



PERŁA ZABYTKOWEGO BUDOWNICTWA DREWNIANEGO

- Remonty i budowa dróg wojewódzkich w Lubelskiem • Oczyszczalnia zasilana Słońcem •
- Współpraca z biznesem i umiędzynarodowienie • „Napoleon inżynierii” z Polski •

LUBELSKA OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

20-150 Lublin, ul. Bursaki 19

tel./fax 81 534-78-12

www.lub.piib.org.pl

e-mail: lub@piib.org.pl

Biuro czynne: poniedziałek, środa, czwartek,
piątek w godz. 8.00–16.00
wtorek w godz. 9.00–17.00

Przewodnicząca Okręgowej Rady

tel. 81 534-78-11

Biuro w Lublinie

Dyrektor biura – tel. 81 534-78-13

Sekretariat biura – tel. 81 534-78-12

Główna księgową – tel. 81 534-78-14

Sekcja księgowości – tel. 81 741-40-95

Sekcja spraw członkowskich – tel. 81 534-78-16

Sekcja szkolenia – tel. 81 534-78-17

Sekcja uprawnień budowlanych

– tel. 81 741-41-83

Sekcja obsługi organów Izby – tel. 81 534-78-15

Biuro terenowe w Białej Podlaskiej

21-500 Biała Podlaska, ul. Narutowicza 10

(Dom Technika NOT Oddział Regionalny),

pok. nr 2 (I piętro)

Terminy dyżurów: w poniedziałki i czwartki

w godz. 11.00–14.00; w środy w godz. 9.00–12.00

biala@lub.piib.org.pl

tel. 83 343-62-05; fax 83 343-60-08

Biuro terenowe w Chełmie

22-100 Chełm, ul. Lwowska 51,

Budynek „PROF-MED”

Terminy dyżurów: we wtorki w godz. 9.00–12.00;

w środy i czwartki w godz. 15.00–18.00

chelmlub@lub.piib.org.pl; tel. 82 563-36-59

Biuro terenowe w Zamościu

22-400 Zamość, ul. Rynek Wielki 6

(Dom Technika NOT)

Terminy dyżurów: we wtorki i środy

w godz. 11.00–14.00; w piątki w godz. 10.00–13.00

zamosc@lub.piib.org.pl;

tel. 84 639-10-28



*Z okazji zbliżających się
Świąt Bożego Narodzenia,
ale i w tym trudnym czasie pandemii koronawirusa,
kiedy martwimy się o zdrowie
naszych bliskich i nasze własne
składamy wszystkim członkom
Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa
najlepsze życzenia świąteczne
Łącząc je z życzeniami: nadziei – by nie opuszczała,
radości – by rozweselała, miłości – by obrodziła
i dobroci – by zawsze była*

*Okręgowa Rada
Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa*

SPIS TREŚCI

Nowelizacja Prawa budowlanego oczami ekspertów	4
Szukasz specjalisty? Skorzystaj z naszej wyszukiwarki	6
Remonty i budowa dróg wojewódzkich w Lubelskiem – rozmowa z P. Szumerą, dyrektorem ZDW Lublin	8
Uprawnienia budowlane bez tajemnic	11
Perła zabytkowego budownictwa drewnianego w Hannie	13
Współpraca z biznesem i umiędzynarodowienie – rozmowa z B. Kowalską, dziekanem Wydziału Inżynierii Środowiska PL	18
Oczyszczalnia zasilana Słońcem	21
Zarabiamy na zielonej energii – rozmowa ze S. Matyjaszczykiem, prezesem MPWiK Lublin	23
„Napoleon inżynierii” z Polski	24
XXXV sesja egzaminacyjna na uprawnienia budowlane w LOIB w obiektywie	28



Wydawca

Lubelska Okręgowa Izba
Inżynierów Budownictwa
20-150 Lublin, ul. Bursaki 19
tel./fax 81 534-78-12
www.lub.piib.org.pl
e-mail: lub@piib.org.pl

Redakcja

20-150 Lublin
ul. Bursaki 19
tel. 81 741-41-84

Redaktor naczelna

Urszula Kieller-Zawisza
tel. 81 741-41-84
e-mail: u.kieller@lub.piib.org.pl

Rada programowa

Janusz Iberszer – przewodniczący
Wiesław Nurek – wiceprzewodniczący
Jerzy Adamczyk – sekretarz
Wiesław Bocheńczyk
Tomasz Grzeszczak
Jerzy Kamiński
Edward Partyka
Andrzej Pichla
Wiesław Pomykała
Ryszard Siekierski

Skład i druk

Drukarnia ALF-GRAF
ul. Abramowicka 6, 20-442 Lublin
tel./fax 81 532-15-12
e-mail: info@alfgraf.com.pl

Redakcja zastrzega sobie prawo
skracania i adiustacji
publikowanych tekstów.

Lubelski Inżynier BUDOWNICTWA
dostępny jest także w wersji elektronicznej
na stronie internetowej LOIB:
www.lub.piib.org.pl

Na okładce:



Kościół
pw. św. Apostołów
Piotra i Pawła
w Hannie

Fot.:
U. Kieller-Zawisza



Szanowni Państwo, Koleżanki i Koledzy,

Zbliżamy się do końca 2020 r., który został zdominowany przez pandemię Covid-19 i związane z tym problemy.

Branża budowlana, wbrew wcześniejszym obawom, radzi sobie całkiem dobrze. Niestety, notowany od września, duży wzrost zakażeń może mieć wpływ na działalność firm budowlanych, głównie w odniesieniu do zasobów kadrowych.

Wprowadzone ograniczenia znacząco wpłynęły także na działalność izby. Zmuszeni byliśmy zrezygnować z posiedzeń, spotkań i szkoleń organizowanych w formie bezpośredniej na rzecz komunikacji zdalnej. Odbyła się tylko jedna sesja egzaminacyjna na uprawnienia budowlane. Planowana w tym roku na grudzień sesja jesienna, ze względu na sytuację epidemiczną, została odwołana.

W sferze legislacji najistotniejszym wydarzeniem było wejście w życie, z dniem 19 września, nowej ustawy Prawo budowlane. Komentarze dotyczące tej ustawy znajdziecie Państwo na kolejnych stronach.

W GUNB trwają prace nad cyfryzacją procesu budowlanego, w których uczestniczą m.in. przedstawiciele PIIB. Od sierpnia działa rządowa aplikacja do składania wniosków w procesie budowlanym – serwis e-budownictwo (e-budownictwo.gunb.gov.pl), w którym zamieszczono dziesięć formularzy, dotyczących wybranych procedur budowlanych. Obecnie trwa pilotaż wysyłania elektronicznego wniosku z załącznikiem projektu budowlanego do organów administracji architektoniczno-budowlanej w 17 starostwach powiatowych. 28.10.2020 r. Sejm uchwalił ustawę o zmianie niektórych ustaw wspierających rozwój mieszkalnictwa, która stanowi podstawę prawną do w/w działań.

Trwają także prace nad elektronicznym centralnym rejestrem osób posiadających uprawnienia budowlane e-CRUB, który zastąpi stary rejestr CRUB. Osoby znajdujące się w rejestrze, nie będą musiały dołączać do projektów budowlanych zaświadczeń o uprawnieniach i przynależności do izby zawodowej, organ będzie mógł sam to sprawdzić w rejestrze. Planuje się udostępnienie systemu dla użytkowników na dzień 7 grudnia.

GUNB deklaruje, że dostęp do wszystkich usług budowlanych poprzez e-budownictwo będzie gotowy do 2022 roku. Planowane jest jeszcze wprowadzenie elektronicznego dziennika budowy oraz konta inwestora w serwisie e-budownictwo.

Z okazji zbliżających się Świąt Bożego Narodzenia oraz Nowego Roku 2021 pragnę złożyć wszystkim Państwu i Waszym Rodzinom życzenia zdrowych i wesołych Świąt, spokoju oraz wszelkiej pomyślności w życiu prywatnym i zawodowym.

JOANNA GIEROBA
Przewodnicząca Rady
Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

Nowelizacja Prawa budowlanego oczami ekspertów

19 września 2020 r. weszła w życie nowelizacja ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz.U. z 2019 r. poz. 1186, z późn. zm.). Nowe przepisy zostały uchwalone ustawą z dnia 13 lutego 2020 r. o zmianie ustawy – Prawo budowlane i niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 471).

Ustawodawca poprzez nowelizację ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane z 13 lutego 2020 r. wprowadził wiele regulacji, których zadaniem ma być odformalizowanie procesu budowlanego. Tak założyli autorzy nowych przepisów. Część wprowadzonych zmian jest korzystna, część natomiast budzi zastrzeżenia środowiska budowlanego, które zgłaszało swoje uwagi w czasie procedowania zmian.

Jedną z najbardziej istotnych zmian zawarta w ust. 3 art. 34 dotyczy podziału projektu budowlanego na trzy: projekt zagospo-

darowania terenu, projekt architektoniczno-budowlany i projekt techniczny. Biorąc pod uwagę znaczenie dobrze skoordynowanego projektu budowlanego na proces budowlany, bezpieczeństwo konstrukcji oraz koszty realizacji inwestycji, zaproponowane przepisy w tym zakresie należy uznać raczej za nietrafione.

Podkreślić należy, że w całym procesie inwestycyjnym najważniejsza powinna być dbałość o bezpieczeństwo przyszłych użytkowników. Zapytaliśmy ekspertów, co sądzą na temat wprowadzonych zmian.



Dariusz Balwierz
Lubelski
Wojewódzki Inspektor
Nadzoru Budowlanego

Nowelizacja ustawy Prawo budowlane wprowadza istotne zmiany w postępowaniu dotyczącym legalizacji tzw. samowoli budowlanej.

