstaje ona w systemie Projektuj i buduj, co oznacza, że wykonawca musi wykonać projekt, uzyskać decyzję ZRID i zbudować ponad siedmiokilometrową obwodnicę Strzelec Krajeńskich w ciągu DK22. Zakończenie robót planowane jest w 2024 r. Koszt zadania to blisko 80 mln zł. Trwają również intensywne prace przygotowawcze dla kolejnych pięciu obwodnic zaplanowanych do realizacji w ramach Programu budowy 100 obwodnic. Są to obwodnice: Krosna Odrzańskiego w ciągu drogi krajowej nr 29, Kostrzyzna nad Odrą w ciągu drogi krajowej nr 31, Dobięgniewa w ciągu drogi krajowej nr 22, Przytocznej w ciągu drogi krajowej nr 24, Wschowy i Dębowej Łęki w ciągu drogi krajowej nr 12.

Mosty stanowią istotny element infrastruktury drogowej, dwa kluczowe w ciągu dróg krajowych w Krośnie Odrzańskim i Kostrzynie nad Odrą, zostaną przebudowane. Dlaczego?

To prawda. Inwestycje realizowane są przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wi-



stly. Realizacja obu inwestycji umożliwi sprawne prowadzenie akcji lodołamania oraz spływ kry wzdłuż rzeki. Celem zadań jest podniesienie klasy żeglowności do piątej, co znaczy, że zwiększony zostanie prześwit między przesłem żeglownym a najwyższym możliwym stanem wody do poziomu 5,25 m. Jest to istotny element ochrony przeciwpowodziowej. Prace związane z przebudową obiektów mają zakończyć się w 2023 roku. W przypadku mostu na Warcie w Kostrzynie nad Odrą przebudowa oznacza w zasadzie rozbiórkę istniejącego i budowę nowego mostu. Natomiast most w Krośnie Odrzańskim, liczący sobie blisko 120 lat, zostanie zrewitalizowany oraz podniesiony o ok. 2 metry. Taki zabieg pozwoli na zapewnienie pożądanej klasy żeglowności, a także przedłuży żywotność samego obiektu, zachowując jego unikalny, zabytkowy charakter. Chciałbym jednak uspokoić kierowców, na czas trwania przebudowy w obu lokalizacjach powstaną mosty tymczasowe. Pewne utrudnienia, zatem będą, ale ruch będzie się odbywał.

Budujecie drogi, mosty, ale oprócz tego jeszcze inne istotne elementy infrastruktury ważne dla użytkowników dróg. Myślę tu o miejscach obsługi podróżnych, których przybyło nam w ostatnim czasie na lubuskim odcinku drogi S3, a istniejące są rozbudowywane.

Musimy pamiętać, że droga to nie tylko ciąg główny, to także infrastruktura towarzysząca. Różni się ona w zależności od klasy drogi i jej lokalizacji. Należą do niej również miejsca obsługi podróżnych, które są niezbędnym elementem dróg szybkiego ruchu, czyli dróg o ograniczonej dostępności. Nie mamy tu przecież możliwości zatrzymania się, zjechania na pobocze, zatoczkę czy drogę niższej kategorii bez konieczności opuszczenia jej na jednym z węzłów drogowych. A czasem musimy przecież odpocząć, napić się kawy czy też skorzystać z toalety. Dlatego standardem są tutaj MOP-y. Obecnie na lubuskim odcinku S3, liczącym ponad 170 km długości, działa 5 par MOP-ów. Na dwóch z nich powstają właśnie tradycyjne stacje paliw. Natomiast na MOP-ie Marwice – kawałek za Gorzowem, jadąc na północ – do końca przyszłego roku ma stanąć stacja do ładowania pojazdów elektrycznych. Rozwijając infrastrukturę drogową musimy iść przecież z duchem czasu i dostosowywać ją do zmieniających się potrzeb.

Domyślam się, że infolinia drogowa też



**Jarosław Brzezka** – specjalista z ponad 21-letnim doświadczeniem w branży budowlanej, od 2009 roku związany z GDDKiA w Zielonej Górze. Dotychczas zajmował stanowisko Kierownika Projektu, głównie w zarządzaniu i realizacji budowy dróg w zakresie krajowym. Posiada szeroką wiedzę w kierowaniu, nadzorowaniu, koordynowaniu i monitorowaniu projektów związanych z budową dróg i obiektów inżynierskich. W poprzednich latach był odpowiedzialny m.in. za realizację budowy obwodnicy Łęknicy oraz drogi ekspresowej S3 na odcinku Sulechów – Nowa Sól. Jako jeden z pierwszych Kierowników Projektów w Polsce, przygotowywał pilotażowy program pełnienia funkcji Inżyniera Kontraktu, przy inwestycji przebudowy drogi krajowej nr 18 i dostosowaniu jej do parametrów A18, na trzecim i czwartym odcinku. Posiada także doświadczenie w realizacji projektów komercyjnych, także związanych z budownictwem kubaturowym.

była taką odpowiedzią na potrzeby użytkowników?

