



BIULETYN LUBUSKIEJ OKRĘGOWEJ  
IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA



KWARTALNIK: nr 2/2023 (39)  
ISSN2353-3242



**Inwestycje kolejowe**

# Wraca kolej na ważną lubuską linię

str. 5-6



### Lubuska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa

ul. Walczaka 25, 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 konsultacyjny - Świebodzin

ul. Żaków 3, 66-200 Świebodzin, tel. 513 967 242

### 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

## Harmonogram szkoleń na rok 2023 – I półrocze

#### Gorzów Wielkopolski

Miejsce: sala w siedzibie LOIIB w Gorzowie ul. Walczaka 25, godz. 15.00 (czwartek)

- **19.01.** Zmiana warunków technicznych w zakresie dróg i mostów. Prowadzący: dr inż. Artur Juszczyk.
- **16.02.** Zastosowanie technologii PCC przy naprawach i zabezpieczeniu obiektów hydrotechnicznych. Wykładowca: Wojciech Poręba, Sylwester Stankiewicz.
- **16.03.** Wzmocnienie podłoża z wykorzystaniem pali. Wykładowca: Ryszard Rippel.
- **20.04.** Geosyntetyczne bariery ilowe GBR-c. Wykładowca: Paweł Magda GEOINDEX.

#### Zielona Góra

Miejsce: Uniwersytet Zielonogórski, Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska, ul. Prof. Szafrana 1, sala 215, bud. A-8, godz. 16.00 (środa)

- **11.01.** Zmiana warunków technicznych w zakresie dróg i mostów. Prowadzący: dr inż. Artur Juszczyk.
- **15.02.** Zastosowanie technologii PCC przy naprawach i zabezpieczeniu obiektów hydrotechnicznych. Wykładowca: Wojciech Poręba, Sylwester Stankiewicz.

- **15.03.** Wzmocnienie podłoża z wykorzystaniem pali. Wykładowca: Ryszard Rippel.

- **19.04.** Geosyntetyczne bariery ilowe GBR-c. Wykładowca: Paweł Magda GEOINDEX.

#### Żary

Miejsce: Technikum Budowlane, ul. Górnoląska 2, godz. 16.00 (czwartek)

- **26.01.** Zmiana warunków technicznych w zakresie dróg i mostów. Prowadzący: dr inż. Artur Juszczyk.

#### Nowa Sól

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

- **18.01.** Zmiana warunków technicznych w zakresie dróg i mostów. Prowadzący: dr inż. Artur Juszczyk.

#### Świebodzin

Miejsce: Szkolne Schronisko Młodzieżowe, ul. Żaków 3, godz. 16.00 (środa)

- **25.01.** Zmiana warunków technicznych w zakresie dróg i mostów. Prowadzący: dr inż. Artur Juszczyk.

...

- **oraz 4.04.** Szkolenie online przygotowane przez LOIIB (możliwa retransmisja), temat „Rozwiązywanie konfliktów”.

**W numerze**

- 4 Samorząd Zawodowy Inżynierów**  
XXII Zjazd Sprawozdawczo-Wyborczy LOIIB – zapowiedź
- 5-6 Inwestycje kolejowe**  
Wraca kolej na ważną lubuską linię
- 7-9 Lubuskie drogownictwo**  
Inwestycje GDDKiA
- 10-11 Nauka w budownictwie**  
Uniwersytet Zielonogórski
- 12-14 Dzieje lubuskiego budownictwa**  
Obwodnica Gubina
- 15-16 Inwestycje**  
Gorzów: pierwszy krok w stronę centrum przesiadkowego
- 17 Z życia Izby**  
Wydarzenia (grudzień 2022 – marzec 2023)
- 18-19 Inwestycje w samorządzie**  
Gorzów ma miejską spółkę budowlaną
- 20 – Fotorelacja**  
Zadania prowadzone przez spółkę Gorzowskie Inwestycje Miejskie

**Drogie Koleżanki, Drodzy Koledzy!**

Jesteśmy na początku marca 2023 roku i zbliżamy się do Okręgowego Zjazdu Sprawozdawczo-Wyborczego Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa, który odbędzie się 1 kwietnia na terenie Uniwersytetu Zielonogórskiego.

Wybory uzupełniające odbędą się z powodu nagłej śmierci naszej Przewodniczącej Okręgowej Rady LOIIB Ewy Bosy, która zostanie w naszej pamięci na zawsze...



Za nami rok 2022, wyjątkowo pracowity, najpierw wybory delegatów, później w marcu pierwsza Gala 20-lecia LOIIB w Zielonej Górze w Teatrze Lubuskim, następnie Gala 20-lecia LOIIB w Świebodzinie w Domu Kultury, potem przygotowanie i Zjazd Sprawozdawczo-Wyborczy, na którym wybrano Przewodniczącą Ewę Bosy, czterech Przewodniczących Komisji Statutowych i ich składy osobowe, Okręgową Radę i delegatów na Krajowy Zjazd Sprawozdawczo-Wyborczy w Warszawie (24 - 25.06). W maju wybrano z Okręgowej Rady Prezydium i składy Komisji Problemowych. Później odbyły się Gale 20-lecia w Gorzowie w Teatrze im. J. Osterwy – Konferencja TRANSFORMATION 20 i kolejna Gala 20-lecia, która odbyła się w Nadodrzańskim Dworze w Nowej Soli. Później odbyła się tradycyjna Konferencja z okazji Dnia Budowlanych w Kompleksie Wypoczynkowym Kołatka. Gale 20-lecia i konferencja były bardzo dobrze zorganizowane, co wymagało dużego wysiłku. We wszystkich brali udział nasi członkowie, zaproszeni gości i politycy.

Wszystkich, którzy chcą pracować, zapraszam do działania w Komisjach Statutowych i Komisjach Problemowych, aby kontynuować wspólne nasze dzieło, wychodząc naprzeciw potrzebom naszej inżynierskiej społeczności. Obowiązki ustawowe i statutowe nie budzą żadnych wątpliwości, przyjmujemy kandydatów, przeprowadzamy sesje egzaminacyjne i nadajemy uprawnienia, prowadzimy ustawiczne doskonalenie naszych członków poprzez szkolenia stacjonarne i szkolenia zdalne online w tematach, o których systematycznie informujemy.

Promocja LOIIB przez patronowanie, sponsorowanie i współorganizowanie konferencji, kursów, olimpiad, wystaw, jubileuszy, targów, spotkań środowiskowych – to prosta droga do naszego rozwoju jako przedstawicieli zawodu zaufania publicznego. Musimy zacieśniać współpracę z Wojewodą, z oddziałami administracji architektoniczno-budowlanej, Wojewódzkimi i Powiatowymi Inspektorami Nadzoru Budowlanego dla prestiżu inżyniera i ochrony jego praw. Powinniśmy kontynuować współpracę z uczelniami wyższymi, w szczególności z wydziałami związanymi z specjalnościami inżynierów zrzeszonych w naszej LOIIB.

Drogie Koleżanki i Drodzy Koledzy, przed nami Zjazd Sprawozdawczo-Wyborczy (można powiedzieć, że nadzwyczajny) musimy obsadzić stanowisko Przewodniczącego Okręgowej Rady, wybrać delegata na Zjazd Krajowy i uzupełnić braki w Komisjach Statutowych.

Zapraszam do współpracy na rzecz samorządu zawodowego i życzę spełnienia zamierzeń, satysfakcji z dokonań, pomyślności i przede wszystkim zdrowia.

Z koleżeńskim pozdrowieniem

**Tadeusz Głapa**  
P.O. PRZEWODNICZĄCEGO OR LOIIB

**Biuletyn Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa**

**Wydawca:** Lubuska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa, ul. Walczaka 25, 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:** inż. Tadeusz Głapa – P.O. Przewodniczącego Okręgowej Rady LOIIB, dr hab. inż. Beata Nowogońska, mgr inż. Zenon Pilarczyk

**Korekta:** Michał Stupczyński

**Nakład:** 250 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.

# XXII Zjazd Sprawozdawczo-Wyborczy LOIIB – zapowiedź

**1 kwietnia, sobota, Uniwersytet Zielonogórski (ul. Szafrana, sala 044 budynek A – 10) – lubuscy inżynierowie budownictwa wybiorą m.in. Przewodniczącego Okręgowej Rady LOIIB.**

**W** Zjeździe uczestniczyć będzie 111 delegatów wybranych w 2022 roku na kadencję 2022-2026 oraz zaproszeni goście, pracownicy biura, Radczyni Prawna. Przewidujemy wystąpienia gości, wręczanie odznaczeń. Planowany jest wykład szkoleniowy na bardzo aktualny temat. Przewidziany jest:

- wybór Przewodniczącego i prezydium zjazdu,
- wybór Komisji Mandatowej, która stwierdzi prawomocność zjazdu do podejmowania decyzji
- uchwalenie porządku obrad,
- przyjęcie Regulaminu Zjazdu oraz szczegółowego regulaminu wyborów do organów LOIIB,
- wybór Komisji Zjazdowych: skrutacyjnej, wyborczej: uchwał i wniosków.



**W programie przewiduje się sprawozdania, dyskusję i podjęcie uchwał w sprawie zatwierdzenia sprawozdań LOIIB:**

- Okręgowej Rady,
- Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej,
- Okręgowego Sądu Dyscyplinarnego,
- Okręgowego Rzecznika Odpowiedzialności Zawodowej,
- Okręgowej Komisji Rewizyjnej.

**Przewiduje się podjęcie uchwał w sprawie:**

- przyjęcia sprawozdania finansowego za rok 2022,
- udzielenia absolutorium dla Okręgowej Rady LOIIB,
- Uchwalenia budżetu Okręgowej Izby na rok 2023.

**W części wyborczej przewiduje się:**

- Wybór Przewodniczącego Okręgowej Rady LOIIB,
- wybór Okręgowych Rzeczników Odpowiedzialności Zawodowej,
- ew. uzupełnienie członka Okręgowego Sądu Dyscyplinarnego,
- wybór delegata LOIIB na Krajowy Zjazd w kadencji 2022-2026,
- zmianę uchwały w sprawie ustalenia liczebności organów LOIIB w kadencji 2022-2026 w wyborach uzupełniających.