To inwestor, właściciel lub zarządca obiektu może, w terminie 30 dni od dnia doręczenia postanowienia o wstrzymaniu budowy, złożyć wniosek o legalizację. Po złożeniu tego wniosku, organ nadzoru budowlanego nakłada obowiązek przedłożenia, w wyznaczonym terminie stosownych dokumentów. Gdy przedłożone dokumenty są poprawne ustalona zostaje opłata legalizacyjna, po uiszczeniu której organ wydaje decyzję o legalizacji.

Gdy od zakończenia budowy minęło co najmniej 20 lat, prowadzone jest uproszczone postępowanie legalizacyjne. Inicjatorem tego postępowania jest właściciel lub inwestor obiektu budowlanego, który musi wystąpić z wnioskiem do organu nadzoru budowlanego. W postępowaniu uproszczonym nie sprawdza się zgodności budowy z ustaleniami MPZP lub warunkami zabudowy. Stan obiektu nie może stwarzać zagrożenia życia lub zdrowia ludzi oraz musi pozwalać na jego bezpieczne użytkowanie. Potwierdzić to ma ekspertyza techniczna. W postępowaniu uproszczonym nie ustala się opłaty legalizacyjnej.

Zasadniczą zmianą jest więc to, że właściwy podmiot musi chcieć zalegalizować samowolę budowlaną. Drugą nowością jest postępowanie uproszczone w przypadku starszych samowoli budowlanych.

Wprowadzone zmiany w przejrzysty sposób wskazują możliwe ścieżki do legalizacji samowoli budowlanej. Zasadniczą kwestią, a niekiedy istotnym problemem dla organów nadzoru budowlanego będzie ustalenie daty zakończenia budowy, szczególnie gdy okres ten będzie zawierał się w okolicach granicznych 20 lat. Jestem jednak przekonany, że dysponując szerokimi możliwościami pozyskania materiału dowodowego, ustalenie tej daty nie będzie zbyt uciążliwe.



Joanna Gieroba
przewodnicząca
Rady Lubelskiej OIIB

Jedną z najbardziej istotnych zmian w znówelizowanej ustawie Prawo budowlane dotyczy zasad sporządzania projektu budowlanego.

Nowo zredagowany art. 34 wprowadza w ust. 3 podział projektu budowlanego na trzy opracowania, tj. projekt zagospodarowania działki lub terenu (PZT), projekt architektoniczno-budowlany (PAB) oraz projekt techniczny (PT).

Zakres projektu zagospodarowania działki lub terenu nie uległ zmianie. Doprecyzowano tylko, że w tej części powinna znaleźć się informacja o obszarze oddziaływania obiektu.

Zmianie uległa natomiast zawartość projektu architektoniczno-budowlanego, który rozdzielono na dwie części: projekt architektoniczno-budowlany oraz projekt techniczny, do którego przeniesiono informacje dotyczące rozwiązań konstrukcyjnych i materiałowych, charakterystykę energetyczną, dokumentację geologiczno-inżynierską, geotechniczne warunki posadowienia i inne.

Dwie pierwsze części projektu budowlanego podlegają zatwierdzeniu przez organ administracji architektoniczno-budowlanej w decyzji o pozwoleniu na budowę. Projekt techniczny przedkłada się organowi nadzoru budowlanego dopiero na etapie składania wniosku o wydanie decyzji pozwolenia na użytkowanie, ale jest on wymagany przed rozpoczęciem robót budowlanych.

Ustawodawca uzasadniał te rozwiązania przyspieszeniem i usprawnieniem procesu wydawania decyzji o pozwoleniu na budowę oraz brakiem ustawowych kompetencji organów administracji architektoniczno-budowlanej do oceny rozwiązań technicznych zastosowanych w projekcie budowlanym, za które odpowiada projektant.

Życie pokaże, czy obecne regulacje przyniosą realne korzyści w odniesieniu do całego procesu budowlanego. Zakładane przyspieszenie może okazać się czysto iluzoryczne. Sama decyzja o pozwoleniu na budowę, bez PT, nie wystarczy bowiem do rozpoczęcia robót budowlanych, a w dotychczasowym porządku prawnym było to możliwe.



Ewa Boguta
dyrektor Wydziału
Architektury i Budownictwa
Urząd Miasta Lublin

Nowelizacja Prawa budowlanego wprowadziła sporo zmian dla wszystkich uczestników procesu budowlanego. Zmieniła też postępowanie w szeroko rozumianej procedurze uzyskiwania pozwolenia na budowę.

Po nowelizacji, określenie stron postępowania nastąpi zgodnie z nową definicją obszaru oddziaływania. Spowoduje to ograniczenie liczby stron, z czego może być zadowolony inwestor, ale niekoniecznie sąsiedzi.

Nie ma już obowiązujących druków pozwolenia na budowę, zgłoszenia i oświadczenia o prawie do dysponowania nieruchomością.

Zgodnie z art. 34 ust. 3 projekt budowlany zawiera teraz: projekt zagospodarowania działki lub terenu, projekt architektoniczno-budowlany oraz projekt techniczny. Należy zaznaczyć, że organ architektoniczno-budowlany nie sprawdza i nie zatwierdza projektu technicznego. Zostało też określone, co powinien zawierać każdy z w/w projektów.

Z projektu architektoniczno-budowlanego zostały wyłączone szczegóły rozwiązań konstrukcyjnych, materiałowych i technicznych, z wyjątkiem mających wpływ na otoczenie. Nie są potrzebne też rozwiązania projektowe instalacji i wystarczy tylko informacja o wyposażeniu technicznym.

Zatwierdzeniu podlegają 3 egzemplarze projektu, które otrzymują: inwestor, organ administracji architektoniczno-budowlanej oraz organ nadzoru budowlanego. Zmniejszenie liczby egzemplarzy z naszej perspektywy, niewiele zmieni, natomiast dla inwestora, gdy 1 egzemplarz jest najczęściej na budowie i może ulec zniszczeniu, może być dotkliwie.

Korzystnym jest zebranie w jednym art. 35 ust. 5 wszystkich przypadków, kiedy organ architektoniczno-budowlany wydaje odmowę udzielenia pozwolenia na budowę.

Ważną i pozytywną zmianą dla wszystkich uczestników procesu budowlanego jest doprecyzowanie pojęcia istotnego odstąpienia od warunków wydanego pozwolenia na budowę, w tym od zatwierdzonych projektów. Pozytywną zmianą jest również wyłączenie możliwości stwierdzenia nieważności decyzji o pozwoleniu na budowę ze względu na upływ czasu 5-ciu lat.



Wiesław Bocheńczyk
członek Komisji
Prawno-Regulaminowej
Lubelskiej OIIB,
W.P.B. „Prabud” Lublin

Ostatnia nowelizacja przepisów Prawa budowlanego ma według mnie, jak zwykle dobre i złe strony. Oceniając te zmiany należy zauważyć, że jak w każdej nowelizacji dużo miejsca zajmują zmiany porządkujące i uzupełniające zarówno dotychczasowe, jak i nowe przepisy.

Na podkreślenie zasługują zmiany w rozdziale 4 art. 29 przepisów dotyczących rodzaju obiektów budowlanych i robót budowlanych, które nie wymagają uzyskania pozwolenia na budowę. Ułatwi to inwestorom i nie tylko, kwalifikację zamierzeń inwestycyjnych w zakresie postępowań administracyjnych.

Najbardziej kontrowersyjne zmiany dotyczą nowych uregulowań prawnych art. 34 ust. 3 odnoszące się do zawartości projektu budowlanego, m.in. zawierającego projekt techniczny, który nie musi być dołączany do wniosku o pozwolenie na budowę. Ta nowa regulacja, odbiła się wieloma negatywnymi opiniami środowiska inżynierów budownictwa, w tym i moją. Z doświadczenia wiem, iż taka regulacja spowoduje, że niektórzy inwestorzy będą unikać ich pełnego i prawidłowego opracowania w imię źle pojętej oszczędności, a zobowiązanie ustawowe kierowników budów, zgodnie z nowym art. 45a, do egzekucji tego obowiązku od inwestorów, może okazać się mało skuteczne.

Dobrze, że w art. 45 uściślono, kiedy należy obowiązkowo prowadzić dziennik budowy oraz wymieniono osoby, które mają prawo dokonywania w nim wpisów.

Duże zainteresowanie wzbudza liberalizacja legalizacji tzw. samowoli budowlanych (art. 49f), gdy minęło 20 lat od jej popełnienia. Wprowadza ona „postępowanie uproszczone” prowadzone przez właściwe organy nadzoru budowlanego. Następną nową regulacją, która może „ucieszyć” pracowników nadzoru budowlanego to zobowiązanie art. 59i do pouczenia użytkownika obiektu budowlanego, który nie ma zgody na użytkowanie, o możliwej procedurze legalizacyjnej i kontrolowanie tegoż użytkownika w zakresie jego dalszych obowiązków.

Poradnik PIIB – Prawo budowlane 2020

Na stronie PIIB utworzono zakładkę dedykowaną zmianom w Prawie budowlanym. Uczestnicy procesu budowlanego znajdą w niej przydatne informacje związane z nowelizacją.

Komisja Prawno-Regulaminowa PIIB opublikowała w niej m.in.:

- poradnik odpowiadający na najczęściej pojawiające się pytania w związku z wejściem w życie nowych przepisów,
- narzędzia ułatwiające pracę projektanta, tj. wzory okładek, stron tytułowych i spisów treści w wersji edytowalnej dla przykładowych projektów budowlanych, a także ujednolicone teksty najważniejszych przepisów budowlanych,
- najistotniejsze po nowelizacji informacje ważne dla projektanta i kierownika budowy,
- odpowiedzi na pytania dotyczące stosowania Prawa budowlanego po zmianach.

Zakładka widoczna jest na stronie głównej PIIB: www.piib.org.pl



Ustawodawca nowelizacji Prawa budowlanego uzasadniał wprowadzane rozwiązania przyspieszeniem i usprawnieniem procesu budowlanego. Jak będzie, pokaże życie!