Dokładnie tak. Wraz z rozwojem sieci dróg krajowych, a szczególnie tras szybkiego ruchu, ale również rosnącym natężeniem ruchu na nich, komunikacja z użytkownikami stała się wręcz koniecznością. I tak od ponad 10 lat o aktualnej sytuacji na drogach krajowych pracownicy punktów informacji drogowych pod numerem 19111 udzielają informacji każdemu zainteresowanemu. Wiele informacji, łącznie z podglądem z kamer drogowych, dostępnych jest także na stronie internetowej w zakładce dla kierowców.

Pozostaje jeszcze utrzymanie całej infrastruktury...

To niezwykle ważne zadanie, bo istotnie wpływa na bezpieczeństwo użytkowników dróg. Na 800 km (w tym 245 dwujezdniowych) pozostających w naszym zarządzie, zadania związane z utrzymaniem realizujemy

głównie poprzez nasze jednostki terenowe, czyli 4 rejony, w skład których wchodzi 13 obwodów drogowych rozproszonych po całym województwie. Wspieramy się również firmami zewnętrznymi, z którymi podpisujemy umowy w drodze zamówienia publicznego na np. tzw. utrzymanie standard.

Panie dyrektorze pozostaje mi zatem, życzyć powodzenia. Dziękuję za rozmowę.

**Mirosław Gruszecki**

*Tekst jest kontynuacją cyklu rozmów z postaciami oraz przedstawicielami instytucjami ważnymi dla rozwoju budownictwa i sektora inwestycji infrastrukturalnych w regionie lubuskim*

# Adaptacja strażnicy dawnego Stilonu

Kolejny dobry projekt, tym razem z Gorzowa. Inwestycja obejmuje adaptację historycznej strażnicy przemysłowej wraz z rozbudową. Obiekt zlokalizowany jest na terenie dawnego Stilonu na działkach przyległych do ulicy Walczaka. Obiekt zakupiony przez firmę Wastry w 2020 roku znalazł się pod ochroną Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Opracowany został w związku z tym program prac konserwatorskich i restauratorskich przez dyplomowanego konserwatora dzieł sztuki Michała Jarosińskiego, a prace projektowe adaptacji wraz z rozbudową wykonało Biuro Projektów „DOM” architektki Paweł i Jacek Sierakowski oraz Jakub Słota.

Historia budynku sięga lat 30. Zaprojektowany w 1939 roku przez Willi Grunzke oddany do użytku w 1940. Odbudowany ze zniszczeń wojennych w latach 1947-1950. W latach 90' gruntownie przebudowano wnętrze. Obiekt o urozmaiconej bryle i rzucie, całość przekryta dachem kopertowym, krytym dachówką ceramiczną. Ściany murowane z cegły pełnej ceramicznej na zaprawie wapiennej i wapienno-cementowej. Wieża strażacka w konstrukcji szkieletowej z betonu zbrojonego, elewacje licowane cegłą pełną

ceramiczną na zaprawie wapiennej i wapienno-cementowej. Charakter budynku i elewacje strażnicy utrzymane w prostym przemysłowym charakterze.

Zakres prac konserwatorskich i restauratorskich obejmował: wymianę pokrycia dachowego, oczyszczenie i uzupełnienie elewacji klinkierowej, wymianę stolarki okiennej na aluminiową, odnowienie stolarki bramnej wraz z historycznymi okuciami i mechanizmami, odnowienie tynkowanego fryzu zwieńczenia wieży oraz restaurację zegara wraz z uruchomieniem mechanizmu.

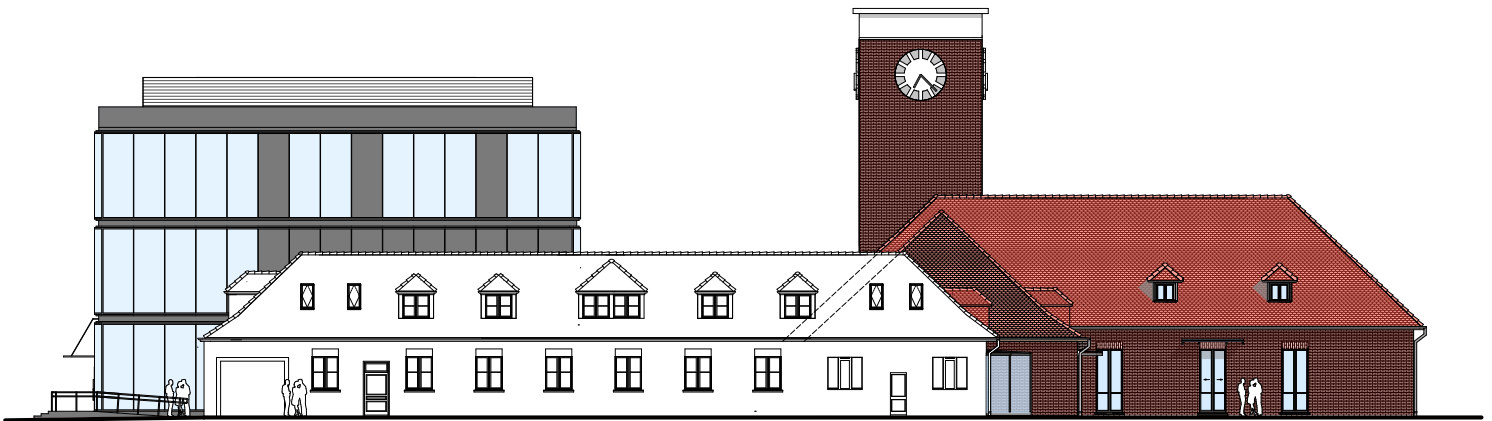
Zakres prac modernizacyjnych w budynku obejmował: wyburzenia części ścian wewnętrznych nośnych i działowych oraz wykonanie nowych w celu dostosowania do nowych funkcji, powiększenie istniejących otworów okiennych oraz wykonanie nowych