Wybory zostaną przeprowadzone zgodnie z Regulaminem XXII Okręgowego Zjazdu Sprawozdawczo-Wyborczego LOIIB oraz szczegółowym regulaminem wyborów do organów Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa uchwalonej wstępnie na posiedzeniu Okręgowej Rady LOIIB w dniu 28.02.2023, które zostaną przedstawione do uchwalenia przez XXII Okręgowy Zjazd Sprawozdawczo-Wyborczy LOIIB w dniu 01.04.2023 r. Zjazd ten jest dla nas zjazdem nadzwyczajnym, służy do wyboru Przewodniczącego Okręgowej Rady LOIIB, wyboru delegata na Zjazd Krajowy i przy okazji uzupełnienia osobowych braków w organach statutowych naszej LOIIB.

Musimy pamiętać, że praca na rzecz Samorządu Zawodowego toczy się nie tylko na Zjazdach LOIIB, ale w komisjach statutowych, komisjach problemowych na wszystkich poziomach naszej organizacji.

Delegatom życzymy rozwagi, kreatywności i zdyscyplinowania, aby wybrać tych, którzy chcą pracować na rzecz samorządu, naszego środowiska, ale i społeczeństwa, któremu służymy jako przedstawiciele zawodu zaufania publicznego oraz życzymy zdrowia, szczęścia, pomyślności i wielu sukcesów.

Tadeusz Glapa



# Wraca kolej na ważną lubuską linię

To jeszcze nie koniec prac na linii kolejowej nr 358, na odcinku Czerwieńsk – Zbąszynek, ale pociągi już wracają. Wykonawca szacuje, że definitywny finał realizacji inwestycji nastąpi w drugim kwartale bieżącego roku.

**Z**bliża się finał modernizacji jednotorowej linii 358, na 35-kilometrowym odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk. Inwestycja miała się zakończyć w marcu 2022 roku, a kończy się teraz – ma roczne opóźnienie. Zastępcza komunikacja autobusowa na tym odcinku działa przez trzy lata, od marca 2020 roku.

## Pasażerowie zapamiętaj na długo

Skąd aż rok opóźnienia? Przyczyn jest kilka. Z powodu złego nadzoru inwestycyjnego, doszło do kradzieży 23 kilometrów sieci trakcyjnej. Opóźnienia przy modernizacji linii 358 wynikały także ze zmiany głównego wykonawcy. W październiku 2022 roku – po rozstrzygnięciu przetargu – prace poprzednika kontynuowała firma Alusta. Zadanie miała zrealizować w ciągu 80 dni, czyli do końca 2022 roku. To się nie udało. Powód? Zwiększony zakres robót, wynikający z ujawnienia się wad po poprzednim wykonawcy, z winy którego w lutym 2022 roku rozwiązano umowę.

Aktualnie Alusta kończy prace na wszystkich frontach robót, to m.in. roboty torowe, prace przy obiektach inżynierskich, sieci trakcyjnej i systemie sterowania ruchem kolejowym. Na 35-kilometrowym odcinku m.in. wymieniona jest nawierzchnia torowa. Zakończono przebudowę większości przejazdów kolejowo-drogowych na trasie. Obecnie wykonawca koncentruje się na przebudowie mostów i wiaduktów: np. w okolicy Zbąszynka gotowa jest już część obiektu nad łącznicą kolejową, następnie realizowane będą prace nad częścią przebiegającą nad linią kolejową Poznań – Kunowice, zakończono także zasadnicze prace przy remoncie konstrukcji stalowej mostu w okolicy Czerwieńska. Na obu obiektach do wykonania pozostało odtworzenie nawierzchni torowej. Z kolei na stacji w Babimoście perony są już wyposażone w elementy małej architektury i wiaty





peronowe. Na ukończeniu są też prace w Sulechowie.

### Brakujące miliony

Inwestorem dla modernizacji LK 358 Zbąszynek – Gubin, na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe. Udział w inwestycji ma też zarząd lubuskiego samorządu. Przypomnijmy, w grudniu 2018 roku przyznał dofinansowanie z RPO w kwocie 59 276 960 zł na realizację projektu. Finał prac miał nastąpić 31 marca 2022 roku.

PKP PLK występowały z wnioskami o zwiększenie środków dla projektu. Wszystkie wnioski były akceptowane przez zarząd województwa. Dlaczego inwestor potrzebował więcej pieniędzy? W trakcie prac pojawiła się konieczność zwiększenia zakresu zadania. Wśród najbardziej kosztownych: nieprzewidywana wcześniej wymiana szyn. Ostatecznie, łączne dofinansowanie projektu to ponad 111 milionów złotych z Regionalnego Programu Operacyjnego, prawie dwukrotnie większe od pierwotnie przyznanego.

Do kontraktu dołączono dwa aneksy – w sierpniu 2019 roku zwiększono dofinansowanie do 90 404 659,34 zł, przy zachowaniu terminu zakończenia realizacji projektu przez PKP PLK, z kolei w marcu 2022 roku suma opiewała na 111 007 465,51 zł, z wydłużeniem terminu zakończenia realizacji projektu przez PKP PLK do 31 grudnia 2022 roku. W rezultacie wyboru nowego wykonawcy robót, konieczne było jeszcze jedno zwiększenie nakła-

dów o kolejne 5 mln zł. Część z tej kwoty pokryły oszczędności z innych projektów realizowanych w ramach RPO, a część zabezpieczyły PKP PLK.

### Co na linii?

Remont LK 358 na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk na ostatnim etapie. Organizatorzy modernizacji są w fazie próbnych przejazdów i odbiorów. Dzięki modernizacji linii kolejowej nr 358, na ponad 40-kilometrowym odcinku Czerwieńsk – Zbąszynek pociągi pasażerskie pojadą z prędkością do 120 km/h. Czas podróży skróci się o kilka minut.

Projekt objął rewitalizację linii kolejowej nr 358 na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk wraz z infrastrukturą towarzyszącą, od km 0,552 do km 43,610. W zakresie prac była częściowa wymiana nawierzchni, częściowa wymiana rozjazdów, lokalne wzmocnienie podtorza, przebudowa mostu i wiaduktów, przebudowa peronów z zabudową małej architektury, przebudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych, także roboty towarzyszące w branżach srk i elektroenergetycznej.

PKP PLK w związku ze znacznym zużyciem szyn i wysoką eksploatacją toru, w stosunku do przeprowadzonego w 2017 roku badania defektoskopowego szyn, zawnioskowały o wprowadzenie dodatkowego zadania pn. „Opracowanie dokumentacji projektowej i wykonanie robót budowlanych związanych z wymianą

szyn” tj. rozszerzenie zakresu rzeczowego projektu o wymianę szyn na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk oraz zwiększenie wartości dofinansowania na ten cel o 20 602 806,17 PLN. Zmiany uzyskały akceptację zarządu województwa lubuskiego.

Przypomnijmy, całkowita wartość projektu: 160 711 084,45 PLN, całkowite wydatki kwalifikowalne: 130 597 018,25 PLN, dofinansowanie: 111 007 465,51 PLN.

Na zmodernizowany odcinek już wracają pociągi, natomiast zakończenie wszystkich robót objętych kontraktem – bez wpływu na ruch – ma nastąpić w drugim kwartale bieżącego roku. Przed wznowieniem przejazdów zostały spełnione wszystkie procedury obowiązujące w PKP S.A. – nowe tory, sieć trakcyjna, obiekty inżynieryjne i urządzenia sterowania ruchem kolejowym musiały spełniać wszystkie parametry i normy zgodnie z przepisami. Co oceniali podczas odbiorów m.in. inspektor nadzoru oraz pracownicy PKP. Aktualnie prace związane z modernizacją linii Zbąszynek – Czerwieńsk postępują zgodnie z harmonogramem. Prowadzone są m.in. roboty związane z remontem obiektów inżynieryjnych, przejazdów kolejowo-drogowych oraz montażem sieci trakcyjnej i urządzeń systemu sterowania ruchem kolejowym. Na 35-kilometrowym odcinku jest gotowa nawierzchnia torowa.

**oprac. redakcja Biuletynu LOIB  
na podstawie materiałów PKP PLK**





# Inwestycje GDDKiA

Aktualny przegląd inwestycji drogowych zakończonych w 2022 roku, realizowanych oraz przygotowywanych przez zielonogórską Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad.



Rondo DK27 Nowogród Bobrzański

## Zadania zakończone w 2022 roku

W połowie września ub.r. zielonogórska GDDKiA otrzymała decyzję o pozwoleniu na użytkowanie rozbudowanego do parametrów autostrady odcinka DK18 między węzłami Żary Zachód i Iłowa o długości ponad 20 km. Droga została dostosowana do parametrów autostrady. Wymieniona została nawierzchnia betonowa południowej jezdni drogi (w kierunku Legnicy), wybudowane zostały również trzy górne przejścia dla dużych zwierząt, trzy wiadukty i most w ciągu autostrady. Przebudowany został także węzeł autostradowy Żary Południe.

Zakończyły się prace związane z przebudową skrzyżowań na DK27 w Wilkanowie i Nowogrodzie Bobrzańskim oraz na DK32 w Gubinku i Okuniu. W miejscu typowych skrzyżowań z drogą podporządkowaną powstały skrzyżowania o ruchu okrężnym, czyli ronda.

Nową nawierzchnię zyskała DK92 na odcinku Boczków – Torzym o długości 2,5 km.

W listopadzie ub.r. zakończona została budowa ekranów akustycznych w ciągu drogi S3 na odcinku przebiegającym przez Zieloną Górę na wysokości Osiedla Pomorskiego i Raculi. Budowa dodatkowych zabezpieczeń akustycznych to efekt przeprowadzonej analizy porealizacyjnej i wykonanych na jej potrzeby pomiarów hałasu. Pomiarzy te wykazały przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, a tym samym konieczność zastosowania dodatkowych rozwiązań, obniżających poziom hałasu do wartości określonych przepisami prawa.

## Inwestycje w trakcie realizacji

Jesienią tego roku planowane jest zakończenie prac na pozostałych odcinkach autostrady A18, tj. Olszyna – Żary Zachód oraz na odcinku Iłowa – Górnice. Tym samym zakończony będzie ostatni etap budowy A18. Obecnie zaawansowanie prac na poszczególnych

odcinkach sięga od 70 do 90 procent.

Trwają również przebudowy DK22 na odcinku Kostrzyn – Stońsk i DK27 na odcinku Świdnica – Zielona Góra, a także budowa ścieżki rowerowej o długości ponad 6 km przy DK29 na odcinku Urad – Cybinka. Zakończenie tych zadań planowane jest na bieżący rok, podobnie jak rozpoczętej w lipcu ub.r. przebudowy mostu w Krośnie Odrzańskim na DK29 nad rowem melioracyjnym, w związku z którą wyłączone z ruchu został odcinek drogi DK29 pomiędzy Krosnem Odrzańskim a Potupinem i obowiązuje objazd.