Szukasz specjalisty? Skorzystaj z naszej wyszukiwarki

Chcemy Państwu przypomnieć, że na naszej stronie internetowej (www.lub.piib.org.pl) funkcjonuje zakładka pn.: „Wyszukiwarka specjalistów”. Umożliwia ona odnalezienie i nawiązywanie kontaktów osobom poszukującym specjalistów w branży budowlanej. W obecnej sytuacji epidemicznej w kraju i różnych losach firm budowlanych, może to stanowić dodatkowe rozwiązanie dla naszych koleżanek i kolegów.

Aby zainteresowane osoby mogły zlecić wykonanie określonej usługi wystarczy, jeśli skorzystają z wyszukiwarki zamieszczonej na stronie naszej izby, Lubelskiej OIIB: www.lub.piib.org.pl. Dzięki niej będzie można, po wprowadzeniu zadanych kryteriów wyszukiwania, zapewnić osobom „z zewnątrz” łatwe dotarcie do inżynierów zajmujących się wybranym zagadnieniem m.in. rzeczoznawstwem budowlanym, projektowaniem czy kierowaniem budową, wykonywaniem świadectw energetycznych oraz kosztorysowaniem.

Wszyscy członkowie LOIIB, którzy chcieliby, aby ich dane, były przedmiotem wyszukiwania, powinni zarejestrować się w portalu Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa na stronie: www.piib.org.pl i wypełnić zamieszczoną tam ankietę zawodową. Portal członkowski PIIB to platforma, która aktualnie używana jest też do pozyskiwania zaświadczeń elektronicznych.

Zachęcamy Państwa do logowania się w portalu PIIB i wypełniania zamieszczonej tam ankiety. Umożliwi to, osobom zainteresowanym zleceniem wykonania usług związanych z budownictwem, skontaktowanie się z Państwem.

Wyszukiwarka ułatwi pokonanie bariery w komunikacji pomiędzy osobami związanymi z szeroko rozumianą branżą budowlaną, a poszukującymi usług w tej dziedzinie.



(RED.)

Wyszukiwarka Specjalistów



W. Król z LOIIB (drugi z prawej) w czasie szkolenia mediatorów

Szkolenie przeprowadzono z inicjatywy Komisji ds. Etyki Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa. Pierwszy cykl zajęć odbywał się w dniach 6-8 marca 2020 r. Ze względu na zaistniałą sytuację sanitarno-epidemiologiczną w Polsce zaplanowane kolejne zajęcia zostały przełożone i odbyły się 6 września.

Szkolenie zakończyło się egzaminem teoretycznym i praktycznym ze znajomości podstawowych zasad mediacji. Wszyscy uczestnicy uzyskali stosowny certyfikat uprawniający do prowadzenia mediacji.

Celem szkolenia było przygotowanie we wszystkich okręgowych izbach inżynierów budownictwa kadry wspierającej przebieg negocjacji, łagodzącej powstające nieporozumienia oraz pomagającej w rozwiązywaniu ewentualnych sporów między członkami naszego samorządu zawodowego.

(RED.)

Mamy mediatora w LOIIB!

6 września 2020 r. w siedzibie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie zakończyło się specjalistyczne podstawowe szkolenie z mediacji. Uczestniczyli w nim przedstawiciele wszystkich okręgowych izb, którzy otrzymali stosowny certyfikat uprawniający do prowadzenia mediacji. Lubelską Izbę Inżynierów Budownictwa reprezentował Władysław Król, przewodniczący Okręgowego Sądu Dyscyplinarnego, który jest teraz pierwszym mediatorem w naszej izbie.

Egzamin w czasie pandemii

23 września był ostatnim dniem, w którym w Lubelskiej Okręgowej Izbie Inżynierów Budownictwa trwały egzaminy ustne kandydatów ubiegających się o uzyskanie uprawnień budowlanych. Podczas XXXV sesji egzaminacyjnej w LOIBB uprawnienia zdobyło 198 osób.

W tym roku wiosenna sesja egzaminacyjna na uprawnienia budowlane rozpoczęła się **4 września** i termin egzaminu został przeniesiony z wcześniej ustalonego 22 maja ze względu na sytuację epidemiczną w kraju. Wrześniowy egzamin odbywał się z zachowaniem szczególnych zasad bezpieczeństwa.

Krajowa Komisja Kwalifikacyjna Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa opracowała procedurę zapewnienia bezpieczeństwa podczas egzaminów w okresie stanu zagrożenia epidemicznego. Procedura była zgodna z wytycznymi Ministerstwa Edukacji Narodowej, Centralnej Komisji Egzaminacyjnej i Głównego Inspektoratu Sanitarnego. Osoby dopuszczone do egzaminu na uprawnienia budowlane zostały wcześniej pouczone o konsekwencjach niezastosowania się do zasad postępowania opisanych w procedurze oraz konsekwencjach odmowy wykonywania poleceń i instrukcji, wydawanych przez przewodniczących okręgowych komisji kwalifikacyjnych i członków zespołów egzaminacyjnych, a dotyczących zachowania zasad bezpieczeństwa sanitarnego.

Tym razem zmieniono także procedurę zdawania egzaminu pisemnego (testu) i został on podzielony na dwie tury. O godz. 9.00 do egzaminu przystąpiły osoby ubiegające się o uprawnienia budowlane w specjalności konstrukcyjno-budowlanej (we wszystkich rodzajach i zakresach), natomiast o godz. 14.00 egzamin zdawali kandydaci w pozostałych specjalnościach (we wszystkich rodzajach i zakresach). Lubelska Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna zakwalifikowała do pierwszej tury (specjalność konstrukcyjno-budowlana) – ponad 110 osób, natomiast do pozostałych specjalności – ponad 220 osób.

Po części testowej, 193 kandydatów z 227 uczestniczących w egzaminie uzyskało wynik pozytywny.

Do egzaminu ustnego przystąpiło 219 osób (26 to osoby, które zdały test w poprzednich sesjach). Egzamin ustny zdało 198 osób, w tym 59, najwięcej ze specjalności konstrukcyjno-budowlanej. Pozostałe decyzje nadające uprawnienia budowlane przyznano

w specjalności instalacyjnej 49 osobom, w instalacyjnej elektrycznej 44 osobom, w drogowej 31 osobom, w telekomunikacyjnej 4, w mostowej, kolejowej SRK i hydrotechnicznej po 3 osobom, a w kolejowej KOB 2 osobom.



Członków komisji egzaminacyjnej i zdającego w czasie egzaminu ustnego oddzielała ochronna szyba z pleksi

Ze względu na aktualną sytuację epidemiczną, po minionej sesji, nie było uroczystego wręczenia decyzji o nadanych uprawnieniach i zostały one wysłane pocztą. Należy dodać, że decyzja uprawomocnia się w terminie 14 dni od daty jej odbioru lub w dacie złożenia oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do odwołania. Uprawomocnione decyzje wysyłane są przez Lubelską Okręgową Izbę Inżynierów Budownictwa do Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego w celu wpisania do centralnego rejestru osób posiadających uprawnienia budowlane. Decyzje o wpisie do centralnego rejestru przesyłane są listownie bezpośrednio do posiadacza uprawnień budowlanych.

W związku z pogarszającą się sytuacją pandemiczną w kraju oraz wprowadzanymi dodatkowymi obostrzeniami w zakresie zgromadzeń, Krajowa Komisja Kwalifikacyjna PIIB podjęła uchwałę odwołującą jesienną sesję egzaminacyjną na uprawnienia budowlane, która miała się rozpocząć 4 grudnia 2020 r.

Zasady oraz termin egzaminów na uprawnienia budowlane w roku 2021 zostaną przekazane w późniejszym terminie i będą umieszczone na stronie internetowej Lubelskiej OIIB (www.lub.piib.org.pl).

(RED.)



Remonty i budowa dróg wojewódzkich w Lubelskiem



Rozmowa z PAWŁEM SZUMERĄ, dyrektorem Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie

Panie dyrektorze, jak pandemia koronawirusa wpłynęła na funkcjonowanie Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie?

– Obecnie nie odczuwamy negatywnych skutków. To, co zamierzaliśmy lub musieliśmy wykonać realizujemy i na razie pandemia nie wpłynęła w żaden sposób na nasze plany inwestycyjne. Nieznacznie natomiast pokrzyżowała realizację wspólnych zadań wykonywanych we współpracy z samorządem. Ze względu na pandemię samorządy nie mogły podejmować uchwał, gdyż wprowadzono obostrzenia dotyczące m.in. możliwości organizowania posiedzeń. Dlatego też uchwały docierały do nas z opóźnieniem, co miało bezpośredni wpływ na naszą działalność. Przetargi musieliśmy ogłaszać nieco później niż planowaliśmy, to zaś wydłużało całą procedurę przetargową i miało przełożenie na terminy realizacji zadań wspólnych, które uległy wydłużeniu.

W związku z tym, że przetargi były ogłaszane w czerwcu, to rozpoczęcie części planowanych prac uległo przesunięciu na jesień.

Należało wyznaczyć rozsądny termin, zarówno dla nas, jak i wykonawcy, żeby mógł zrealizować zleczone prace. Trudno jednak przewidzieć, co będzie nas czekać dalej, gdyż sytuacja związana z pandemią koronawirusa dynamicznie się rozwija. Jeśli pandemia dotknie wykonawców, czy też pracownicy firmy zostaną objęci kwarentaną, to sytuacja może się diametralnie zmienić. Nie można tego wykluczyć i wówczas terminy realizacji zaplanowanych robót mogą ulec zmianie.

Na czym obecnie skupia uwagę Zarząd Dróg Wojewódzkich?

– Chciałbym tutaj dodać, że jesteśmy jednostką organizacyjną powoływaną przez sejmik województwa, wykonującą obowiązki zarządcy drogi dróg wojewódzkich na swoim terenie. Na podstawie ustawy o drogach publicznych należy do nas m.in. utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą. W kraju liczba zarządów dróg jest równa liczbie województw.

Realizujemy zadania inwestycyjne oraz na bieżąco dbamy o utrzymanie dróg w odpowiednim stanie, czyli prowadzimy prace remontowe oraz konserwatorskie. Do nich należy m.in. koszenie traw, czy też utrzymanie przejezdności dróg w zimie, itp.