w elewacjach zachodniej i wschodniej, wykonanie nowych otworów drzwiowych w elewacji wschodniej, wymianę całości stolarki drewnianej na aluminiową w kolorze antracytowym - RAL 7016, wykonanie szklanych zadaszeń nad wejściami do lokali, wykonanie schodów zewnętrznych do lokalu w piwnicy, powiększenie czterech otworów okiennych w piwnicy i zamurowanie czterech okien, wykonanie szklanego zadaszenia i ścian dla zejścia do piwnicy, wykonanie nowego pokrycia dachowego zgodnie z układem historycznym dachówką ceramiczną (krycie w koronkę dachówka OPAL o wymiarach 180x380 mm), renowację licówki budynku poprzez czyszczenie i uzupełnienie spoin, renowację historycznego zegara na wieży.



Wizualizacja obiektu – widok ogólny





Elewacja północna od ulicy Walczaka

### Dane o budynku strażnicy – parametry techniczne

- długość w elewacji południowo-zachodniej – 63,12 m
- długość w elewacji północno-wschodniej – 36,75 m
- długość w elewacji południowo-wschodniej – 29,25 m
- długość w elewacji północno-zachodniej – 29,25 m
- wysokości elewacji – 8,21 m, 10,21 m, 11,37 m
- wieża do suszenia węży – 20,18 m
- liczba kondygnacji – 1 naziemne
- powierzchnia użytkowa – 669,50 m<sup>2</sup>
- powierzchnia zabudowy budynku – 784,73 m<sup>2</sup>
- kubatura – 5135,12 m<sup>3</sup>

Adaptacja historycznej strażnicy ma na celu ożywienie budynku poprzez wprowadzenie nowej funkcji handlowo-usługowo-biurowej oraz gastronomicznej. Inwestor zdecydował także o rozbudowie obiektu poprzez dodanie trzykondygnacyjnej nowoczesnej bryły. Rozbudowa zaprojektowana została tak, by łączyć się z budynkiem strażnicy układem ścian klinkierowych w strefie parteneru, a transparentna, przeszklona niemal w całości bryła jest w tej strefie osadzona.

Budynek zaprojektowany został w technologii wylewanej, żelbetowej. Ściany fasadowe w przyziemiu w elewacji wschodniej i częściowo w północnej i południowej na kondygnacjach pierwszego i drugiego piętra w całości wykonane w systemie aluminiowym słupowo-ryglowym według standardu ALU-PROF MB-SR50.

Funkcja budynku – w obiekcie na parterze i piętrze zaprojektowano pomieszczenie kanadyjskiej firmy fitness JUST GYM, na drugim piętrze pomieszczenia biurowe.

### Dane o części rozbudowywanej

- kubatura – 10 921,60 m<sup>3</sup>
- powierzchnia użytkowa – 2 575,70 m<sup>2</sup>
- wysokość budynku od poziomu terenu do gzymsu – 14,86 m
- długość – 38,60 m
- szerokość – 35,28 m
- liczba kondygnacji – 3