W sierpniu ub.r. GDDKiA rozpoczęła prace przy budowie mostu w ciągu DK32 na rzece Bóbr w okolicach Brzózki. Realizacja inwestycji potrwa do 2026 roku.

Z kolei od 3 lutego br. obowiązuje umowa z wykonawcą na przebudowę skrzyżowania DK32 z DW286. W miejscu obecnego powstanie ronda.



Rondo DK32 Okunin

### Obwodnice nabierają tempa

Obwodnica Strzelec Krajeńskich w ciągu DK22 jest zadaniem o największym stopniu zaawansowania prac spośród sześciu przewidzianych do realizacji w rządowym Programie budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030 w województwie lubuskim. 18 listopada ub.r.

uzyskano decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID) i 30 listopada wykonawca zgłosił rozpoczęcie robót.

W kwietniu ub.r. GDDKiA otrzymała decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy obwodnicy Krosna

Odrzańskiego w ciągu DK29. W II kwartale br. planowane jest ogłoszenie przetargu na realizację inwestycji w systemie Projektuj i buduj.

W połowie grudnia 2022 roku został złożony wniosek o wydanie decyzji środowiskowej dla obwodnicy Wschowy i Dębowej Łęki w ciągu DK12. W styczniu br. Burmistrz Wschowy wszczął postępowanie.

Od listopada 2020 roku trwa postępowanie zmierzające do wydania decyzji środowiskowej dla obwodnicy Kostrzyna nad Odrą w ciągu DK31. Opracowany został Raport Oddziaływania na Środowisko, którego fragmenty przetłumaczono również na język niemiecki. W najbliższym czasie, w ramach oceny oddziaływania transgranicznego, również strona niemiecka przeprowadzi ocenę wpływu inwestycji na środowisko.

Dla pozostałych dwóch obwodnic: Dobiegniewa w ciągu DK22 i Przytocznej w ciągu DK24 trwa opracowywanie Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego z elementami koncepcji programowej. Jeszcze w pierwszej połowie br. planowane jest złożenie dla obu inwestycji wniosków o wydanie decyzji środowiskowej.



Rondo DK32 Gubinek (z DW285)



### W przygotowaniu

Prowadzone są prace przygotowawcze dotyczące przebudowy czterech ciągów dróg krajowych na terenie woj. Lubuskiego, tj. DK12, DK22, DK24 i DK27, które niemal na całej swojej długości zostaną przebudowane. Podstawowym celem inwestycji jest doprowadzenie dróg do standardu klasy GP (droga główna ruchu przyspieszonego). Oznacza to dostosowanie nośności nawierzchni do przenoszenia ruchu o obciążeniu 11,5 tony na oś, a także uzyskanie przekroju jednojezdniowego dwukierunkowego.

Jezdnie będą miały na całej długości pasy ruchu o szerokości 3,5 m wraz z obustronnym, półmetrowym poboczem utwardzonym. Przebudowy zakładają również uporządkowanie ruchu, przebudowę skrzyżowań i ograniczenie potencjalnych punktów kolizyjnych, m.in. poprzez likwidację nadmiernej liczby zjazdów. Inwestycje wpłyną również znacząco na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD).

Na etapie prac przygotowawczych w lubuskim znajdują się dwadzieścia dwa odcinki dróg. Na pięciu zadaniach trwa przygotowanie do ogłoszenia przetargu na dokumentację, a dla siedemnastu zadań jej opracowanie już trwa.

Prace przygotowawcze dotyczą następujących dróg:

- DK12 – pięć odcinków o łącznej długości 37,8 km,
- DK22 – siedem odcinków o łącznej długości 88,6 km (w tym Koncepcja programowa dla mostu granicznego w Kostrzynie nad Odrą),
- DK24 – dwa odcinki o łącznej długości 26 km,
- DK27 – pięć odcinków o łącznej długości 40,8 km,
- DK92 – dwa odcinki o łącznej długości 2,8 km (w tym jeden obiekt),
- DK2-A2 – odcinek o długości 2 km.

### Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej na lata 2021-2024

Poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych to jedno z podstawowych jego założeń. W województwie lubuskim jest ponad trzysta sześćdziesiąt zadań w różnym stopniu zaawansowania. Dwadzieścia osiem zostało zakończonych, blisko sto jest w realizacji, dla dwunastu trwa postępowanie przetargowe, a ponad dwieście jest na etapie przygotowania.

### Miejsca Obsługi Podróżnych

Trwają prace budowlane na MOP-ach Niegostawice (między węzłami Nowe Miasteczko i Gaworzyce) i Stożne (pomiędzy Zieloną Górą i Sulecho-

wem) przy drodze S3. Pierwszy z nich docelowo ma mieć dostępne usługi komercyjne (stacja paliw, restauracja), ale po zakończeniu budowy udostępniona zostanie tylko podstawowa infrastruktura. W jej skład wejdzie parking zarówno dla samochodów osobowych, ciężarowych, jak i autobusów, toalety, miejsca do wypoczynku, plac zabaw dla dzieci oraz siłownia zewnętrzna. Rozbudową o dodatkowe funkcjonalności zajmie się dzierżawca wyłoniony w przetargu. Drugi zaplanowany został jako MOP o wyposażeniu podstawowym. Prace powinny zostać zakończone w drugiej połowie br.

Pod koniec października ub.r. zielonogórska GDDKiA ogłosiła przetarg na dzierżawę MOP Wymiarki w ciągu A18 pomiędzy węzłami Żary Południe i Iłowa. Zadaniem przyszłego dzierżawcy będzie budowa pełnej infrastruktury MOP ze stacją paliw i restauracją, a następnie jego utrzymanie i obsługa podróżnych. Umowa zostanie zawarta na okres dwudziestu lat.

**oprac. redakcja Biuletynu LOIB  
na podstawie materiałów  
GDDKiA Zielona Góra**



# Laboratorium Instytutu Budownictwa UZ

Tradycje budownictwa na zielonogórskiej uczelni (najpierw Wyższej Szkole Inżynierskiej, potem Politechnice Zielonogórskiej, obecnie Uniwersytecie Zielonogórskim) sięgają początków powstania WSI. Kierunek istnieje już od 55 lat, ale stale aktualizowane są programy studiów dla studentów, unowocześniane programy komputerowe, ciągle modernizowane jest wyposażenie Laboratorium Instytutu Budownictwa.

**D**zięki funduszom pozyskanym w ramach grantów unijnych i rządowych w kwocie blisko 5 mln zł, laboratorium w Instytucie Budownictwa jest dobrze przygotowane do prowadzenia zaawansowanych, wysoko-specjalistycznych badań naukowych oraz do świadczenia usług dla firm zewnętrznych nie tylko w branży budowlanej. W ramach Laboratorium IB mamy doskonale wyposażoną halę laboratoryjną, 6 laboratoriów branżowych i 2 pracownie. Laboratorium mieści się w budynku Instytutu Budownictwa przy ul. Prof. Z. Szafrana 1, głównie na dwóch kondygnacjach – w przyziemiu i parterze oraz na I i III piętrze.

Instytut Budownictwa ma olbrzymie możliwości w prowadzeniu badań naukowych i zajęć dydaktycznych, głównie dzięki wyposażonej w nowoczesną aparaturę i urządzenia badawcze hali laboratoryjnej. Hala wyposażona jest w suwnicę typu ZXJ-5000 o rozpiętości 17,5 m i udźwigu 5 ton, sterowaną „z dołu”. Dzięki zamontowanej suwnicy można prowadzić niemal unikatowe w skali kraju badania atestacyjne wielkogabarytowych elementów konstrukcyjnych, m.in. takich wyrobów jak np. kręgi żelbetowe i inne elementy stosowane do budowy sieci kanalizacyjnych, w tym np. do studzienek rewizyjnych, kaskadowych, ptuczających itp., elementy betonowe do budowy dróg i mostów, czy wreszcie rury betonowe i żelbetowe wodociągowe i kanalizacyjne oraz szereg innych prefabrykatów.

Dzięki posiadanej nowoczesnej i unikatowej w kraju aparaturze oraz wykwalifikowanej kadrze, w Laboratorium możliwe jest przeprowadzanie szerokiej gamy badań materiałów budowlanych i elementów konstrukcyjnych, między innymi:

- wyznaczanie wytrzymałości oraz pomiaru przemieszczeń i odkształceń obciążonych próbek materiałów lub elementów konstrukcyjnych (maszyna wytrzymałościowa INSTRON 8804 o nośności  $\pm 500$  kN z systemem optycznym do pomiaru deformacji, nowoczesny system do pomiarów optycznych ARAMIS 3D),
- wyznaczanie właściwości fizycznych i chemicznych materiałów budowlanych lub innych (dyfraktometr XRD 3003 T/T,



- komora niskotemperaturowa, aparat FOX 314 do określania współczynnika przewodności cieplnej, zestaw do normowego badania betonu, itp.),
- wyznaczanie właściwości i wytrzymałości gruntów i podłoża budowlanego (aparat trójosiowego ściskania, dylatometr Marchettiego, udarowy zestaw do pobierania rdzeni, itp.),
- badania diagnostyczne obiektów budowlanych, monitoring uszkodzeń,
- analizy zachowania się konstrukcji inżynierskich – drogi, mosty,
- badania geodezyjne.

## Potencjał badawczy laboratorium IB

Laboratorium IB wyposażone jest w nowoczesną aparaturę i urządzenia badawcze, umożliwiające kształcenie studentów na bardzo wysokim poziomie, prowadzenie zaawansowanych badań naukowych przez pracowników Instytutu oraz świadczenie usług na rzecz przemysłu poprzez wykonywanie ekspertyz i badań w wielu dziedzinach.