Drogi wojewódzkie w woj. lubelskim liczą ponad 2400 km. Podróżni nie zwracają uwagi na to, po jakich drogach jeżdżą, dlatego dodam, że nasze drogi mają trzycyfrową czarną numerację w prostokątnej ramce na żółtym tle.

Jakie inwestycje wobec tego prowadzi teraz ZDW?

– Jest tego sporo, dlatego wymienię tylko kilka. Na drodze nr 801 realizujemy budowę obwodnicy w miejscowości Stężyca. Termin wykonania to listopad 2020 r. Drugie zadanie, które już zrealizowaliśmy to na drodze nr 824 (od km 73+850 do km 75+104) – nakładka bitumiczna oraz na drodze nr 833 (Chodel – Kraśnik) wybudowaliśmy obwodnicę Chodla (w październiku). Realizujemy też roboty na drodze nr 833 m.in. rozbudowujemy i przekładamy drogę wojewódzką nr 833 w Kraśniku (termin listopad 2021 r.) i jesteśmy w trakcie opracowania dokumentacji technicznej na jej rozbudowę na odcinku od km 1+326 do km 17+820 oraz budowę ścieżki rowerowej od km 17+820 do skrzyżowania z ul. Fabryczną w Kraśniku (termin zakończenia robót marzec 2021 r.)

Realizujemy też na drodze wojewódzkiej nr 838 przebudowę mostu na Wieprzu w Trawninkach oraz przebudowę drogi na odcinku od km ok. 15+440 do km ok. 18+570 (jest to odcinek od skrzyżowania z drogą krajową nr 12 do mostu na Wieprzu). Zakończenie prac to koniec listopada 2020 r. Na drodze nr 863 wykonaliśmy nawierzchnię na odcinku 8 km (od km 36+387 do km 44+311,5).

Chcemy realizować drogę nr 835 na odcinku od Biłgoraja do granicy województwa. Uzyskaliśmy w maju tego roku ZRID. Teraz

inwestycja podlega kontroli uprzedniej Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych i czekamy na stosowną decyzję.

Są to tylko niektóre z prowadzonych realizacji. Planujemy kolejne, ogłaszamy przetargi na opracowanie dokumentacji projektowych, a na niektóre już mamy. Na przykład ogłosiliśmy przetarg na budowę obwodnicy Dęblina na drodze nr 801, czy też przetargi na opracowanie dokumentacji projektowej na budowę mostu na Wieprzu w Nieliszu wraz z rozbudową dojazdów do mostu oraz dokumentacji na budowę mostu na Wieprzu wraz z rozbudową drogi dojazdowej na drodze nr 801. Kolejne inwestycje czekają na swoją realizację.

Czy są wśród tych realizowanych dróg takie, które Pan szczególnie zapamiętał, np. ze względu na trudności związane z realizacją, czy też wydatkowaną kwotą?

– Każda inwestycja wymaga dużo wysiłku i każda wiąże ze sobą większe lub mniejsze uciążliwości. Kiedy jednak oddajemy je do użytku, to zapominamy o trudnościach związanych z ich budową.

Drogi, które budujemy mają służyć wszystkim przejeżdżającym przez nie, głównie – co jest zrozumiałe – mieszkańcom województwa lubelskiego. Cieszę się z każdej oddanej drogi, gdyż dzięki niej możemy poprawić komfort poruszania się po naszym województwie.

Jak realizowane są inwestycje drogowe patrząc na nie od strony finansowej?

– Część funduszy uzyskujemy z Urzędu Marszałkowskiego oraz część naszych inwestycji realizowanych jest w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego. Uczestniczyliśmy także w Programie Współpracy Transgranicznej Polska-Białoruś-Ukraina na lata 2014–2020 w ramach, którego była rozbudowywana droga wojewódzka nr 812 na odcinku Korolówka – Włodawa w latach 2016–2020. Inwestycja ta była współfinansowana przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Instrumentu Sąsiedztwa. Realizacja tego projektu przyczyniła się do poprawy jakości życia mieszkańców wschodniej Polski oraz zachodniej Białorusi i Ukrainy.

Obecnie jesteśmy na etapie domykania programów, których dofinansowanie kończy się w 2020 r. Czekamy na tzw. nowe rozdanie z funduszy RPO.

Chciałbym dodać, że z unijnego dofinansowania zrealizowaliśmy do 2019 r. łącznie, roboty na takich drogach, jak m.in. nr 815, 836, 837, 835.

W 2019 r. samorząd województwa lubelskiego wydał na nie ponad 400 mln złotych. Te inwestycje to m.in. prawie 35 km odcinka drogi Parczew – Lubartów, ponad 16 km drogi Nielisz – Sitaniec, a także remont mostu w Puławach.

Czy w związku z nowym rozdaniem funduszy unijnych szykujecie Państwo kolejne inwestycje?

– Mamy już kilka gotowych dokumentacji i jesteśmy w trakcie użytkowania decyzji ZRID. Dotyczy to drogi nr 820 (Sosnowica Dwór – Łęczna), nr 829 (Łucka – Łęczna – Biskupice), nr 830 i nr 836 (w zakresie rozbudowy mostu na Sierotce w Piaskach wraz z dojazdami do mostu). Będziemy także opracowywać dokumentacje projektowe na inne drogi, jak np. nr 801 (Warszawa – Karczew – Wilga – Maciejowiec – Dęblin – Puławy), na której planujemy budowę mostu na rzece Wieprz wraz z rozbudową drogi dojazdowej oraz drogi nr 837 (Piaski – Żółkiewka Wieś – Nielisz – Sitaniec), gdzie planujemy budowę mostu przez Wieprz w Nieliszu wraz z rozbudową dojazdów do mostu.

PAWEŁ SZUMERA

Jest absolwentem Politechniki Świętokrzyskiej w Kielcach na Wydziale Budownictwa i Inżynierii Środowiska.

W latach 2003–2007 pracował jako inżynier budowy dróg i mostów w Przedsiębiorstwie Robót Drogowo-Mostowych Spółka z o.o. w Tomaszowie Lubelskim. W 2006 r. uzyskał uprawnienia budowlane do kierowania robotami budowlanymi w specjalności drogowej. Przez kolejny rok był kierownikiem robót w Przedsiębiorstwie Robót Drogowych Lubartów Spółka Akcyjna.

Od 2008 r. pełnił funkcję inspektora nadzoru oraz kierownika projektu w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie.

Od kwietnia 2019 r. pełni funkcję dyrektora Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie.

Z jakimi trudnościami spotyka się Zarząd Dróg Wojewódzkich w codziennej pracy?

– Są one większe lub mniejsze, ale staramy się je na bieżąco rozwiązywać. Na przykład zdarzają się błędy w złożonych dokumentacjach projektowych i trzeba je poprawiać. Uzyskanie wszystkich zgód na konkretną realizację także nie jest łatwe.

Na bieżąco dbamy również o utrzymanie dróg w odpowiednim stanie i w tym obszarze działalności mamy coraz większe trudności. Brakuje bowiem oferentów zainteresowanych świadczeniem usług w tym zakresie. Wykonawcy nie dysponują specjalistycznym sprzętem niezbędnym do tego typu prac i nie mogą przystąpić do przetargów. Dodatkowo ceny takich urządzeń są stosunkowo wysokie i nie wszyscy oferenci mogą sobie pozwolić na ich zakup.

Z tymi problemami zmagają się nasze rejony, a mamy ich osiem: w Białej Podlaskiej, Chełmie, Hrubieszowie, Lublinie, Parczewie, Puławach, Włodawie i Zamościu. Dlatego też, od początku objęcia obecnego stanowiska, widzę potrzebę dosprzętowania RDW w specjalistyczny sprzęt. W roku 2019 dokonaliśmy zakupu jednego małego ciągnika z kosiarką, żeby można było interweniować w razie potrzeby i dokonać niezbędnego koszenia, dla RDW w Parczewie. W tym roku dokupiliśmy już 4 takie ciągniki dla RDW: w Lublinie, Chełmie, Hrubieszowie, Zamościu. W sumie mamy 5 razem z Parczewem i brakuje nam jeszcze tylko w Puławach, w Białej Podlaskiej i we Włodawie. W 2021 r. planujemy dokupienie 3 brakujących ciągników, aby wszystkie rejony je posiadały oraz zakup kosiarek także, żeby każdy rejon miał ten sprzęt. Kiedy zajdzie potrzeba będziemy mogli sami reagować i wykonywać niezbędne prace.

W tym roku dokonaliśmy zakupu specjalistycznego wielofunkcyjnego pojazdu Unimog dla Rejonu we Włodawie. Mercedes Unimog jest w stanie zastąpić kilka innych pojazdów, jakie są wykorzystywane do utrzymania dróg. Dzięki urządzeniom, które mogą być do niego montowane, zimą służy do odśnieżania jezdni, w pozostałym okresie do koszenia trawy na poboczach, przycinania gałęzi, czy też np. mycia znaków drogowych. Można nim również utrzymywać we właściwym stanie rowy. Sprzęt został zakupiony przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie w ramach

ciąg dalszy na str. 10

ciąg dalszy ze str. 9

projektu „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 812 na odcinku Korolówka – Włodawa” realizowanego z Europejskiego Instrumentu Sąsiedztwa w ramach Programu Współpracy Transgranicznej Polska-Białoruś-Ukraina 2014–2020. Unimog będzie zajmował się utrzymaniem drogi wojewódzkiej nr 812 na całej swojej długości, czyli 151 km.

Jak Pan ocenia lubelski Zarząd Dróg Wojewódzkich na tle innych zarządów w kraju?

– No cóż, stwierdzić należy, że niestety ZDW w Lublinie nie był dosprzętawiany. Jak rozmawiam z kolegami z innych województw, to okazuje się, że mają swój sprzęt niezbędny do utrzymania dróg w odpowiednim stanie i mogą sami reagować, kiedy zachodzi taka potrzeba.