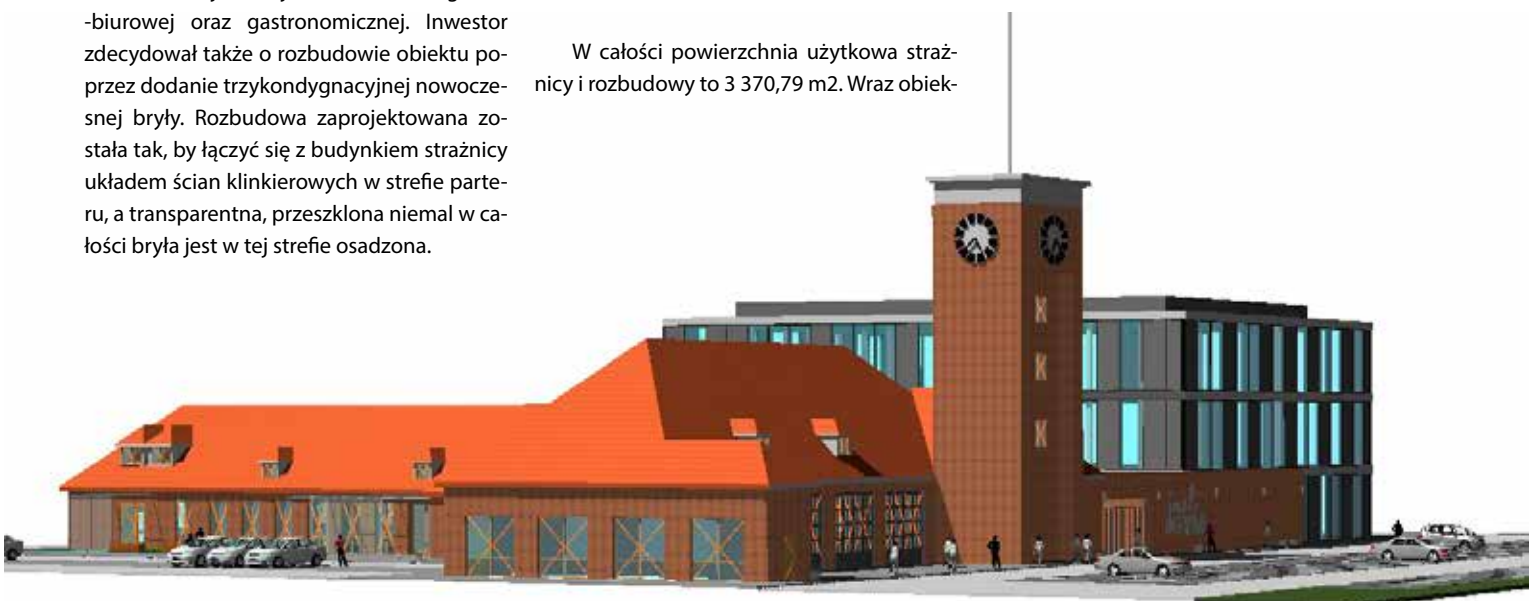
W całości powierzchnia użytkowa strażnicy i rozbudowy to 3 370,79 m<sup>2</sup>. Wraz obiek-

tem wykonane będzie zagospodarowanie terenu obejmujące dojazdy z ulicy Walczaka, miejsca parkingowe – 78 miejsc postojowych, w tym 5 dla osób niepełnosprawnych, dojścia piesze, zieleni niska, osłona śmietnikowa oraz kontenerowa stacja transformatorowa Mzb2 „b”. Wykonane będą także nowe instalacje powiązane z istniejącymi na terenie działki.

Należy podkreślić, że dzięki zaangażowaniu inwestora – firmy Wastry w osobie Waldemara Strychanina, byłego pracownika zakładu Stilon, w obiekt strażnicy tchnięte będzie nowe życie, które dziś symbolicznie zaczyna już odliczać godziny uruchomiony po blisko 50 latach zegar.

opracowanie:

Redakcja Biuletynu LOIIB



Widok od strony południowej

# Najważniejsze międzyrzeckie inwestycje gminne (lata 2020 – 2021)

W tym wydaniu Biuletynu inwestycyjny raport z Międzyrzecza – prezentujemy najważniejsze zrealizowane bądź właśnie prowadzone budowy. To m.in. Klub Dziecięcy i gminne drogi.

kluczową cechą samorządu gminy jest zaspokajanie potrzeb lokalnej społeczności, odpowiedzialność za wszystkie sprawy publiczne dotyczące życia mieszkańców w obrębie jednostki terytorialnej. Koordynowanie realizowanych projektów, tak aby wszystkie wdrażane działania wpisywały się w jedną, spójną strategię rozwoju danej gminy i dobrze korespondowały z kierunkiem rozwoju

sąsiednich jednostek. A jej rozwój zależy od tego, jak gmina będzie wykorzystywać swoje szanse w umiejętnym gospodarowaniu zasobami i przedsięwzięciami inwestycyjnymi stymulując rozwój gospodarczy, ale również go warunkując. Inwestycje lokalne obejmują przede wszystkim budowę i modernizację infrastruktury, ale również modernizację infrastrukturalną obszarów wiejskich, marginali-

zowanych ekonomicznie ściśle związanym z tym terenem.

Zadania inwestycyjne w głównej mierze finansowane były środkami własnymi gminy. Źródło dofinansowania – obok środków własnych gmin – stanowiły dotacje. W latach 2020 – 2021 zrealizowane zostały zadania inwestycyjne:

## Budowa Klubu Dziecięcego przy ul. Zachodniej w Międzyrzeczu

W ramach inwestycji powstał parterowy budynek Klubu Dziecięcego o powierzchni 410,31 m<sup>2</sup>

z przeznaczeniem dla dzieci w wieku od 1 do 3 lat. Zakres prac obejmował również budowę ogrodzonego placu zabaw.

Zadanie współfinansowane z UE w ra-

mach modułu 1A Resortowego programu rozwoju instytucji opieki nad dziećmi w wieku do lat 3 „Maluch +” 2020 przy udziale dotacji ze środków Funduszu Pracy oraz z Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubuskiego na lata 2014 – 2020.