## LABORATORIUM KONSTRUKCJI BUDOWLANYCH prowadzi następujące badania laboratoryjne:

- badania parametrów wytrzymałościowych stali: wytrzymałość i odkształcalność, twardość, udarność, badania zmęczeniowe, badania wytrzymałości w podwyższonych temperaturach,

- badania betonu: wytrzymałość i odkształcalność doraźna, cechy reologiczne, badania zmęczeniowe, badania wytrzymałości po wyżarzeniu,
- badania elementów konstrukcyjnych stalowych i żelbetowych: nośność i deformacje, stateczność globalna, stateczność lokalna,
- badania terenowe konstrukcji stalowych i żelbetowych: pomiary przemieszczeń i deformacji (pomiary z wykorzystaniem tensometrii elektrooporowej oraz optycznego systemu analizy deformacji Pontos, Aramis), obciążenia próbne obiektów budowlanych (w tym mostów), pomiary drgań budynków i podłoża gruntowego, nieniszczące i niszczące metody określania cech mechanicznych betonu.

## LABORATORIUM WYTRZYMAŁOŚCI MATERIAŁÓW – podstawowy zakres badań:

- badania wytrzymałościowe materiałów i elementów konstrukcyjnych podanych obciążeniom statycznym, dynamicznym i cyklicznie zmiennym (testy zmęczeniowe), także w przypadkach płaskich stanów naprężenia (obciążenie dwoma siłownikami  $\pm 500$  kN sterowanymi komputerowo),
- pomiar charakterystyk dynamicznych konstrukcji istniejących,
- pobieranie próbek walcowych do normowych badań wytrzymałości betonu z wykonanych obiektów i określenie wy-



- trzymałości betonu w laboratorium,
- badania wytrzymałości betonu metodą pull-out dla konstrukcji nowo budowanych, istniejących (wyrwanie zamontowanych w konstrukcji specjalnych kotew stalowych)
- pomiary wodoprzepuszczalności betonu, powłok, murów, spoin w warunkach polowych,
- szybkie i nieniszczące pomiary grubości wszelkich powłok niemagnetycznych np. takich jak: pokrycia antykorozyjne, pokrycia antyogniowe, pokrycia galwaniczne itp.,
- wykrywanie wad w konstrukcjach stalowych, połączeń spawanych, wyrobów walcowanych itp.,
- szybkie i nieniszczące pomiary grubości elementów jednostronnie dostępnych wykonanych ze: stali, aluminium, stopów Cu, stopów AL, tworzyw sztucznych, szkła i innych materiałów przez które przechodzi fala ultradźwiękowa.

**W LABORATORIUM MOSTOWYM** wykonujemy badania zarówno elementów, jak i całych konstrukcji obiektów mostowych, dotyczy to odwodnień mostów, elementów ich wyposażenia, jak i oceny stanu technicznego. Jesteśmy również otwarci na współpracę weryfikacyjno-badawczą dla procesów inwestycyjnych budownictwa komunikacyjnego w zakresie mostów, przepustów i przejść dla zwierząt.

**W LABORATORIUM DROGOWYM** wykonujemy kompleksowe badania kruszywa, kostki brukowej, betonowych elementów dróg i ulic, w tym odwodnienia, a także opinie techniczne w zakresie budownictwa komunikacyjnego i inwentaryzacji dróg i obiektów inżynierskich.

Pracownicy Zakładu Dróg i Mostów wykonują także szereg badań terenowych:

- przeglądy szczegółowe oraz specjalne (ekspertyzy) obiektów inżynierskich,
- próbne obciążenia obiektów mostowych drogowych i kolejowych,

- oceny stanu technicznego dróg, przepustów i mostów,
- inwentaryzacje dróg i obiektów inżynierskich.

**LABORATORIUM MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH** (posiadające w swojej strukturze Pracownię Chemiczną), wyposażone jest w normową aparaturę, urządzenia i sprzęt kontrolno-pomiarowy umożliwiające badanie:

- surowców, materiałów i wyrobów budowlanych pod kątem ich zgodności z wymaganiami norm: PN (polskie normy) i PN-EN (normy europejskie o statusie krajowym, polskim),
- cech mechanicznych, fizycznych i chemicznych takich materiałów jak np.: materiały kamienne, kruszywa, mineralne spoiwa budowlane w tym cement, spoiwa gipsowe i wapno budowlane, a także surowce i wyroby ceramiczne, tworzywa cementowe, w tym beton zwykły, ogniotrwały, komórkowy,
- nienormowych cech materiałów i badań z zastosowaniem rentgenowskiej analizy fazowej i strukturalnej, a także absorpcyjnej spektroskopii IR (w zakresie promieniowania podczerwonego).

**Pracownia BUDOWNICTWA OGÓLNEGO** prowadzi następujące prace:

- badania diagnostyczne uszkodzeń obiektów budowlanych,
- ekspertyzy techniczne „oceny stanu technicznego,
- inwentaryzacje obiektów budowlanych,
- badania techniczno-konserwatorskie zażytkowych obiektów,
- analizę wartości kulturowych obiektów budowlanych i zespołów urbanistycznych,
- projekty remontów, adaptacji i modernizacji budynków.

Zakres badań naukowych **LABORATORIUM GEOTECHNIKI** oraz oferta badawcza:

- badania gruntów dla potrzeb budownictwa, w tym rozpoznanie podłoża grun-

- towego, badania gruntów zburzonych glaciektogenicznie, gruntów słabonośnych oraz terenów szkód górniczych,
- badania terenowe i laboratoryjne na potrzeby analizy interakcji budowli z podłożem gruntowym,
- badania gruntów dla potrzeb drogownictwa: badania zagęszczania gruntów, badania stateczności skarp i nasypów, wzmocniania gruntów słabonośnych, badania kontrolne jakości robót ziemnych,
- badania podłoża dla potrzeb ochrony środowiska.

**PRACOWNIA GEODEZJI** jest wyposażona w nowoczesny sprzęt geodezyjny pozwalający na świadczenie usług w zakresie zagadnień geodezji inżynierskiej, a w szczególności:

- wykonywania pomiarów sytuacyjno-wysokościowych,
- wyznaczania przemieszczeń i odkształceń obiektów inżynierskich z geodezyjną interpretacją wyników pomiarów, w tym wyznaczanie przemieszczeń pionowych i poziomych obiektów budowlanych, wyznaczanie odchylenia od pionu obiektów smukłych (np. kominy przemysłowe) i konstrukcji, wyznaczanie kształtu geometrycznego zwisu odciągów linowych, kształtu ugięcia dźwigarów, deformacji płyt mostowych, zbiorników, objętości mas ziemnych.

**LABORATORIUM KOMPUTEROWE** składa się z czterech sal komputerowych, w każdej znajduje się od 10 do 16 nowoczesnych stanowisk z bardzo szeroką gamą programów komputerowych.

Stan wyposażenia w sprzęt i aparaturę badawczą pozwala na wykonywanie szerokiego zakresu badań materiałów, elementów i konstrukcji budowlanych.

**Dr hab. inż. Beata Nowogońska**

prof. UZ, Dyrektor Instytutu Budownictwa UZ

### XIII KONFERENCJA NAUKOWA – KONSTRUKCJE ZESPOLONE 2023 Zielona Góra, 29-30 czerwca 2023r.

Konferencja jest poświęcona szeroko rozumianym konstrukcjom zespolonym, które powszechnie stosowane są w budownictwie. Tematyka konferencji dotyczy aktualnej problematyki konstrukcji zespolonych z zakresu teorii, badań, projektowania nowych technologii, realizacji, diagnostyki, wzmocnień, normalizacji i perspektyw rozwoju. Podczas konferencji zostaną ogłoszone dwa referaty problemowe, a jedna z sesji będzie poświęcona jubileuszowi 90 urodzin Profesora Tadeusza Bilińskiego.

Organizatorem konferencji jest Instytut Budownictwa Uniwersytetu Zielonogórskiego. Patronat honorowy nad konferencją objęli: Andrzej Adamczyk – Minister Infrastruktury, Kazimierz Furtak – Przewodniczący Komitetu Inżynierii Lądowej i Wodnej PAN, Wojciech Strzyżewski JM Rektor UZ, Janusz Kubicki – Prezydent Miasta Zielona Góra i Tadeusz Glapa – Przewodniczący LOIIB.

Szczegółowe informacje zamieszczone są na stronie: [www.konstrukcje-zespolone.uz.zgora.pl](http://www.konstrukcje-zespolone.uz.zgora.pl)

prof. dr hab. inż. Kazimierz Flaga, Przewodniczący Komitetu Naukowego, dr hab. inż. Jacek Korentz, prof. UZ, Przewodniczący Komitetu Organizacyjnego



# Obwodnica Gubina

Są inwestycje strukturalne w każdym mieście, które mają istotne znaczenie dla jego rozwoju i dla standardu życia mieszkańców. Dla Gubina takimi inwestycjami było ujęcie wody (zrealizowane w czasach PRL), oczyszczalnia ścieków (lata 1996-1998) i drogowa obwodnica Gubina (lata 1997-1999).

**O**bwodnica była związana z budową nowego mostu granicznego w Sękowicach oraz budową terminalu granicznego w tej miejscowości. Terminal o kosztach budowy ok. 140 mln zł (wówczas roczny budżet miasta Gubina wynosił ok. 30 mln zł) jest największą „nietrafioną” inwestycją w województwie lubuskim. Nigdy nie był użytkowany zgodnie z przeznaczeniem. Po zakończeniu budowy nasz kraj wszedł do UE i obiekt ten stał się zbędny. Do dziś trwają intensywne poszukiwania inwestora, który miałby pomysł na trwałe zagospodarowanie obiektu.

drogi w terenie poprzedziły prace planistyczne.

W wyniku zmiany szerokości „korony drogi” oraz jej parametrów musiała ulec rozbiórce b. „Restauracja Leśna” w Dzikowie. Jej stan techniczny nie był najlepszy. Zdjęcie poniżej przedstawia obiekt w 1939 r.

Gdy przebieg drogi był dyskutowany, jak to zwykle bywa przy takich inwestycjach pojawili się spekulanci zainteresowani zakupem, a później odsprzedażą gruntu z dużym zyskiem. Pierwotnie trasa miała przebiegać przez Nysę Łuży-

od Sękowic. Przebieg obwodnicy został wydłużony, ale koszt budowy był niższy od pierwotnego związanego z wykupem spekulacyjnych gruntów. Wiązało się to też ze zmianą koncepcji przebiegu tego szlaku drogowego po niemieckiej stronie.