Dokonujemy zakupu sprzętu w miarę możliwości i przekazujemy naszym rejonom. Oczywiście, nie od razu zakupimy cały sprzęt, jakiego potrzebujemy, ale sukcesywnie będziemy uzupełniać naszą bazę.

Chciałbym dodać, że drogi wojewódzkie w Lubelskiem są w złym stanie technicznym. Jest ich też dużo, a środki finansowe, jakimi dysponujemy nie są wystarczające. Stanowisko dyrektora ZDW objąłem od kwietnia 2019 r. i staramy się, jak możemy, utrzymywać drogi w dobrym stanie technicznym.

Co wobec tego Państwo robicie?

– W 2020 r. wykonaliśmy samych warstw bitumicznych tzw. nakładek, których zadaniem jest wzmocnienie dróg, ponad 46 km. To nie są duże zadania inwestycyjne, ale bezpośrednio związane z utrzymaniem dróg i poprawą komfortu jazdy.

Na swoją działalność otrzymujemy środki z Urzędu Marszałkowskiego. W budżecie zarządu w bieżącym roku nie było przewidzianych środków na tzw. nakładki bitumiczne. Przeprowadzenie tych robót udało nam się zrealizować z uzyskanych oszczędności. Nakładki są trwalsze niż uzupełnianie ubytków i nie wymagają co roku remontowania. Dodatkowo tegoroczna zima była łagodna

i utrzymanie dróg mniej kosztowało. To pozwoliło na wygenerowanie oszczędności. W 2019 r. wykonaliśmy nakładki na 26 km dróg, natomiast w 2020 r – już ponad 46 km.

Należy podkreślić, że współpraca z Zarządem Województwa Lubelskiego układa się bardzo dobrze. Pan Marszałek Jarosław Stawiarski rozumie potrzeby inwestycyjne dróg i widzi takie potrzeby oraz chętnie przekazuje środki w miarę swoich możliwości.

Odnosnie realizacji zadań wspólnych z samorządami, to zaproponowaliśmy także nową procedurę ich prowadzenia. Polega ona na tym, że 50% potrzebnych środków przekazuje samorząd województwa i 50% jednostka samorządu terytorialnego. Zaplanowane zadanie może dotyczyć samej drogi, drogi z chodnikami, albo też samych chodników. Przed rozpoczęciem wspólnego zadania, dany samorząd musi zadeklarować, że przejmie utrzymanie chodników pod swoją opiekę.

Trzeba dodać, że dokumentację opracowuje samorząd terytorialny, a następnie my ogłaszamy przetarg, wybieramy wykonawcę i realizujemy. Co roku w budżecie mamy przeznaczone środki na ten cel, ale potrzeb jest dużo więcej. Przez takie realizacje zadań wspólnych możemy wykonać dwa razy więcej robót.

Podczas kierowania ZDW zmieniłem także procedurę przeprowadzania przetargów na tego typu inwestycje. Wcześniej przetargi odbywały się późną jesienią z terminem realizacji do końca roku. Czasu było niewiele.

Teraz samorzady mogą do końca listopada zgłaszać swoje potrzeby, które są oceniane i do 20 stycznia następnego roku przygotowana jest lista podstawowa oraz rezerwowa inwestycji do realizacji. Do 30 stycznia Marszałek Województwa uruchamia listę podstawową i wówczas rozpoczynają się procedury przetargowe. W tym roku niestety, ze względu na Covid19, nie mogliśmy zrealizować naszego planu w związku z sytuacją epidemiczną w kraju i funkcjonowaniem samorządów.

Jest Pan już ponad rok na tym stanowisku...

– Czas szybko mija. Wprowadzamy zmiany, reagujemy tam, gdzie trzeba, jeżeli widzimy, że coś nie funkcjonuje, tak jak powinno...

Nie da się od razu wszystkiego zmienić. Nie wszystko też wymaga zmian od razu. Jeżeli będę widział, że zmiany są potrzebne wtedy będę je wprowadzał.

Udało nam się zmienić zasady finansowania wspólnych inwestycji z lokalnymi samorządami, doposażamy w sprzęt nasze rejon, poprawiamy komfort jazdy po naszych drogach uwzględniając posiadane środki i realizujemy nakładki zamiast uzupełniania nietrwałych ubytków. Podsumowując krótko, w drogach jest co robić.

Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiała
URSZULA KIELLER-ZAWISZA

Fot. REMIGIUSZ MAŁECKI



Robocze spotkanie na budowie



Uprawnienia budowlane bez tajemnic

W ostatnim „Lubelskim Inżynierze Budownictwa” (Nr 55) w ramach rysu historycznego kończącego cykl „Uprawnienia budowlane bez tajemnic” omówiono uprawnienia nadawane w budownictwie „powszechnym” na podstawie ustawy z dnia 31 stycznia 1961 r. Prawo budowlane (Dz.U. Nr 7, poz.46). Kontynuując przejdziemy do uprawnień nadawanych w budownictwie „specjalnym”.

Ustawa Prawo budowlane z dnia 31 stycznia 1961 r. zawierała regulacje związane z samodzielnymi funkcjami technicznymi w budownictwie powszechnym i specjalnym oraz nadawaniem uprawnień budowlanych.

Na podstawie art. 2 ust. 6 powyższej ustawy wydano rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 lipca 1961 r. w sprawie budownictwa specjalnego (Dz. U. nr 35, poz. 17), w którym zostały sklasyfikowane obiekty budowlane tj. obiekty inżynierskie w zakładach energetycznych, wodnych i innych przemysłowych, obiekty inżynierskie związane z eksploatacją kopalni, służące do utrzymania ruchu i transportu kolejowego, drogowego, lotniczego i wodnego oraz służące do celów łączności, energetyki, gospodarki komunalnej, melioracji wodnych oraz potrzeb rolnictwa.

Rodzaj budownictwa „specjalnego” został podzielony między liczne resorty.

Uprawnienia budowlane w budownictwie „specjalnym” nadawane były przez właściwych ministrów w porozumieniu z Przewodniczącym Komitetu Budownictwa, Urbanistyki i Architektury.

W omawianym zakresie wydano dwa zarządzenia:

- 1) zarządzenie Prezesa Centralnego Urzędu Gospodarki Wodnej i Ministrów Żeglugi oraz Rolnictwa z dnia 1 września 1964 r. w sprawie uprawnień budowlanych w budownictwie specjalnym w zakresie gospodarki wodnej, żeglugi i rolnictwa (Dz. Budownictwa Nr 17, poz. 55 z późn. zm.)
- 2) zarządzenie Nr 195 Ministra Komunikacji z dnia 1 grudnia 1964 r. w sprawie uprawnień budowlanych w budownictwie specjalnym w zakresie w komunikacji (Dz. Budownictwa Nr 7, poz. 24 z późn. zm.)

Na podstawie pierwszego zarządzenia były wydawane uprawnienia budowlane w specjalnościach techniczno-budowlanych:

- 1) inżynieria wodna,
- 2) inżynieria sanitarna,
- 3) melioracje wodne.

W zależności od rodzaju wykształcenia technicznego (wyższego lub średniego), zakresu i czasu odbytej praktyki zawodowej nadawano uprawnienia do:

- 1) sporządzania projektów budowlanych,
- 2) kierowania robotami budowlanymi,
- 3) łącznie do sporządzania projektów budowlanych i kierowania robotami budowlanymi.

Nadawanie uprawnień należało do kompetencji wydziałów gospodarki wodnej wojewódzkich rad narodowych (§ 26 ust. 1 rozporządzenia), a centralny rejestr prowadził centralny Urząd Gospodarki Wodnej (§ 29 ust. 3).

Uprawnienia budowlane do sporządzania projektów budowlanych lub kierowania robotami budowlanymi w specjalności inżynierii wodnej, inżynierii sanitarnej i melioracji wodnych dla osoby posiadającej wyższe wykształcenie techniczne, mogły być po udokumentowanej dodatkowej praktyce zawodowej rozszerzone o uprawnienia innej specjalności (§ 13 rozporządzenia).

Ustawodawca nie wprowadził podziału uprawnień na uprawnienia bez ograniczeń i uprawnienia w ograniczonym zakresie. Generalnie zasadą nadawania uprawnień w określonym zakresie było, że osoby z wyższym wykształceniem technicznym odpowiednim dla danej specjalności mogły uzyskać uprawnienia bez ograniczeń, natomiast osoby z odpowiednim średnim wykształceniem technicznym uzyskiwały uprawnienia jedynie w ograniczonym zakresie. O fakcie ograniczenia decyduje zatem treść decyzji.

Osoba posiadająca uprawnienia niezawierające żadnych ograniczeń może wykonywać funkcje z nich wynikające w zakresie całej specjalności, czyli posiada uprawnienia odpowiadające obecnym uprawnieniom bez ograniczeń. Natomiast osoba legitymująca się uprawnieniami zawierającymi ograniczenia posiada uprawnienia odpowiadające obecnym uprawnieniom w ograniczonym zakresie.

Szczegółowe zakresy w powyższych specjalnościach omówiono w biuletynie „Lubelski Inżynier Budownictwa” Nr 45.

Na podstawie zarządzenia Ministra Komunikacji Nr 195 i zmieniającego Nr 156 z dnia 17 czerwca 1966 r. (Dz. Budownictwa Nr 13, poz. 57) oraz Nr 182 z dnia 11 listopada 1972 r. (Dz. Budownictwa Nr 9, poz. 26) w budownictwie komunikacyjnym wydawane były uprawnienia w następujących specjalnościach techniczno-budowlanych:

- 1) linii kolejowych, węzłów i stacji,
- 2) mostów,
- 3) dróg,
- 4) urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego i łączności kolejowej,
- 5) elektryfikacji linii kolejowych,
- 6) lotniczych urządzeń naziemnych.