- kwota: 3.043.669,70 zł brutto
- beneficjent: gmina Międzyrzecze
- kwota: 1.584.000,00 zł brutto
- rok realizacji: 2020





## Budowa drogi gminnej na ulicach: Guzowskiego, Żołnierskiej, Sybiraków i Kowalskiego w Międzyrzeczu

Zadanie współfinansowane z Funduszu Dróg Samorządowych

- kwota: 2.638.809,00 zł brutto
- beneficjent: gmina Międzyrzecz
- kwota: 5.560.718,37 zł brutto
- rok realizacji: 2020

## Rozwój i zagospodarowanie zieleni miejskiej i terenów rekreacyjnych w Międzyrzeczu

Zakres inwestycji obejmował budowę dróg gminnych o łącznej długości 1,5 km z kostki betonowej wraz z parkingami, kanalizacją deszczową oraz oświetleniem. Zakres prac obejmował również wykonanie oznakowania poziomego i pionowego.

Zadanie współfinansowane z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko

- kwota: 4.641.884,25 zł brutto
- beneficjent: gmina Międzyrzecz
- kwota: 10.225.288,90 zł brutto
- rok realizacji: 2020

(foto 3,4 i 5)



## WPF – Budowa drogi gminnej wraz z oświetleniem i odwodnieniem w Międzyrzeczu

Zadanie współfinansowane z Funduszu Dróg Samorządowych

- kwota: 2.754.640,00 zł brutto
- beneficjent: gmina Międzyrzecz
- kwota: 4.237.039,00 zł brutto
- rok realizacji: 2021 (inwestycja w trakcie realizacji)

## Budowa placu zabaw wraz z siłownią zewnętrzną w miejscowości Kuźnik – gmina Międzyrzecz

Inwestycja obejmowała dostawę i montaż urządzeń placu zabaw (5 sztuk), tj. huśtawkę podwójną, ściankę wspinaczkową, karuzelę czteroramienną, zjazd linowy, drabinę poziomą oraz dostawę i montaż urządzeń si-

łowni plenerowej (2 sztuki), tj. orbitreka oraz wiosłarza.

Zadanie współfinansowane z programu rozwoju obszarów wiejskich na lata 2014 – 2020

- kwota: 31.802,00 zł brutto
- beneficjent: gmina Międzyrzecz
- kwota: 29.716,00 zł brutto
- rok realizacji: 2020

opracowanie:

Redakcja Biuletynu LOIIB na podstawie materiałów UM Międzyrzecz

# Gorzów. Miejska spółka ma napędzić inwestycje

Władze Gorzowa mówią o zmianach w organizacji i planowaniu inwestycji – za najważniejsze budowy ma odpowiadać miejska spółka inwestycyjna. W tej sprawie nie ma szczegółów, ale już wiadomo, że koncepcja nowej jednostki ma być wypracowana w ramach konsultacji z radnymi i ekspertami.

Władze Gorzowa, po analizie funkcjonowania spółek inwestycyjnych w innych miastach, uznały, że jej powołanie usprawni procesy inwestycyjne już realizowanych i przyszłych budów. Mamy informację, że o powołaniu spółki zadecydują konsultacje prowadzone z radnymi rady miasta i z ekspertami. Do czasu tych konsultacji władze miasta nie chcą mówić o szczegółach powołania i funkcjonowania spółki. – Wszystkie argumenty będą publicznie dostępne. W tej sprawie planowana jest debata na sesji rady miasta. Konsultacje z radnymi i sesja rady miasta planowane są na jesień tego roku – poinformował rzecznik magistratu, Wiesław Ciepiela.

## W SPRAWIE SPÓŁKI WIĘCEJ PYTAŃ NIŻ ODPOWIEDZI

Prace związane z organizacją miejskiej spółki inwestycyjnej są na wstępnym etapie. Miasto przed wspomnianymi konsultacjami nie rozstrzyga, czym dokładnie będzie się zajmowała nowa jednostka – czy będą to wszystkie miejskie inwestycje budowlane czy jedynie powyżej określonego pułapu kosztów? Nie ma też jeszcze informacji, czy powołanie spółki inwestycyjnej oznacza likwidację wydziału inwestycji? Pod znakiem zapytania jest również liczba osób zatrudnionych w nowej miejskiej spółce i jacy będą to specjaliści.

Nie ma za to wątpliwości, że gorzowski wydział inwestycji od dawna boryka się z niedoborem kadr i w konsekwencji z opóźnieniami w organizacji przetargów na kluczowe miejskie inwestycje. Ofertami pracy – i płacy – w magistracie nie są zainteresowani wysokiej klasy specjaliści, a doświadczeni inżynierowie budownictwa odchodzą z wydziału inwestycji do sektora prywatnego.

## NOWA PERSPEKTYWA TO JESZCZE WIĘCEJ ZADAŃ

Na początku lipca tego roku – gdy pojawiły się pierwsze informacje o powołaniu spółki – prezydent Gorzowa Jacek Wójcicki tłumaczył, że powołanie takiej jednostki pozwoli na sprawną realizację zadań. – Przed



**Budowa Centrum Edukacji Zawodowej i Biznesu przy ul. Warszawskiej w Gorzowie (fot./źródło: UM Gorzów)**

nami nowa perspektywa unijna, nowe inwestycje – duże pieniądze, które trzeba wbudować w miasto. Tymczasem dziś widzimy, że nie jesteśmy konkurencyjni na rynku pracy – inżynierowie muszą dobrze zarabiać, my nie jesteśmy w stanie, ze względu na ograniczenia w ustawach, które nie pozwalają na ustanowienie większych wynagrodzeń, płacić tak, jak na rynku komercyjnym – podkreślał.