W tym czasie nasi sąsiedzi również planowali budowę zachodniej obwodnicy Guben w ciągu Drogi Federalnej nr 112. Osiągnięto porozumienie w tej sprawie ze stroną niemiecką, a śladem po tej zmianie pozostał zaburzony układ dróg po stronie niemieckiej na południe od nowego mostu granicznego. Całe zadanie inwe-



Długość obwodnicy Gubina (nowej drogi) wynosi 12,30 km. Leży ona w ciągu Drogi Krajowej nr 32 (DK 32), która prowadzi od granicy z Niemcami do Stęszewa w województwie wielkopolskim. Łączna długość tego szlaku komunikacyjnego to 154 km, z tego w lubuskim 90 km. Parametry tej drogi dopuszczają nacisk pojedynczej osi do 11,50 tony. Budowę nowej

ką między wsią Gubinek a Sękowicami. I grunt w tej lokalizacji został wykupiony przez osoby mające dostęp do informacji planistycznych. Spekulanci domagali się ceny kilkakrotnie większej od tej, po której zakupili działki. Inwestor po analizie techniczno-ekonomicznej zdecydował się zmienić przebieg drogi i usytuowanie mostu granicznego na południe

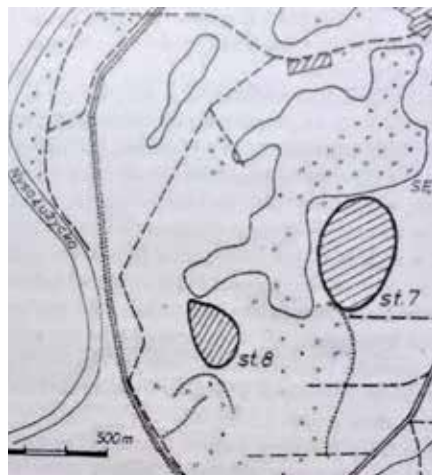
stycyjne polegające na zmianie kategorii ówczesnej drogi krajowej nr 274 (DK 274) na drogę krajową nr 32 (DK 32) wiązało się ze zmianą szerokości korony drogi z 6 m do 7,2 m. Należało przestawić stopy energii elektrycznej i wyciąć 9200 drzew. Obwodnica wymagała też budowy mostów nad rzekami Wełnicą i Lubszą. Przed rozpoczęciem robót należało teren



oczyszczyć z pozostałości II wojny. Saperzy spenetrowali pobocze do głębokości 0.5 m. Czyszczenie terenu trwało od września 1997r. do stycznia 1998 r. Wydobyto trzy miny przeciwpancerne, 17 pocisków artyleryjskich, 34 miny moździerzowe, 10 granatów ręcznych, cztery „pancerfausty” oraz ponad 500 szt. amunicji różnego kalibru. Niektóre granaty miały zapalniki.

Badania archeologiczne terenu rozpoczęto dużo wcześniej. Dysponowano już wcześniejszymi materiałami pozyskanymi częściowo jeszcze przed II wojną światową. W wyniku szeroko płaszczyznowych badań wykopaliskowych przeprowadzonych od września do listopada 1995 r. na terenie o pow. ponad 1.50 ha odkryto 246 obiektów starożytnych. (1\*)

Lokalizacja badanych stanowisk archeologicznych na południowy zachód od Sękowic. Nr 7 oznaczono stanowisko wielokulturowe, a nr 8 cmentarzysko. (1\*)



Prace terenowe prowadzono w dwóch etapach. W pierwszym etapie zdjęto warstwę wierzchnią gruntu o głębokości 30 - 40 cm sprzętem mechanicznym za pomocą spychaczy typu S-170 i DT-75. W drugim etapie ręcznie doczyszczono odkryte obiekty. Do tego celu zatrudniono ok. 20 pracowników fizycznych z Sękowic i Gubina. Odkryto dwa stanowiska, które oznaczono nr 7 i 8.

Situla z blachy brązowej stanowiąca wyposażenie ciałopalanego grobu popielnicowego w Sękowicach. (1\*)

Stanowisko nr 8 położone było około 900 m na południowy zachód od centrum wsi, na płaskim piaszczystym

wyniesieniu w obrębie doliny Nysy Łużyckiej i około 250 m na wschód obecnego (ustabilizowanego wałami przeciwpowodziowymi) koryta rzeki. Oprócz dominujących ciałopalnych pochówków, jednego grobu jamowego oraz kilku grobów symbolicznych rozpoznano też 101 jam. Pochowano w nich pozostałości po kremacji oraz stypach. Cała powierzchnia była wykorzystana do pochówków przez jeden mały ród. Jego członkowie mogli zajmować teren w trójkącie wyznaczonym przez miejscowości: Sękowice – Polanowice – Starosiedle. Czas użytkowania cmentarzyska wynosi ok. 120-150 lat. Okres jego użytkowania szacuje się od drugiej połowy VI w. p.n.e. do początków wieku IV.

Najciekawszym odkrytym obiektem była situla z brązu. Situla jest to duże naczynie używane w starożytności m.in. w obrzędach rytualnych. Naczynia takie stanowiły wyposażenie bogatych grobów odkrytych we Włoszech, Niemczech, Austrii i Słowenii. Na ziemiach polskich podobny obiekt znaleziono w okolicach Zamościa i Namysłowa. Znaleziono także żelazny miecz jednosieczny, noże bojowe, brązową zapinkę z ozdobną nóżką, drewniany czerpak i szpatułki.

Roboty budowlane przy budowie mostu na Nysie Łużyckiej rozpoczęły się wiosną 1997 r. Prowadziło je Przedsiębiorstwo Eksportowe Budownictwa Komunikacyjnego „Dromex” z Warszawy. Koszt tej inwestycji wynosił 3.310 mln ECU (3\*). Zasadniczą ideą, jaka przyświecała inwestorowi budowy nowego przejścia granicznego, było odciążenie mostu



granicznego w centrum Gubina. W skład zadania wchodził terminal dla wielotonowych ciężarówek przy moście. Generalnym wykonawcą całości była gorzowska firma Z. Marciniak. Wszystkie środki finansowe na całe zamierzenie uzyskano z istniejącego wówczas funduszu PHARE. Budowa samej obwodnicy kosztowała 6.815 mln ECU (3\*).

Pylon mostowy na polskim brzegu Nysy Łużyckiej z podaną datą budowy mostu



Okucia pylonu mostowego zawierają płaskorzeźbę wykonaną w brązie z wizerunkiem króla Bolesława Chrobrego i cesarza Niemiec Ottona II. Symbolika ta nawiązuje do zjazdu gnieźnieńskiego w 1000 r.



Opisując to zamierzenie inwestycyjne nie sposób pominąć wątku kryminalnego, który mu towarzyszył (2\*). Związany on był z przemysłem spirytusu. Odbывał się on tzw. mostem technicznym, który został zbudowany na początku 1997 r. i służył do pracy przy głównym obiekcie. W owym czasie w naszym kraju rozwinęły się różne mafie kontrolujące przemysł, prostytucję i podziemną działalność gospodarczą. Związane to było z przemianami ustrojowymi, brakiem przepisów prawa regulujących zmiany gospodarcze oraz słabością organów państwa nadzorujących te procesy. Mafie prowadziły między sobą bezwzględny walkę o wpływy i podział łupów. Zginął jeden mieszkaniec Gubina uwikłany w taką działalność o pseudonimie „Miki” (Romuald N.). Głównym organizatorem przemysłu spirytusu był Zbigniew M. ps. Carington. Pochodzący z Zawidowa w dolnośląskim. Miał on zarejestrowane w Zgorzelcu dwie firmy transportowe. Oficjalnie zajmowały się one przewozem mebli. Naprawdę szmuglowano przez granicę różne towary, głównie papierosy. Do grupy skaperozano kilku pograniczników i dwóch stróżów pilnujących mostu.

Przebieg obwodnicy Gubina liczący 12.30 km. Trasa wymagała budowy trzech mostów: na Nysie Łużyckiej, na Lubszy (5 km) i Wełmicy (6 km) (3\*)

W sierpniu 1997 r. przez most techniczny w Sękowicach ruszył przemysł spirytusu na olbrzymią skalę. Nocami przemysłowi tiry wypełnione spirytusem. W sposób ekwilibrystyczny przejeżdżały przez most, który nie był projektowany na takie obciążenia. Ciężarówki jechały dalej wątem powodziowym nad Nysą i na leśnych polanach przetadowywano beczki ze spirytusem na inne mniejsze samochody i rozwożono po całej Polsce. Dalsza podróż była już bezpieczna. We wrześniu jeden z tirów przewożący spirytus zahaczył o dźwig, który pracował przy budowie mostu przewracając go. Zrobiła się afera. W nocy 28 września 1998 r. organy ścigania urządziły zasadzkę. Zatrzymano między innymi Caringtona, który w swojej limuzynie z bliskiej okolicy, nadzorował przemysł. Oczywiście do niczego się nie przyznawał. Oświadczył, że jest tylko przypadkowym turystą przebywającym na tym terenie. Nagle w samocho-

dzie odezwał się telefon. W obecności służb ktoś zameldował: „że samochody z alkoholem są już daleko i można kończyć akcję, wszystko się udało”. W tej sytuacji zatrzymany przyznał się do wszystkiego i zaczął wszystkich „sypać”. W czasie akcji przemysłu gangsterzy zastrzelili 13 osób, a kilkadziesiąt zostało rannych. Między innymi zastrzelono podwładnego Caringtona, który działając w strukturach mafii próbował przemycić na własną rękę. Po wszechnie było wiadomo, że tylko więzienie może uratować gangsterom życie. Dlatego wszyscy poszli na współpracę. Na Ławie oskarżonych zasiadło 27 osób. Ustalono, że przejechało przez most 80 tirów z 2 milionami litrów spirytusu. Skarb Państwa z tytułu niezapłaconych podatków stracił 154 mln ówczesnych złotych. Znaczną część tej należności odzyskano.