Uprawnienia budowlane, w zależności od posiadanego wykształcenia i zakresu odbytej praktyki zawodowej, udzielane były do:

- 1) projektowania w danej specjalności,
- 2) kierowania robotami budowlanymi w danej specjalności,
- 3) projektowania i kierowania robotami budowlanymi w danej specjalności.

Magister inżynier lub inżynier odpowiedniej specjalności uzyskiwał uprawnienia bez ograniczeń. Technik odpowiedniej specjalności uzyskiwał uprawnienia ograniczone do projektowania lub kierowania robotami „nieskomplikowanych obiektów budowlanych”. Posiadanie dyplomu mistrza w odpowiednim zawodzie, upoważniało jedynie do uzyskania uprawnień do kierowania robotami ograniczonymi do „nieskomplikowanych obiektów budowlanych”.

ciąg dalszy na str. 12

ciąg dalszy ze str. 11

Wydawanie uprawnień należało do:

- w zakresie budownictwa kolejowego do dyrekcji okręgowych kolei państwowych,
- w zakresie budownictwa drogowego do wojewódzkich zarządów dróg publicznych,
- w zakresie lotniczych urządzeń naziemnych do Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego.

W świetle § 2 zarządzenia Ministra Komunikacji Nr 156 z dnia 17 czerwca 1966 r. o zmianie zarządzenia w sprawie uprawnień budowlanych w budownictwie specjalnym w zakresie komunikacji (Dz. Budownictwa Nr 13, poz. 57) osoby, które przed dniem 28 września 1966 r. uzyskały uprawnienia budowlane w specjalności tylko dróg lub tylko dróg startowych lotnisk **nabywają automatycznie** uprawnienia budowlane łącznie, w obu tych specjalnościach, w zależności od rodzaju posiadanych uprawnień budowlanych.

W świetle § 15 ust. 1 zarządzenia Nr 195 uprawnienia do projektowania lub kierowania robotami budowlanymi w zakresie „*linii kolejowych, węzłów i stacji*” mogły być dla osób posiadających dyplom magistra inżyniera rozszerzone o uprawnienia do sporządzania projektów budowlanych lub kierowania robotami budowlanymi w zakresie „*mostów*”.

Ustawodawca nie wprowadził podziału uprawnień na uprawnienia bez ograniczeń i uprawnienia w ograniczonym zakresie, zatem o fakcie ograniczenia decyduje treść decyzji.

W decyzji wskazany był konkretny zakres projektów lub robót budowlanych, do jakich uprawniona jest dana osoba bez określania, że są to uprawnienia bez ograniczeń lub w ograniczonym zakresie. Uprawnienia zawierające określenie „*nieskomplikowane*” są uprawnieniami odpowiadającymi w obecnie funkcjonującym prawie budowlanym uprawnieniom w ograniczonym zakresie.

Szczegółowe zakresy nadawania uprawnień budowlanych w budownictwie specjalnym komunikacyjnym omówiono w biuletynie „Lubelski Inżynier Budownictwa” Nr 46.

inż. JERZY KAMIŃSKI
Sekretarz Okręgowej Komisji
Kwalifikacyjnej LOIIB

Szkolenia online w LOIIB

W I półroczu 2020 r. planowano w LOIIB przeprowadzenie 38 stacjonarnych szkoleń branżowych. Niestety, ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, zostały one odwołane. Lubelska OIIB, podobnie jak inne okręgowe izby inżynierów budownictwa w kraju, wystąpiła z alternatywną ofertą szkoleń online, z wykorzystaniem Internetu, jako środka komunikacji zdalnej. W szkoleniach mogli brać udział wszyscy członkowie samorządu zawodowego inżynierów budownictwa z całego kraju.

Lubelska OIIB przeprowadziła w tym roku cztery szkolenia online – 2 w pierwszym półroczu i 2 w drugim. Nasi członkowie mogli brać także udział w szkoleniach organizowanych przez inne okręgowe izby inżynierów budownictwa, natomiast koleżanki i koledzy z innych izb – w naszych szkoleniach. Wystarczyło tylko zapisać się poprzez portal PIIB: www.portal.piib.org.pl na swoim indywidualnym koncie.

W szkoleniach organizowanych przez Lubelską OIIB udział wzięło 1 168 osób. Największym zainteresowaniem cieszyło się pierwsze szkolenie, które odbyło się 2 czerwca br. i poświęcone było wzmacnianiu podłoża gruntowego i nasypów w budownictwie drogowym. Szkolenie poprowadził Piotr Jeremołowicz. Następne szkolenie odbyło się 9 czerwca i dotyczyło ustawy Prawo zamówień publicznych dla inwestorów i wykonawców robót budowlanych przygotowane przez Grzegorza Kuchno.

We wrześniu miały miejsce dwa szkolenia online. Pierwsze (15.09.br.) z nich dotyczyło

dokumentacji badań podłoża gruntowego i dokumentacji geologiczno-inżynierskiej w procesie inwestycyjnym. Podjęto temat aktualnych wymagań prawnych oraz najczęstszych błędów i ich konsekwencji. Wykład poprowadził Piotr Jeremołowicz. Natomiast drugie szkolenie odbyło się 18 września br. i poświęcone było projektowaniu i budowie ścieżek rowerowych. Temat ten omówił Marcin Dobek.

Ze względu na dynamicznie zmieniającą się sytuację epidemiczną w kraju, decyzje dotyczące szkoleń w I półroczu 2021 r. zostaną podane w terminie późniejszym.

Przypominamy, że oferta szkoleń online, proponowanych przez wszystkie okręgowe izby inżynierów budownictwa dostępna jest na stronie internetowej LOIIB w zakładce:

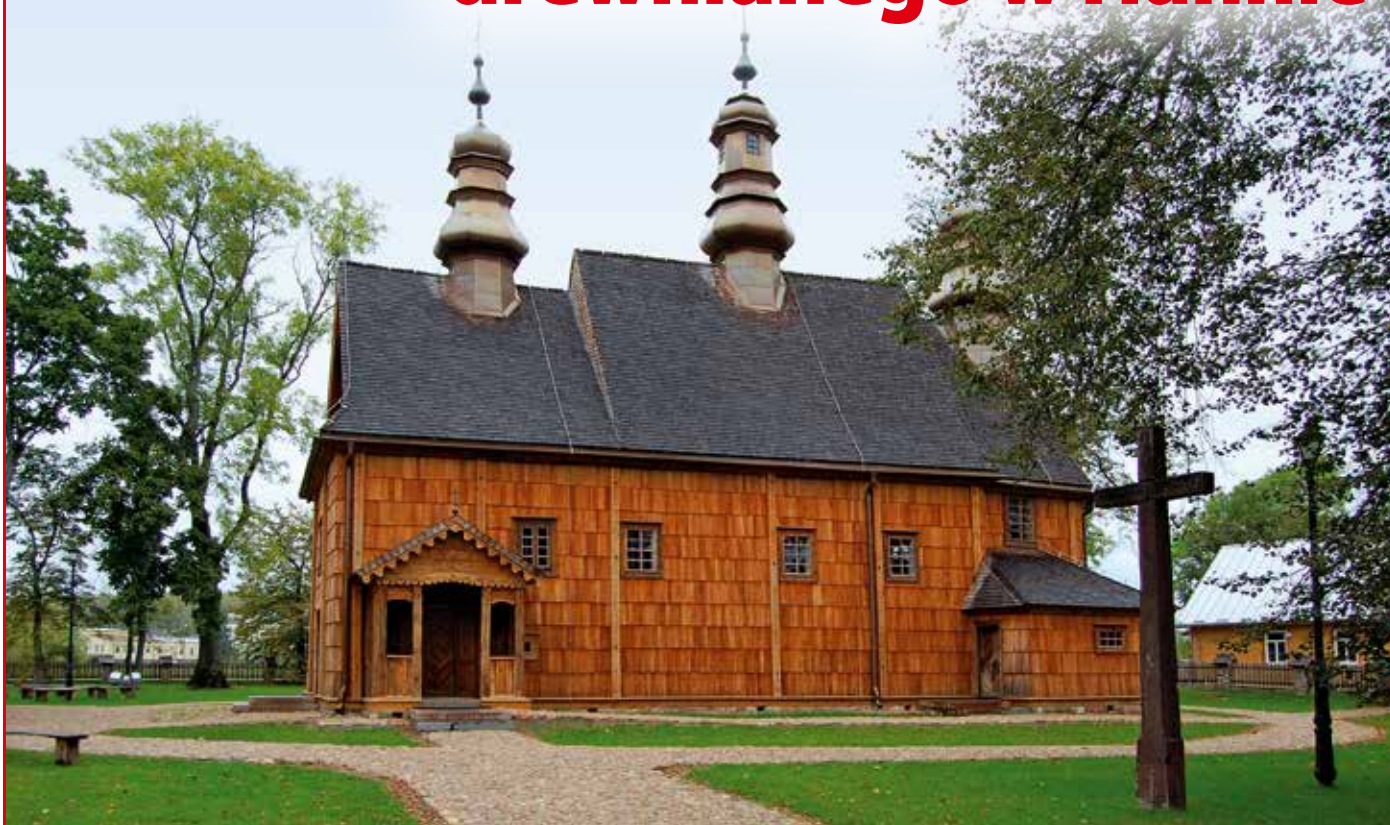
Szkolenia/Konferencje/Szkolenia on-line.

Zapraszamy do skorzystania z tej propozycji!



Pan Marcin Dobek poprowadził szkolenie poświęcone projektowaniu i budowie ścieżek rowerowych

Perła zabytkowego budownictwa drewnianego w Hannie



W centrum miejscowości Hanna (pow. włodawski, woj. lubelskie) w otoczeniu starodrzewia wyrasta kościół pw. św. Apostołów Piotra i Pawła. Ta perła budownictwa drewnianego, to chluba i duma tutejszej gminy oraz parafii. Słynie nie tylko z przeprowadzonego kapitalnego remontu, zastosowanych rozwiązań konstrukcyjnych, czy subtelności bryły, ale także z cudownego obrazu Matki Bożej Hanneńskiej. Jest tegorocznym laureatem 21. edycji konkursu „Laur Konserwatorski”, który organizowany jest przez Lubelskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Kościół z zewnątrz wygląda raczej skromnie i nie wyróżnia się wielkością oraz okazałością. Nie przytłacza majestatem, lecz prezentuje się urokliwie i z daleka zachęca już, by się tu zatrzymać i wejść do środka.