Magistrat chce, aby spółka miejska prowadziła inwestycje zamiast miasta – aby zorganizowała je sprawnie, szybko, terminowo. Stąd pracownicy wydziału inwestycji przejdą do miejskiej spółki – ten zabieg będzie wymagał zatrudnienia dodatkowych osób. – Pracy, zadań jest naprawdę dużo, a w nowej perspektywie będą kolejne. Do tego chcielibyśmy mieć lepsze relacje z inspektorami nadzoru budowlanego. Niewykluczone, że będą to nasi wewnętrzni inspektorzy w ramach spółki – przewiduje J. Wójcicki.

## SPÓŁKA TO TEŻ LEPSZE WSKAŹNIKI FINANSOWE

Kolejnym ważnym argumentem za prowadzeniem miejskiej spółki jest kwalifikacja wydatków – wszystkie wydatki związane z realizacją inwestycji są wydatkami majątkowymi, dlatego również wydatki związane z prowadzeniem spółki będą wydatkiem majątkowym. Dzięki temu miasto będzie miało lepsze wskaźniki. – Będziemy mogli dynamiczniej reagować, będziemy mieli lepsze wskaźniki finansowe. To istotne z punktu widzenia całego budżetu – podsumowuje prezydent Gorzowa.

Powołanie miejskiej spółki inwestycyjnej wymaga uchwały rady miasta. Według magistrackich planów spółka miałaby zostać zorganizowana i działać jeszcze w tym roku.

**Adam Oziewicz**



# Festiwal Muzyki Organowej i Kameralnej w Drezdenku

Ostatni czas dla nas wielu jest czasem stresu i nowych wyzwań związanych z wprowadzaniem nowych obostrzeń, które zmuszają nas do zmiany dotychczasowych przyzwyczajzeń.

**P**olecam wspaniałe wydarzenie – organizowane jest cykliczne w jednym z wielu wspaniałych zabytków Ziemi Lubuskiej. Choć historycznie właściwym byłoby opisać ją krainą geograficzną „Środkowe Nadodrze”. W samym sercu Puszczy Nadnoteckiej znajduje się jedna z wielu pereł regionu – kościół parafialny pw. Przemienienia Pańskiego w Drezdenku, w powiecie strzelecko-dreźnieckim. Tu odbywają się coroczne koncerty muzyczne – muzyki sakralnej i kameralnej, które dostarczają wielu wrażeń i emocji, uwalniając w słuchaczach pokłady największej wrażliwości zarówno muzycznej, jak i sakralnej, dzięki wspaniałym muzykom.

Miałam okazję uczestniczyć w tym wydarzeniu i serdecznie polecam – pozostaje na długo w sercu i umyśle, powodując tęsknotę za wspaniałym dźwiękiem, który w czasie koncertów unosi się i napływa do nas z każdego zakamarka kościoła.

Krótko przedstawię ten niesamowity zabytkowy obiekt... Ceglana bryła neogotyckiej świątyni z wieżą wysokości około 75 metrów, która góruje nad okolicą. Trójnawowy halowy kościół zaprojektował w 1897 roku berliński architekt Max Spitta przy współpracy Karla Wilde. Budowlę wzniesiono w latach 1899-1902. Patronat nad budową objęła ostatnia niemiecka cesarzowa i królowa, Auguste Viktoria. Kościół, zachowany do dziś w niemal niezmienionym stanie, wyposażono w organy firmy Wilhelma Sauera (jedna z trzech czołowych firm organowych w regionie w XIX i XX wieku).

Stojący na zachodniej emporze kościoła instrument posiada jedno-sekcyjny, siedmio-segmentowy prospekt z trzema wysuniętymi, łamanymi polami piszczałkowymi w kształcie wież. Ozdabiają go gzymsy, maswerki oraz ornamenty roślinne zwieńczone krenelażem. Szafa oraz prospekt nawiązują wyglądem do warowni – korespondując z opartym na Psalmie 46., hymnem protestanckim „Ein feste Burg ist unser Gott” („Warowną twierdzą jest nasz Bóg”)17. Piszczałki prospektowe przyna-



*Ogólny widok instrumentu zbudowanego w 1902 roku jako opus 869 organy Wilhelma Sauera*

leżą do głosów: Principal 16', Principal 8' oraz Octave 8'. Kilka piszczałek we flankujących wieżach jest niemych. Obsadę muzyczną organów stanowi 30 głosów – w tym 27 labialnych, 2 językowe typu odbijającego i jeden głos przelotowy18. Równomiernie temperowany strój instrumentu wynosi dla a1 – 435 Hz (przy 15°C).

Szczegółowy opis instrumentu wraz z opisem historycznym i całą bibliografią mogą państwo znaleźć w artykule Waldema-

ra Gawiejnowicza „Egzemplifikacja przemian w budownictwie organowym I połowy XX wieku na podstawie wybranych instrumentów z terenu obecnego województwa lubuskiego”. *Aspekty Muzyki 2017*, tom 7, red. V. Kostka, D. Popinigis, s. 225-256.