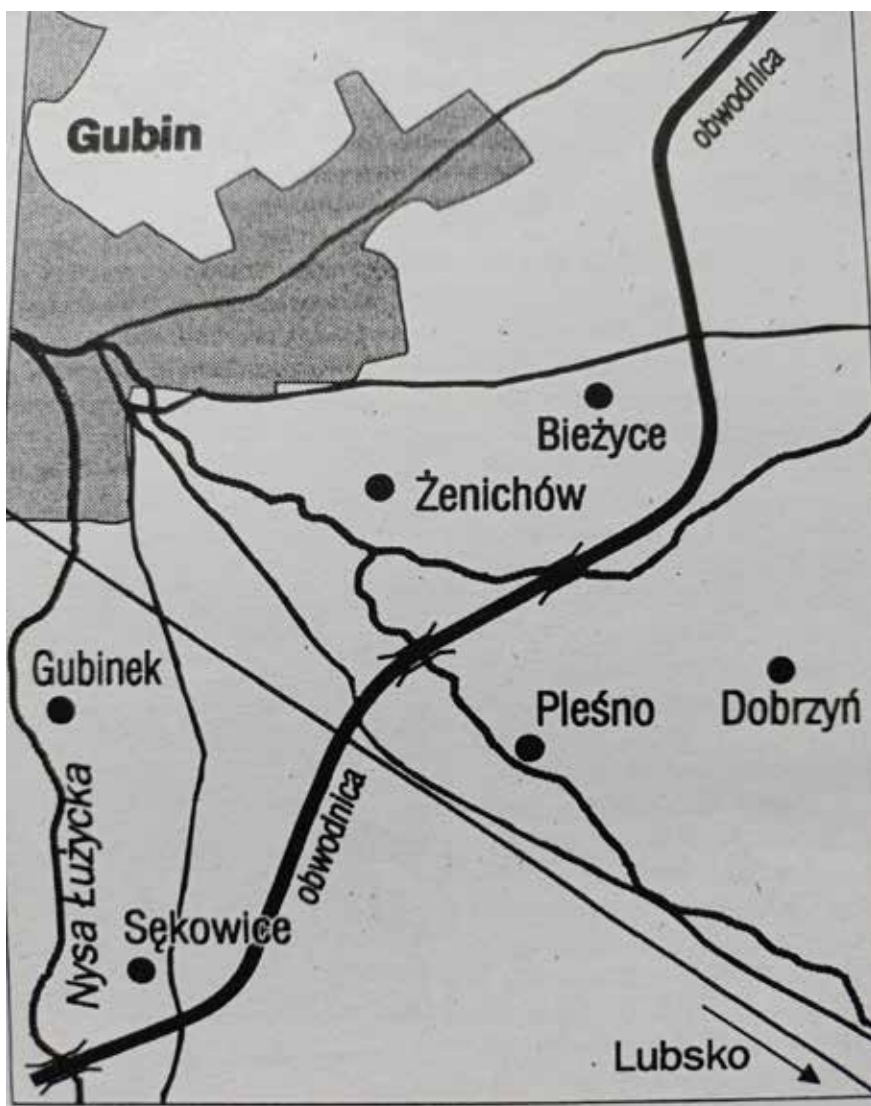
Inną pamiątką po budowie przejścia granicznego i obwodnicy Gubina są wy-

kopane zbiorniki wodne w okolicznych wsiach. Ziemia była potrzebna na budowę. Teren przejścia został podniesiony średnio o ok. 140 m nad ówczesny poziom, by uniknąć zalewania przez Nysę Łużycką w czasie „wysokiej wody”. Należy też dodać, że główny wykonawca zamierzenia gorzowska firma Z. Marciniak wskutek kar umownych z tytułu przekroczenia terminów i wad wykonawczych ogłosiła upadłość.

### Zenon Pilarczyk

#### źródła:

- 1\* - Jarosław Lewczuk: „Sękowice Gmina Gubin, stanowisko 8”, wyd. LTN Zielona Góra 2004.
- 2\* - Portal internetowy Onet, artykuł z 7.06.2004 r. „O jeden most za dużo”.
- 3\* - „Gazeta Lubuska” z 27.01.1998 r. (ECU-Europejska Jednostka Walutowa używana przed przyjęciem Euro w l. 1979 – 1999).





# Gorzów: pierwszy krok w stronę centrum przesiadkowego

Przetarg na firmę dla przebudowy terenu w rejonie dworców PKP i PKS ogłoszony. W dokumentacji na próżno szukać określenia centrum czy węzeł, ale za rok po modernizacji Dworcowej, Jancarza i Składowej łącznie z torowiskiem w Dworcowej do realizacji takiego centrum będzie znacznie bliżej.

**G**orzowski magistrat w lutym ogłosił przetarg na przebudowę ulic Dworcowej, Jancarza i Składowej. W zakresie prac jest również nowe torowisko – stara, od lat nie używana, pętla tramwajowa zostanie zdemontowana. Po modernizacji przy dworcu PKP będzie ślepo zakończony tor, wygięty w stronę ul. Jancarza. W zamówieniu urzędnicy wskazują, że do przebudowy jest 190 m ul. Dworcowej, plac Dworcowy oraz 500 m ulic Jancarza i Składowej. Przebudowane będą infrastruktura tramwajowa, oświetlenie, sieci wodociągowe i kanalizacja. Wybudowana zostanie toaleta dla podróżnych. W ramach tego samego kontraktu ma powstać system dynamicznej informacji pasażerskiej oraz system monitoringu miejskiego.

W związku z planowaną inwestycją, w rezultacie przebudowy, zmieni się organizacja ruchu – dojazd do ul. Jancarza będzie realizowany przez jezdnię prowadzącą do dworca PKS. To wymaga wybudowania na ul. Jancarza skrzyżowania z wzajemem na jezdnię prowadzącą przy dworcu PKS. Dworcowa od jezdni prowadzącej do dworca PKS do placu dworcowego zostanie wyłączone z ruchu kotowego. Przy ul. Jancarza na wysokości dworca PKS zaplanowano obustronne zatoki autobusowe. Istniejąca pętla tramwajowa zostanie zlikwidowana. W zamian tor tramwajowy zakończy się ślepo, lekkim łukiem w kierunku zachodnim i ul. Jancarza. Przystanek tramwajowy powstanie po północnej stronie ul. Jancarza i Składowej. Wykonana zostanie sygnalizacja świetlna w miejscu przecięcia ul. Dworcowej z linią tramwajową.

Gdy oddawaliśmy bieżący numer Biuletynu do druku mijał termin składania ofert (20 marca), zatem niewykluczone, że znana jest już firma wykonawcza dla tej miejskiej inwestycji. Na realizację całej budowy drogowcy mają dokładnie rok. Co ciekawe, same roboty budowlane związane z przebudową Dworcowej wraz z torowiskiem tramwajowym (są objęte dofinansowaniem unijnym) mają być zakończone znacznie wcześniej – do 30 września 2023 roku.



## Jest perspektywa dla lepszych przejazdów

Ulica Dworcowa i rejon dworców PKP oraz PKS to jedna z najbardziej zaniedbanych części Gorzowa. To zacznie się zmieniać gdy tylko miasto przekaze plac budowy wykonawcy. Magistrat zarezerwował na to zadanie 15,9 mln zł – to ma być pierwszy etap prowadzący do stworzenia kompletnego węzła przesiadkowego. Prace będą realizowane ze środków miasta oraz spółki PWiK, z udziałem dofinansowania z POIiŚ oraz rządowego funduszu inwestycji lokalnych.

Miasto zapowiada, że wczesną wiosną rozpoczną się pierwsze działania budowlanych. Z kolei jesienią powinny zostać zakończone prace na ulicy Dworcowej razem z krańcówką torowiska. Powinny też być sfinalizowane roboty związane z zagospodarowaniem placu przed dworcem PKP oraz budowa deptaku w ciągu ulicy Dworcowej. A późną wiosną przyszłego roku planowane są odbiory budowy zatok autobusowych w ciągu ulicy Jancarza, budowa parkingów kieszonkowych, remont nawierzchni ulic Jancarza i Składowej oraz budowa ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż tych ulic.

## Co kryje dokumentacja?

Przedmiotem ogłoszonego zamówienia jest wykonanie robót budowlanych polegających na przebudowie Dworcowej wraz z torowiskiem (na odcinku od skrzyżowania z Sikorskiego do placu przed dworcem PKP) i przebudową sieci trakcyjnej w obrębie placu przed dworcem PKP, dostawie z montażem kamer monitoringu, budowie węzła przesiadkowego wraz z przebudową Składowej i Jancarza, budowie toalety dla podróżnych, przebudowie sieci wodociągowej i kanalizacji sanitarnej, zgodnie z dokumentacją projektową.

## Lista zadań do wykonania w ramach kontraktu:

- 1) przebudowa ul. Dworcowej w ramach projektu „System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie”:
  - przebudowa ul. Dworcowej na odcinku ok. 190 m,
  - budowa i przebudowa skrzyżowań w ciągu istniejących ulic,
  - przebudowa torowiska tramwajowego w ciągu ul. Dworcowej na odcinku od skrzyżowania z ul. Sikorskiego do placu przed dworcem PKP,
  - przebudowa trakcji tramwajowej w obrębie placu przed dworcem PKP wraz z elementami sterowania ruchem tramwajowym,

- budowa miejsc obsługi pasażerów w postaci miejsc parkingowych, w tym dla osób niepełnosprawnych,
- przebudowa placu przed dworcem PKP,
- budowa elementów spowolnienia ruchu w postaci skrzyżowań wyniesionych,
- doświetlenie przejść dla pieszych,
- przebudowa zjazdów na posesje przyległe,
- budowa i przebudowa ciągów pieszych,
- budowa ciągów pieszo-rowerowych,
- budowa i przebudowa odcinków kanalizacji deszczowej wraz z budową włączy do istniejących kolektorów wód deszczowych,
- rozbiórka kolidujących obiektów budowlanych,
- przebudowa kolidujących sieci uzbrojenia terenu,
- usunięcie kolidujących drzew i krzewów,
- wykonanie nasadzeń zastępczych drzew,
- wykonanie terenów zielonych,
- uaktualnienie projektu czasowej organizacji ruchu, wprowadzenie, utrzymanie i aktualizacja czasowej organizacji ruchu,
- stała organizacja ruchu,
- dostawa z montażem 1 szt. tablicy pamiątkowej/informacyjnej oraz demontaż z montażem 1 szt. tablicy pamiątkowej/informacyjnej.

2) dostawa z montażem kamer monitoringu w ramach projektu „System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie”:

- dostawa z montażem 4 szt. kamer monitoringu oraz włączenie i zintegrowanie zamontowanych kamer do oprogramowania i systemu monitoringu wizyjnego funkcjonującego w Gorzowie wraz z wykonaniem kanalizacji i zasilania do tych kamer,
- budowa elementów kanalizacji teletechnicznych i zasilania w energię elektryczną dla systemu monitoringu wizyjnego.