Ks. Marek Uzdowski, proboszcz parafii pw. św. Apostołów Piotra i Pawła i Grażyna Kowalik, wójt gminy Hanna namawiają do zwiedzania

objektu i z chęcią udostępniają świątynię wszystkim zainteresowanym. Są też bardzo kompetentnymi przewodnikami i świetnie pełnią, poza swoimi obowiązkami, funkcje kustoszów. Ich wspólne działania związane z ocaleniem pięknego kościoła przed zniszczeniem, przeprowadzenie trudnego remontu pod opieką konserwatora zabytków i osiągnięty efekt zostały docenione przez tegoroczną kapitułę konkursu „Laur Konserwatorski”, która przyznała parafii rzymskokatolickiej pw. św. Apostołów Piotra i Pawła w Hannie wraz z Gminą Hanna – Laur Konserwatorski, za przeprowadzenie kompleksowych prac budowlanych i konserwatorskich przy kościele i dzwonnicy. Udało się to wszystko zrealizować dzięki projektowi: „Nadbużańskie zabytki architektury drewnianej w Gminie Hanna – ochrona i udostępnianie”, który był współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2014–2020. Działania 7.1 Dziedzictwo kulturowe i naturalne – projekty regionalne.

Należy podkreślić, że celem konkursu „Laur Konserwatorski” jest wyłonienie wyróżniających się realizacji konserwatorskich, cechujących się wysoką jakością, prawidłowością działań przy zabytkach, szczególną dbałością o kompleksowe przywrócenie im świetności i utrwalenie wartości oraz znaczenia.



Uroczystość wręczenia „Lauru Konserwatorskiego”

ciąg dalszy na str. 14

ciąg dalszy ze str. 13



W czasie uroczystości wręczenia wyróżnień tegorocznym laureatom uhonorowano również osoby zasłużone w społecznej opiece nad dobrami kultury oraz w działalności konserwatorskiej. Złote odznaki „Za opiekę nad zabytkami” otrzymali ks. Marek Uzdowski, proboszcz parafii pw. św. Apostołów Piotra i Pawła w Hannie oraz wójt gminy Hanna – Grażyna Kowalik.

Burzliwa historia kościoła pogranicza

Budowa świątyni rozpoczęła się w 1739 r. i trwała trzy lata. Fundatorem ówczesnej cerkwi unickiej był książę Hieronim Florian Radziwiłł. W piątą niedzielę wielkanocną 1797 r. kościół został konsekrowany. W styczniu 1874 r. przestał funkcjonować jako kościół unicki i od roku 1875, przez kolejne czterdzieści lat służył wiernym prawosławnym jako cerkiew pw. św. Dymitra. Podczas I wojny światowej mieszkańcy Hanny, wykonując zarządzenie cara, uciekli przed armią niemiecką pałac swoje domostwa. Uciekł także ksiądz prawosławny, zabierając ze sobą cudowny obraz Matki Bożej Hanneńskiej. Z pożaru, wzniesionego przez uciekającą ludność, ocalały jedynie kościół z dzwonnica, plebania i jeden budynek mieszkalny. Po pięciu latach tułaczki ksiądz prawosławny wrócił do Hanny, lecz miejscowa ludność nie zgodziła się na sprawowanie przez niego liturgii w tułajskim kościele. Mógł to jedynie zczynić w kaplicy cmentarnej. I tak przez kolejne cztery lata w Hannie nie było żadnego kapłana.

W 1924 r. sąsiednią parafię Sławatycze odwiedził katolicki biskup podlaski Henryk Przeździecki. Wówczas wierni z Hanny spotkali się z biskupem i poprosili o przejęcie kościoła oraz przysłanie katolickiego księdza. Prośba została wysłuchana. W czerwcu 1924 r. do Hanny przybył ksiądz Ludwik Łęga, który objął urząd proboszcza parafii pw. św. Apostołów Piotra i Pawła. Był to początek kościoła katolickiego w Hannie, który trwa do dziś.

29 czerwca 2019 r. świątynia po gruntownym remoncie, drugi raz została konsekrowana. Dokonał tego biskup siedlecki Kazimierz Gurda podczas otwarcia Centrum Religijno-Zabytkowego w Hannie.

Remont, który uratował kościół od zniszczenia

– No cóż, wiek i bogata historia zrobiły swoje, i kościół na przestrzeni lat ulegał dewastacji. Wymagał już natychmiastowego porządnego, kapitalnego remontu. Ten projekt sprawił, że został uratowany – zauważa ks. **Marek Uzdowski**, proboszcz parafii pw. św. Apostołów Piotra i Pawła.

Jak podkreśla ksiądz, stan techniczny obiektu pozostawiał wiele do życzenia. Kościół przechylił się już w stronę sąsiadującego parku.

Udało się go uratować dzięki projektowi: „Nadbużańskie zabytki architektury drewnianej w Gminie Hanna – ochrona i udostępnianie”, który był współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2014–2020. Działania 7.1 Dziedzictwo kulturowe i naturalne – projekty regionalne, poprzez kompleksowe działania konserwatorskie i renowacyjne zabytków ruchomych oraz nieruchomości w Hannie. Wartość projektu to 8,5 miliona złotych, przy czym udział własny gminy to 15 proc. tej kwoty. Aby gmina mogła wystąpić o te środki, proboszcz parafii musiał okresowo przekazać jej świątynię w użytkowanie, na czas trwania projektu, czyli 10 lat. 20 sierpnia 2017 r. podczas uroczystej Mszy Św. ks. proboszcz Marek Uzdowski przekazał klucze do świątyni Grażynie Kowalik, wójt gminy Hanna.

– Najpierw mieliśmy wyremontować zabytkowy XVIII-wieczny kościół parafialny, a potem doszła i dzwonnica, i dawna plebania, i budynek starej szkoły carskiej. Projekt objął prace przy wszystkich tych obiektach i pozwolił na ich uratowanie, ocalenie od zniszczenia i stworzył możliwość przekazywania kolejnym pokoleniom naszego dziedzictwa i historii. Dzięki temu powstało nasze Centrum Religijno-Zabytkowe w Hannie – podkreśla **Grażyna Kowalik**, wójt gminy Hanna.

Projekt obejmował remont budynku kościoła parafialnego wraz z renowacją zabytków ruchomych, remont dzwonnicy z rekonstrukcją

historycznego jej zwieńczenia, zagospodarowanie działki przykościelnej (ciągi piesze, prace dendrologiczne) oraz modernizację – przebudowę budynku dawnej plebanii z przeznaczeniem na miejsce spotkań wielokulturowych, wielowyznaniowych. Ponadto zaplanowano zagospodarowanie terenu probostwa na ogród oraz zmianę sposobu użytkowania budynku starej szkoły podstawowej tzw. carskiej szkoły na obiekt o charakterze kulturalnym poprzez utworzenie w nim galerii malarstwa i izby pamięci – „Gospodarstwo domowe sprzed 100 lat”.

– Głównym elementem projektu – zauważa G. Kowalik – był remont unikatowego zabytku budownictwa drewnianego, jakim jest budynek kościoła z pierwszego połowy XVIII w. oraz renowacja wyjątkowych zabytków ruchomych w jego wnętrzu, stanowiących wysoką wartość artystyczną i objętych ochroną konserwatorską.

W świątyni, przed rozpoczęciem prac znajdowała się m.in. kolekcja wolno wiszących XVIII-wiecznych obrazów olejnych, polichromie ścienne, trzy plafony z fasetami i pięć polichromowanych, złożonych ołtarzy architektonicznych. Podstawowy zakres prac inwestycyjnych obejmował prace konserwatorskie, restauratorskie oraz roboty budowlane przy kościele parafialnym, dzwonnicy, starej plebanii i budynku szkoły podstawowej; konserwację zabytków ruchomych wyposażenia wnętrza kościoła; ochronę i zachowanie zabytkowego ogrodu wokół starej plebanii, a także zabezpieczenie kościoła w Hannie przed kradzieżą i zniszczeniem. Ponadto zaplanowano zakup trwałego wyposażenia do prowadzenia działalności kulturalnej w starej plebanii, dzwonnicy i w budynku szkoły podstawowej.

27 kwietnia 2017 r. podpisano umowę na realizację projektu pn. „Nadbużańskie zabytki architektury drewnianej w gminie Hanna – ochrona i udostępnianie” w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2014–2020 Działania 7.1 Dziedzictwo kulturowe i naturalne – projekty regionalne, pomiędzy gminą Hanna a Urzędem Marszałkowskim Województwa Lubelskiego.

I zaczęło się ...

Remont budynku kościoła parafialnego rozpoczął się od przeniesienia i zabezpieczenia wyposażenia ruchomego oraz malowideł na płótnie. Następnie ruszyła rozbiórka wieżyczek nad babińcem, nawą główną i prezbiterium oraz rozbiórka podłogi drewnianej. Dalsze prace to zdjęcie szalówki i desek okapowych oraz wymiana odcinkami istniejącego fundamentu z zachowaniem kamieni polnych, ustawionych w węzłach budynku. Prace obejmowały także wykonanie pionowej, powłokowej izolacji fundamentów oraz tymczasowe usztywnienie ścian i usztywnienie przestrzenne budynku. Wykonano ścianę cokołową po podniesieniu kościoła i założono izolację poziomą. Wymieniono i wzmocniono zniszczone elementy drewniane, ociosano i dokonano flekowania.