W imieniu organizatorów serdecznie zapraszam na coroczny Festiwal Muzyki Organowej i Kameralnej w Drezdenku. Polecam!

**Elwira Kramm**



## Kalendarium LOIIB. Wydarzenia: (luty – kwiecień 2021)

### MAJ

- **5 maja** – przesłuchanie świadka w sprawie przez Okręgowy Sąd Dyscyplinarny w siedzibie biura Izby.
- **5 maja** – spotkanie Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej w Zielonej Górze.
- **10-14 maja** – układanie pytań do XXXVII sesji egzaminacyjnej w siedzibie biura LOIIB w Gorzowie Wielkopolskim.
- **11 maja** – posiedzenie Prezydium Okręgowej Rady Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w formie wideokonferencji.
- **28 maja** – egzamin pisemny XXXVII sesji egzaminacyjnej.

### CZERWIEC

- **7-10 czerwca** – egzaminy ustne na uprawnienia budowlane w poszczególnych specjalnościach na Uniwersytecie Zielonogórskim przy ul. prof. Z. Szafrana 1 w Zielonej Górze.
- **8 czerwca** – posiedzenie Okręgowej Rady Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.
- **8 czerwca** – wspólne posiedzenie Krajowej Komisji Rewizyjnej PIIB z przewodniczącymi Okręgowych Komisji Rewizyjnych, z LOIIB uczestniczył Mirosław Gruszecki.
- **18-19 czerwca** – Krajowy Zjazd Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa.
- **18 czerwca** – obchody X-lecia firmy HA-

ZBUD, z LOIIB uczestniczyli Ewa Bosa, Tadeusz Glapa.

- **24 czerwca** – posiedzenie Lubuskiej Komisji Ochrony Pracy oraz debata nt. stanu ochrony pracy w województwie lubuskim.

### LIPIEC

- **2 lipca** – spotkanie w sprawie współpracy z dziekan Wydziału Budownictwa Architektury i Inżynierii Środowiska UZ dr hab. inż. Anną Bazan-Krzywoszańską prof. UZ z Ewą Bosą, Tadeuszem Glapą, Ryszardem Teteryczem z LOIIB.
- **6 lipca** – posiedzenie Okręgowej Rady Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w placówce terenowej w Zielonej Górze.
- **12 lipca** – w placówce terenowej w Zielonej Górze odbyło się spotkanie przedstawicieli Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i Polskiego Związku Inżynierów i Techników Budownictwa Oddział Zielona Góra. W spotkaniu uczestniczyli z LOIIB Ewa Bosa, Tadeusz Glapa, Mirosław Gruszecki oraz Jerzy Napieralski, Jerzy Mińczyk z PZITB O/Zielona Góra.
- **20 lipca** – posiedzenie Okręgowej Komisji Rewizyjnej Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.
- **15 lipca** – udział Przewodniczącej Okręgowej Rady Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa Ewy Bosy

w Lubuskim Forum Innowacji.

- **26-27 lipca** – posiedzenie Kapituły konkursu Mistra Budowy 2020 wraz z objazdem i wizytacją obiektów budowlanych. Z Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa uczestniczyli Tadeusz Glapa, Mirosław Gruszecki.

### SIERPIEŃ

- **17 sierpnia** – posiedzenie Prezydium Okręgowej Rady Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.
- **20-22 sierpnia** – II Otwarte Mistrzostwa Podkarpackiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Marszach na Orientację, Muczne – LOIIB reprezentowali Ewa Bosa, Andrzej Wesoly.
- **27-29 sierpnia** – VI Regaty Żeglarskie Warmińsko-Mazurskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o Mistrzostwo Polski w klasie Omega w Olsztynie – LOIIB reprezentowali Andrzej Cegielnik, Arkadiusz Sałata, Maciej Janecki.
- **27 sierpnia** – Nadzwyczajne Prezydium Okręgowej Rady Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.
- **29 sierpnia** – prezentacja Strategii Rozwoju Komunikacji Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Zielona Góra z udziałem Tadeusza Glapy, Mirosława Gruszeckiego.
- **31 sierpnia** – posiedzenie Okręgowej Rady Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Archiwalne wydania Biuletynu LOIIB dostępne na <https://lbs.piib.org.pl/menu/16/biuletyn-loiib.html>



## Harmonogram szkoleń na rok 2021 – II półrocze

**Gorzów Wielkopolski**

Miejsce: Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna, ul. Kosynierów Gdyńskich lub sala w siedzibie LOIB w Gorzowie, ul. Podmiejska-Boczna 12a, godz. 15.00 (czwartek)

- 7.10. „Dziennik budowy, rozbiórki i montażu”.  
Wykładowca: Piotr Koczwara.
- 21.10. „Systemy stropowe na przykładzie firmy RECTOR”.  
Wykładowca: Przemysław Deryło.
- 28.10. „Fabryka domów drewnianych, w tym produkcja więzów dachowych – Wiechlice”. Wykładowca: Kacper Lidmajer.
- 18.11. „Okresowe przeglądy budynków i budowli”.  
Wykładowca: Magdalena Mielcarek.