3) budowa węzła przesiadkowego w ramach zadania pn. „Przebudowa dróg wraz z infrastrukturą transportu publicznego w rejonie dworca PKP”:

- przebudowa ul. Jancarza wraz z ul. Składową na odcinku ok. 504 m,
- przebudowa 1 skrzyżowania zwykłego ul. Dworcowej z ul. Jancarza,
- przebudowa zjazdów publicznych na posesje przyległe,
- budowa i przebudowa ciągów pieszych,
- budowa i przebudowa dróg rowerowych oraz dróg pieszo-rowerowych,

- budowa 2 szt. zatok autobusowych wzdłuż ul. Jancarza,
- budowa odcinków kolektorów kanalizacji deszczowej i przebudowa odcinków kanalizacji deszczowej wraz z budową włączy do istniejących kolektorów wód deszczowych,
- przebudowa oświetlenia drogowego wzdłuż zatoki autobusowej na ul. Jancarza,
- doświetlenie przejść dla pieszych,
- budowa systemu sygnalizacji drogowej dla pojazdów samochodowych (sygnalizatory dwukomorowe przed przejazdami przez torowisko tramwajowe 3 szt.) wraz z systemem sygnalizacji dla tramwajów,
- przebudowa kolidujących odcinków sieci uzbrojenia terenu w zakresie sieci energetycznych średniego i niskiego napięcia, sieci gazowej, sieci teletechnicznych itp.,
- usunięcie kolidujących drzew i krzewów,
- wykonanie nasadzeń zastępczych drzew,
- wykonanie terenów zielonych,
- uaktualnienie projektu czasowej organizacji ruchu, wprowadzenie, utrzymanie i aktualizacja czasowej organizacji ruchu,
- stała organizacja ruchu,
- dostawa z montażem 2 szt. tablic pamiątkowych/informacyjnych,
- budowa toalety dla podróżnych.

4) przebudowa sieci wodociągowej i kanalizacji sanitarnej:

- w obrębie ul. Dworcowej i placu przed dworcem PKP,
- w obrębie ul. Jancarza i ul. Składowej.

...

**Parametry projektowanych rozwiązań:**

- długość przebudowanych i rozbudowanych odcinków ulic Dworcowej, Jancarza i Składowej – około 694 m,
- długość przebudowanego torowiska – około 250 m,
- długość projektowanego odcinka kanalizacji deszczowej około 700 m.

**Autor dokumentacji projektowej – Biuro Projektowe Tomasz Romankiewicz**

### Układ komunikacyjny

W ocenie projektantów, rozbudowa odcinków ulic Dworcowej, Jancarza i Składowej pod względem komunikacyjnym nie przyniesie istotnych zmian, ponieważ dokumentacja została opracowana na podstawie obecnej lokalizacji ciągów komunikacyjnych oraz ich połączeń z istniejącą siecią ulic w mieście. Zakres przewidzianych prac ma charakter jedynie modernizacyjny i do-

stosujący do planowanego zagospodarowania. Jediną istotną zmianą jest nowe miejsce krzyżowania się ul. Dworcowej z ciągiem ulicy Jancarza-Składowa. Projekt zakłada bowiem zmianę przebiegu jezdni ul. Dworcowej w obszar obecnego parkingu przed budynkiem dworca PKS i włączenie jej w ciąg ul. Jancarza-Składowa w nowym miejscu na zasadzie skrzyżowania zwykłego. Część ul. Dworcowej która zostanie wyłączone z ruchu samochodowego przeznaczona zostanie na prowadzenie ruchu pieszego i rowerowego (deptak) wraz z prowadzeniem jednotorowej, dwukierunkowej linii tramwajowej łączącej plac dworcowy z linią główną tramwajową zlokalizowaną wzdłuż ul. Sikorskiego.

W zakresie ciągu ulicy Jancarza-Składowa, prace związane z przebiegiem jezdni ulicy będą miały jedynie charakter regulacyjny dostosowujący jej zagospodarowanie do planowanej funkcji oraz warunków bezpieczeństwa poprzez remont z ewentualnym wzmocnieniem nawierzchni, wykonanie elementów uspokajających ruch, wprowadzenie zatok postojowych, zatok autobusowych itp.

### Zieleń i porządna toaleta

Realizacja projektu przebudowy wymaga ingerencji w istniejącą zieleni. Stąd zaplanowano wycinki pojedynczych drzew i krzewów, kolidujących z projektowanymi drogami pieszo-rowerowymi, zatokami postojowymi lub w przypadkach gdy ich lokalizacja wpływa niekorzystnie na wzajemną widoczność uczestników ruchu.

Wycinka będzie realizowana na podstawie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej i będzie obejmować elementy określone w opracowaniu pn. „Inwentaryzacja zieleni z planem wycinki” będącym załącznikiem do dokumentacji budowlanej. W ramach prac dostosowawczych, w przypadku stwierdzenia wystąpienia poszczególnych konarów/gałęzi drzew lub krzewów w skrajni drogowej, rowerowej lub pieszej, w celu zabezpieczenia tej skrajni, istniejące poszczególne gałęzie tych drzew lub krzewów należy przyciąć.

Tereny nieprzeznaczone pod elementy komunikacji oraz tereny, na których zaplanowano wykonanie elementów zieleni zorganizowanej, zostaną umocnione poprzez pokrycie warstwą ziemi urodzajnej (humusu) grubości min. 15 cm oraz obsianie mieszaną nasion traw przeznaczonych na tereny nastonecznione. W ramach projektu



wzdłuż ciągu ul. Dworcowej oraz w obszarze placu dworcowego zaplanowano elementy zieleni zorganizowanej w postaci zieleńców oraz klombów, na których zaprojektowano nasadzenia drzew.

Podsumowując, warto zaznaczyć, że aktualnie – i od lat – podróżujący koleją korzystają z plastikowej, przenośnej toalety zorganizowanej przez PKP. Po wykonaniu wszystkich zaplanowanych prac w ramach inwestycji, sytuacja się zmieni na lepsze... Zaprojektowano dostawę i montaż prefabrykowanego wolno stojącego obiektu budowlanego niezwiązanego trwale z gruntem, który będzie stanowił obiekt ogólnie dostępnej toalety publicznej. Wyposażenie obiektu będą stanowić dwa pomieszczenia ogólnie dostępne (toalety) oraz pomieszczenie gospodarcze/techniczne przeznaczone do obsługi obiektu z dostępem jedynie dla osób uprawnionych. Obiekt wyposażony będzie w media w postaci przyłącza wodociągowego, kanalizacji sanitarnej oraz zasilanie elektryczne i będzie umożliwiał użytkowanie we wszystkich warunkach oświetlenia oraz pory roku – obiekt całoroczny (wyposażo-



ny m.in. w oświetlenie, ogrzewanie elektryczne).

Toaleta wykonana będzie w całości z jednolitego, monolitycznego, samonośnego odlewu betonowokompozytowego, który będzie ustawiony na uprzednio wzmocnionym podłożu, bez konieczności fundamentowania, z możliwością późniejszego przestawienia obiektu do innej lokalizacji. Ściany zewnętrzne wykonane będą z okładziną z płyt kamiennych granitowych z elementami z płyt antracytowych. W gór-

nej części ściany czołowej oraz bocznych obiektu zostaną umieszczone podświetlane w warunkach nocnych piktogramy informacyjne.

Miejskiej przebudowie terenu w rejonie dworców PKP i PKS ma towarzyszyć – przygotowana przez spółkę kolejową i koordynowana z miastem – modernizacja dworca PKP. Na razie nie ma jednak informacji, kiedy dojdzie do zapowiadanego od lat przez kolej remontu.

oprac. redakcja Biuletynu LOIIB

## Kalendarium LOIIB Wydarzenia (grudzień 2022 – marzec 2023)

### Grudzień

- **16 grudnia** – posiedzenie Krajowego Sądu Dyscyplinarnego w Warszawie, udział wzięli Mirosław Gruszecki.

### Styczeń

- **4 stycznia** – Okręgowa Olimpiada Wiedzy Technicznej w „BUDOWLANCE” w Zielonej Górze, ul. Botaniczna 50, udział wzięli Tadeusz Glapa, Mirosław Gruszecki (zmiana siedziby spotkania).
- **9 stycznia** – kontynuacja kontroli oraz posiedzenia OKR LOIIB w siedzibie LOIIB w Gorzowie Wielkopolskim.
- **11 stycznia** – szkolenie pt.: „Zmiana warunków technicznych w zakresie dróg i mostów”, prowadzone przez dra inż. Artura Juszczaka w Zielonej Górze.
- **12-14 stycznia** – szkolenia Sekretarzy i Dyrektorów/Kierowników PIIB i OIIB w Warszawie.
- **17 stycznia** – posiedzenie Krajowej Komisji Prawno-Regulaminowej Krajowej Rady PIIB w Warszawie, udział wzięli Mirosław Gruszecki.
- **19 stycznia** – szkolenie pt.: „Zmiana warunków technicznych w zakresie dróg i mostów”, prowadzone przez dra inż. Artura Juszczaka w Gorzowie Wielkopolskim.
- **19 stycznia** – roczna kontrola oraz posiedzenia OKR LOIIB w siedzibie LOIIB w Gorzowie Wielkopolskim.
- **23 stycznia** – narada szkoleniowa KKR PIIB

z przewodniczącymi Okręgowych Komisji Rewizyjnych OIIB, udział wzięli Mirosław Gruszecki.

- **23 stycznia** – posiedzenie OKK LOIIB w siedzibie LOIIB w Gorzowie Wielkopolskim.
- **24 stycznia** – posiedzenie OR LOIIB w siedzibie LOIIB w Gorzowie Wielkopolskim.
- **25 stycznia** – szkolenie pt.: „Zmiana warunków technicznych w zakresie dróg i mostów”, prowadzone przez dra inż. Artura Juszczaka w Świebodzinie.
- **26 stycznia** – narada Przewodniczących Okręgowej Rady w formie zdalnej (online), udział wzięli Tadeusz Glapa.

### Luty

- **1 lutego** – posiedzenie Krajowej Rady PIIB w Poznaniu, udział wzięli Tadeusz Glapa.
- **1 lutego** – udział naszych przedstawicieli w Międzynarodowych Targach Budownictwa i Architektury „BUDMA 2023” w Poznaniu.
- **6 lutego** – szkolenie w formie online organizowane przez PIIB pt.: „Ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej inżynierów budownictwa”.
- **8 lutego** – posiedzenie OSD w siedzibie LOIIB w Gorzowie Wielkopolskim.
- **13 lutego** – roczna kontrola oraz posiedzenia OKR LOIIB w siedzibie LOIIB w Gorzowie Wielkopolskim.
- **15 lutego** – szkolenie pt.: „Zastosowanie technologii PCC przy naprawach i zabezpieczeniu

obiektów hydrotechnicznych”. prowadzone przez Wojciecha Porębę i Sylwestra Stankiewicza w Zielonej Górze.