**Zielona Góra**

Miejsce: Uniwersytet Zielonogórski, Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska, ul. Prof. Szafrana 1, sala 213, budynek A-8, godz. 16.00 (środa)

- 6.10. „Dziennik budowy, rozbiórki i montażu”.  
Wykładowca: Piotr Koczwara.
- 27.10. „Systemy stropowe na przykładzie firmy RECTOR”.  
Wykładowca: Przemysław Deryło.
- 3.11. „Fabryka domów drewnianych, w tym produkcja więzów dachowych – Wiechlice”. Wykładowca: Kacper Lidmajer.
- 17.11. „Okresowe przeglądy budynków i budowli”.  
Wykładowca: Magdalena Mielcarek.

**Żary**

Miejsce: Technikum Budowlane, ul. Górnośląska 2, godz. 15.00 (czwartek)

- 14.10. „Dziennik budowy, rozbiórki i montażu”.  
Wykładowca: Piotr Koczwara.
- 25.11. „Okresowe przeglądy budynków i budowli”.  
Wykładowca: Magdalena Mielcarek.

**Nowa Sól**

Miejsce: Biuro projektów Serafińscy, ul. Portowa 4, godz. 16.00 (środa)

- 13.10. „Dziennik budowy, rozbiórki i montażu”.  
Wykładowca: Piotr Koczwara.
- 24.11. „Okresowe przeglądy budynków i budowli”.  
Wykładowca: Magdalena Mielcarek.

**Świebodzin**

Miejsce: Szkolne Schronisko Młodzieżowe, ul. Żaków 3, godz. 15.00 (czwartek)

- 21.10. „Dziennik budowy, rozbiórki i montażu”. Wykładowca: Piotr Koczwara.
- 2.12. „Okresowe przeglądy budynków i budowli”. Wykładowca: Magdalena Mielcarek.

## Gorzów. Modernizacja wschodniego wylotu DK 22

Modernizacja wschodniego wylotu DK-22 na odcinku od ronda Sybiraków przez Gdańskie do granicy miasta – inwestycję realizuje PBO Budomex ze Szczecina za 73 998 132,19 zł. Spółka zaprojektowała i realizuje budowę. Cała inwestycja obejmuje odcinek o długości około 3,07 km od ronda Sybiraków do granic miasta.

Zakres przebudowy dotyczy w szczególności: budowy drugiej jezdni ulicy Walczaka – na odcinku od granicy miasta Gorzowa do ronda Gdańskiego oraz rozbudowy ronda Gdańskiego wraz z przebudową torowiska tramwajowego; budowy drugiej jezdni Zawackiej wraz z przebudową skrzyżowania Zawackiej i Łukasińskiego z nowoprojektowaną drogą. Ponadto budowy drugiej jezdni Łukasińskiego – drogi krajowej nr 22 wraz z rozbudową istniejącej przepompowni oraz układem podczyszczania. PBO Budomex wykona też frezowanie i ułoży nawierzchnię asfaltową na istnieją-

cych jezdniach Zawackiej i Łukasińskiego. Wybuduje również torowisko wraz z siecią trakcyjną w ciągu pasa dzielącego Walczaka od ronda Gdańskiego do ulicy Augusta Emila Fieldorfa-Nila wraz z pętlą.

Aktualnie roboty realizowane są na odcinku Walczaka – Zawackiej – Łukasińskiego: roboty przygotowawcze i roboty ziemne (Walczaka, Zawackiej), rozbiórka istniejącego torowiska i sieci trakcyjnej (Walczaka), budowa kanału technologicznego ze studniami (Walczaka), warstwy konstrukcyjne drogi (Łukasińskiego), montaż barier dro-

gowych (Łukasińskiego), wykonanie nasadzeń kompensacyjnych (Łukasińskiego), likwidacja kolizji z siecią ciepłowniczą (Zawackiej, Walczaka), likwidacja kolizji z sieciami energetycznymi i teletechnicznymi. Już wykonano warstwy konstrukcyjne ścieżki rowerowej oraz oświetlenie drogowe (Łukasińskiego). Zaawansowanie prac: 30 procent. Zadanie otrzymało dofinansowanie z UE POIiŚ 2014-2020: 31 394 492, 26 zł; środki własne miasta: 24 967 685,43 zł.

Informacje na stronie  
[www.dzieninzyniera.pl](http://www.dzieninzyniera.pl)



# DZIEŃ OTWARTY INŻYNIERA BUDOWNICTWA

**Lubuska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa w Gorzowie Wlkp.**

miejsce spotkania:

siedziba Izby w Gorzowie Wlkp., ul. Podmiejska Boczna 12A, piętro IV

sobota, 25 września w godzinach 9.00-16.00

tel. 95 720 15 38, 95 720 66 41

zespół konsultacyjny złożony z inżynierów różnych branż, będących naszymi członkami  
odpowie na Twoje pytania dotyczące budownictwa

**25.09  
2021**

Budowa, eksploatacja, remont Twojego obiektu  
– porozmawiaj z inżynierem budownictwa.  
Spotkania w całej Polsce.

ORGANIZATOR



PATRONAT HONOROWY



Ministerstwo Rozwoju,  
Pracy i Technologii



PATRONAT MEDIALNY

Inżynier  
budownictwa

PRZEGLĄD  
budowlany