- **16 lutego** – szkolenie pt.: „Zastosowanie technologii PCC przy naprawach i zabezpieczeniu obiektów hydrotechnicznych”, prowadzone przez Wojciecha Porębę i Sylwestra Stankiewicza w Gorzowie Wielkopolskim.
- **22 lutego** – konferencja SatGisPlan 2023 o Geoinformatyce i Technikach Satelitarnych w Parku Naukowo-Technologicznym Nowy Kisielin – ul. Antoniego Wysockiego 2 w Zielonej Górze, udział wzięli Tadeusz Glapa, Mirosław Gruszecki.
- **23 lutego** - 1 marca – kursy pt.: „Sporządzanie świadectw charakterystyki energetycznej budynków” w trybie stacjonarnym i w trybie online organizowane przez Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska Uniwersytetu Zielonogórskiego.
- **28 lutego** – posiedzenie OR LOIIB w siedzibie LOIIB w Zielonej Górze na UZ – ul. Szafrana.

### Marzec

- **3 marca** – szkolenie pt.: „Zmiana warunków technicznych w zakresie dróg i mostów”, prowadzone przez dra inż. Artura Juszczaka w Żarach.
- **4 marca** – XXXVI Olimpiada Wiedzy i Umiejętności Budowlanych w „BUDOWLANCE” w Zielonej Górze, ul. Botaniczna 50, udział wzięli Tadeusz Glapa, Mirosław Gruszecki.

# Gorzów ma miejską spółkę budowlaną

29 września 2021 roku gorzowska rada miasta przyjęła uchwałę o utworzeniu spółki komunalnej Gorzowskie Inwestycje Miejskie. Akt założycielski podpisano 25 października 2021 roku. Jej zadania to przygotowanie, prowadzenie i nadzorowanie miejskich budów. Po okresie organizacyjnym jednostka już działa – aktualnie realizuje 9 inwestycji i przygotowuje się do przejęcia kolejnych 8 inwestycji.



**Listopad 2022 – uroczyste podpisanie umowy na realizację przebudowy internatu z poradnią psychologiczną w budynku szpitalnym przy Warszawskiej**

**W**śród przygotowanych przez spółkę budów jest m.in. tzw. północna obwodnica Gorzowa – droga łącząca Górczyńską, Kazimierza Wielkiego, Żwirową i dalej prowadząca do Myśliborskiej. Ma też już na

koncie przeprowadzenie przetargu na remont Kosynierów Gdyńskich z przebudową skrzyżowania Stowiańskiej, Roosevelta, Żwirowej i Kosynierów Gdyńskich oraz skrzyżowania Stowiańskiej i Fredry na rondo przy Stowiance oraz

wymianę nawierzchni na części Stowiańskiej. Ponadto organizuje modernizację deptaku przy Hawelańskiej wraz z Hawelańską i Wetnianym Rynkiem.



Miejska spółka w listopadzie ubiegłego roku sfinalizowała przetarg na wykonawcę pierwszego etapu prac związanych z przystosowaniem poszpitalnych budynków przy Warszawskiej do nowej siedziby internatu dla uczniów Centrum Edukacji Zawodowej i Biznesu oraz Poradni Psychologiczno-Pedagogicznej. Aktualnie realizowany jest pierwszy etap inwestycji. W budynku poradni zakończono roboty rozbiórkowe wewnątrz budynku, wymienione zostały także nadproża oraz prace murarskie. W tej chwili trwają prace związane z wymianą pokrycia dachowego. W budynku internatu zakończono roboty rozbiórkowe w możliwym obecnie do wykonania zakresie, obecnie wstawiane są nadproża w ścianach. Natomiast w piwnicy na ukończeniu są prace związane z wybieraniem ziemi. Trwają przygotowania do rozpoczęcia prac na dachu (rozbiórka istniejącego pokrycia, wykonywanie nowego).

W 2022 roku spółka zakończyła trzy inwestycje: budowę odcinka ul. Utanów – etap II, budowę odcinka ul. Komandosów oraz modernizację terenu przy boisku sportowym i placu zabaw przy ul. Strażackiej.

W 2023 roku odebrano kolejne dwie inwestycje: budowę ul. Sosnowej i budowę drogi z kostki brukowej oraz budowę oświetlenia przy ul. Wał Poprzeczny – etap II. Wszystkie zadania zostały zrealizowane w terminie. Z kolei w planach GIM jest przygotowanie postępowania dla nowych, w pełni uzbrojonych terenów inwestycyjnych (216 ha) w rejonie skrzyżowania Mironickiej z Myśliborską. W kolejce czekają kolejne inwestycje, których realizacją ma zająć się GIM – to m.in. budowa ulicy Spichrzowej, termomodernizacja SP5 i ZS14 czy budowa ścieżki rowerowej wzdłuż Kłodawki.

### **GIM – alternatywa dla wydziału inwestycji**

Pierwsze informacje o planach powołania spółki miasto podało w lipcu 2021 roku. Władze Gorzowa, po analizie funkcjonowania spółek inwestycyjnych w innych miastach, uznały, że powołanie takiej jednostki usprawni procesy inwestycyjne już realizowanych i przyszłych budów. Taki plan również dlatego, że gorzowski wydział inwestycji od dawna

boryka się z niedoborem kadr. Ofertami pracy – i płacy – w magistracie nie są zainteresowani wysokiej klasy specjaliści, a doświadczeni inżynierowie budownictwa odchodzą z wydziału inwestycji do sektora prywatnego. Nowa spółka miała zmienić niekorzystny trend.

### **Tylko nowe projekty**

GIM od listopada 2021 roku kieruje Dariusz Mleczak – w rozmowie z redakcją Biuletynu LOIIB przekazał, że spółka komunalna przyjmuje dedykowane zadania do realizacji, które są generowane przez miasto, radnych czy w ramach budżetu obywatelskiego. – To decyzje na poziomie kolegium, poszczególnych wydziałów.

Przyjęcie zadania do GIM zależy od specyfiki, rodzaju, poziomu skomplikowania oraz wielkości finansowania inwestycji. Jeżeli jest kosztowna to na pewno są większe szanse, że znajdzie się w zakresie obowiązków spółki. Zatem cena także jest czynnikiem znaczącym.

### **Odpowiedź na deficyt fachowców**

Dla powołania spółki istotą było sprawne pozyskiwanie środków zewnętrznych oraz zapewnienie korzystniejszych warunków płacowych dla kadry przygotowującej, prowadzącej i nadzorującej miejskie budowy. Stąd zapytaliśmy prezesa Mleczaka o rezultat.

Odpowiadając podkreślił, że rynek branży budowlanej w Gorzowie, a szczególnie rynek pracy inżynierów budownictwa jest wąski, także dlatego, że w mieście nie ma kształcenia w tych profesjach. Działania władz w kierunku rozwoju szkolnictwa zawodowego zmienią to na korzyść, ale nie od razu – to zajmie lata. Fachowcy, których pozyskuje GIM to ludzie z określonym doświadczeniem, kompetencjami. Spółka bez przerwy zabiega o inżynierów, inżynierów budownictwa w różnym zakresie, z wszelkiego rodzaju niezbędnymi uprawnieniami budowlanymi, projektowymi czy nadzorczymi. – Te poszukiwania nie są łatwe. Regularnie ogłaszamy nabory, bywa, że są zupełnie nietrafione – zgłaszają się osoby bez oczekiwanego przez nas przygotowania. Właśnie po naborach widzimy, że to niezwykle wąski rynek – zaznaczył prezes spółki.

Z kolei struktura spółki – GIM to spółka prawa handlowego – daje większe możliwości wpływu na wynagrodzenia niż urząd miasta, który jest obciążony ustawami o samorządzie terytorialnym, zasadami finansów publicznych. Niewątpliwie spółka komunalna ma czym zachęcić do pracy – stara się działać adekwatnie do warunków rynkowych w branży budowlanej na naszym terenie. To oznacza, że statystyczny inżynier budownictwa w GIM zarabia więcej niż jego odpowiednik w wydziale inwestycji urzędu miasta. O ile więcej? Prezes Mleczak nie chciał zdradzić szczegółów. – Działamy na dynamicznym rynku. Jesteśmy w fazie pozyskiwania nowych pracowników. Upublicznianie takich wskaźników nie ułatwia zadania – stwierdził.

### **Pierwszy duży kontrakt**

Spółka Gorzowskie Inwestycje Miejskie zaczyna działanie, gdy otrzyma zlecenie realizacji zadania powierzonego. Podpisanie kontraktu z wykonawcą to dla GIM część czasochłonnego procesu – aby go zrealizować do działania muszą być zaangażowani wysokiej klasy specjaliści. – Proces przygotowawczy inwestycji i sprawne prowadzenie przetargu – bo to przede wszystkim mam na myśli – wymaga grona specjalistów i fachowców, którzy to przeprowadzą. Ogromną rolę odgrywa przebieg realizacji inwestycji. Jednak to sama realizacja zadania jest sprawdzianem dla naszego zespołu. Inwestycje wymagają ciągłego nadzoru, szybkiej reakcji, decyzyjności oraz sprawnej koordynacji i kompetencji. Wszystko to motywuje fakt, iż realizujemy inwestycje miejskie – dla mieszkańców Gorzowa – podkreślił prezes GIM.

Pierwszym dużym kompletnym zadaniem GIM było przeprowadzenie przetargu na wykonawcę przebudowy internatu z poradnią psychologiczną w budynku poszpitalnym przy Warszawskiej. Inwestycja jest realizowana z budżetu miasta z udziałem środków z rządowego programu Polski Ład. Kontrakt realizuje gorzowska spółka Gotech za niecałe 40 mln zł. Prace mają być wykonane w dwa lata, na koniec 2024 roku.

**Adam Oziewicz**

**Fotorelacja:**  
**Gorzów: Wybrane inwestycje przygotowywane przez spółkę miejską GIM**



**Budowa zaplecza stadionu przy Krasińskiego**



**Przebudowa internatu przy Warszawskiej**



**Przebudowa drogi i układu komunikacyjnego Kosynierów Gdynskich**



**Rozwój terenów inwestycyjnych północnej części Gorzowa**



**Modernizacja deptaku przy Hawelańskiej**



**Rozbudowa cmentarza komunalnego – etap II**