Roboty objęły także wykonanie dwóch odcinków ścian szkieletowych podpierających strop nad nawą główną, prostowanie i zabezpieczenie wyboconych bierwion w ścianie tęczowej oraz w ścianie północnej. Zdemontowano deskowania stropu nad prezbiterium oraz wykonano drewniane ramy odciążające strop nad nawą główną, babińcem i prezbiterium.

Odtworzono wieże z zachowaniem pierwotnych wymiarów, z pokryciem z blachy miedzianej. Zmieniono również pokrycie połaci z blachy stalowej ocynkowanej na gont drewniany. Dokonano impregnacji elementów drewnianych przeciw grzybom, szkodnikom drewna i ppoż.

Wewnątrz kościoła wykonano białą podłogę na legarach i słupkach ceglanych. Ułożono deskowanie stropu nad prezbiterium oraz deskowanie górnego stropu nad nawą główną i babińcem.

Od strony zachodniej kościoła wykonano schody wejściowe do kruchty. Konserwacji poddano stolarkę okienną i drzwiową. Założono także rynny i rury spustowe z blachy miedzianej i zaimpregnowano elementy zewnętrzne kościoła.

Wokół świątyni wykonano alejki z kamienia łupanego, opaski z kamienia łupanego i żwirowe. Ponadto zrealizowano obiekt, który prze-



znaczony jest na centrum sterowania pompami ciepła, zapewniającymi ogrzewanie kościoła. Wykonano także instalacje elektryczne oraz zabezpieczenia: monitoring, systemy sygnalizacji włamania i napadu oraz instalację systemu alarmu pożarowego, które są niezbędnym elementem zabezpieczenia zabytkowego budynku.

Kościół to nie wszystko!

W ramach projektu unijnego wyremontowano także dzwonnice, dawną plebanię i starą szkołę. **W dzwonnicy** wykonano pionową, powłokową izolację fundamentów, rozebrano stare i wykonano nowe fundamenty pod ścianki podcieni. Rozebrano podłogi w poziomach przyziemia. Wymieniono zniszczone podwaliny i wykonano izolację poziomą. Dokonano demontażu dachu górnego i odtworzono konstrukcję dachu z przywróceniem historycznego zwieńczenia (odtworzenie hełmu z pokryciem z blachy miedzianej). Zmieniono pokrycie połaci z blachy stalowej ocynkowanej na gont drewniany, a obróbki wykonano z blachy miedzianej. Przeprowadzono impregnację elementów drewnianych przeciw grzybom, technicznym szkodnikom drewna i ppoż. Wykonano podłogę białą na legarach oraz scalono kolorystycznie elewację w uzgodnieniu z Wojewódzkim Urzędem Ochrony Zabytków w Lublinie – Delegaturą w Chełmie.

Modernizacja dawnej plebanii z przeznaczeniem na miejsce spotkań wielokulturowych obejmowała m.in. wymianę zewnętrznych ścian fundamentowych i wzmocnienie wewnętrznych, remont elewacji i wymianę stolarstwa okiennej i drzwiowej. Zrekonstruowano więźbę dachową i zmodernizowano przewody dymowe oraz wentylacyjne. W budynku przygotowano pokoje spotkań, refektarz, kuchnię i sanitariaty.

Remont budynku starej szkoły podstawowej z przeznaczeniem na obiekt o charakterze kulturalnym pozwolił na utworzenie w nim galerii malarstwa. Wyremontowano elewację, ściany wewnętrzne, wymieniono stolarstwo okiennej i drzwiowej. Dokonano rekonstrukcji więźby dachowej oraz wykonano nowe schody zewnętrzne z podjazdem dla niepełnosprawnych. Obecnie prezentowane są tutaj obrazy malarza prof. Stanisława Bąka, który pochodzi z Dołhobrodów i jest honorowym obywatelem gminy Hanna.

Głównym celem unijnego projektu było lepsze wykorzystanie zasobów dziedzictwa kulturowego w gminie. Realizacja tych założeń umożliwiła podwyższenie poziomu ochrony i stanu zachowania cennej, zabytkowej infrastruktury dziedzictwa kulturowego oraz ukształtowanie wśród mieszkańców regionu wrażliwości na wartość dziedzictwa historycznego i kulturowego. Kościół pw. św. Apostołów Piotra i Pawła w Hannie jest unikatem w skali europejskiej. Świadczą o tym m.in. jedyne w swoim rodzaju polichromie ścienne i malowane plafony, które są częścią swego wyposażenia barokowego.

ciąg dalszy na str. 16

ciąg dalszy ze str. 15

Wyjątkowe polichromie ścienne i sufitowe

Ściany wewnątrz kościoła pokryte są malowidłami na płótnie. Polichromie datowane są na pierwszą połowę XVIII w. i składają się z licznych, zszytych ze sobą różnej wielkości i kształtu fragmentów płócien lnianych. Wykorzystano do tego celu przeróżne rodzaje płótna, nawet fragmenty serwet o zróżnicowanej gramaturze. Po stronie północnej w nawie głównej kościoła polichromia zdobi wejście do kaplicy. W szczycie malowidła znajduje się opromieniony kielich z hostią i główkami aniołów po jego bokach. Południowa strona kościoła ozdobiona jest polichromią przedstawiającą ołtarz z obrazem Matki Boskiej Bolesnej. W babińcu także znajdują się dwa ołtarze na płótnie z obrazami Chrztu Jezusa w Jordanie oraz św. Barbary, męczennicy z Nikodemii. Obrazy pochodzą z pierwszej połowy XVIII wieku.

Malowidła sufitowe wykonane są na drewnie. Powstanie ich datuje się na drugą połowę XVIII w. Polichromie na stropie nawy głównej i babińca stanowią samodzielną, odrębną koncepcję malarską. Natomiast polichromie w kaplicy mogły zostać wykonane równocześnie z malowanymi płótnami na jej ścianach. Przedstawiają one ofiarę Abrahama oraz Koronację Matki Bożej. Dzieła reprezentują malarstwo cerkiewne epoki klasycyzmu.

Templariusze w Hannie?

– W czasie prac remontowych odnaleziono także kamienie nagrobne Templariuszy. Jeden z nich wydobyto spod podwaliny kościoła. Znajduje się na nim tajemniczy znak dwóch krzyży Templariuszy połączonych ze sobą przestrzenią łuku. Najprawdopodobniej, w tym znaku zawarta jest symbolika relikwii świętych i rękojeści miecza, którym Templariusz walczył oraz się do niego modlił – opowiada ks. Marek Uzdowski, proboszcz parafii.

Drugi kamień z identycznym znakiem znajduje się na starosłowiańskim cmentarzysku, pochodzącym prawdopodobnie z VIII–IX wieku n.e. Skąd wzięły się kamienie? Plemię Jaćwingów napadło (w 1286 r.) na Lubelszczyznę i ziemie należące do księcia sandomierskiego. Wśród armii księcia byli obecni również rycerze Templariuszy, których sprowadził wcześniej z Ziemi Świętej. W czasie odparcia ataku i ucieczki Jaćwingów w kierunku twierdzy Drohiczyń miały miejsce potyczki, w wyniku których wśród zabitych byli też Templariusze. Świadectwem tego są znalezione kamienie nagrobne.

– Należy zauważyć, że kościół w Hannie w swojej strukturze i historii zawiera tradycje bożogrobowe, które w sposób bezpośredni nawiązują również do zakonu Templariuszy, ich tradycji oraz historii – dodaje proboszcz. – Takimi elementami są: kaplica Grobu Pańskiego, tematycznie połączona z Matką Bożą Siedmiu Bolesci, ten temat nawiązuje do bazyliki Grobu Pańskiego w Jerozolimie. Następnie linia krzyży, które towarzy-

CENTRUM RELIGIJNO-ZABYTKOWE W HANNIE OBEJMUJE:

- » XVIII-wieczny, drewniany kościół z obrazem Matki Bożej Hanneńskiej oraz innymi ruchomymi zabytkami w swoim wnętrzu;
- » dzwonicę przykościelną;
- » dawną plebanię jako miejsce spotkań wielu kultur i religii;
- » galerię malarstwa w starej „carskiej” szkole
- » miejsce modlitwy – Zegar Męki Pańskiej

szą człowiekowi obecnemu w świątyni w całej jej przestrzeni oraz Imię Boże wypisane na dwóch ołtarzach w promienistych gloriach, nawiązujące do hymnu Templariuszy, którym się modlili.

Ołtarz główny

Powstał w pierwszej połowie XVIII w. Wykonany jest z drewna sosnowego i lipowego, pokryty srebreniem i złoceniem. Reprezentuje sztukę sakralną baroku. Ołtarz posiada jednokondygnacyjne, prostokątne retabulum, zakończone zwieńczeniem promienistej glorii uformowanej z obłoków, aniołków oraz puttów (uskrzydłone głowy aniołków). W środku obecny jest symbol Ducha Świętego w postaci gołębic. Retabulum ustawione jest na mense w formie skrzyni. W środku umieszczony jest obraz Matki Bożej Hanneńskiej. W dolnej części ołtarza głównego, czyli antypedium, znajduje się malowidło ukazujące przecucie męki św. Piotra.

Cudowny Obraz Matki Bożej Hanneńskiej i jego tajemnicza historia

W ołtarzu głównym znajduje się namalowany na płótnie obraz Matki Bożej Hanneńskiej, kopia ikony Matki Bożej Począjowskiej (obecna Ukraina). Przedstawia Matkę Bożą Miłującą z Dzieciątkiem, górę począjowską, kamień, na którym objawiła się Maryja oraz pozostawione na nim odbicie jednej stopy. Autor oraz dokładna data powstania obrazu nie jest znana. Stwierdzono jednak, że namalowano go w pierwszej połowie XVIII w., czyli w tym samym czasie, w którym postawiono kościół w Hannie.

Do hanneńskiej świątyni obraz trafił w 1897 r. przeniesiony wraz z procesją z sąsiedniej miejscowości Kuzawka. Kilka lat wcześniej, przypłynął tam rzeką Bug razem z flisakami, którzy spławiali drewno z Ukrainy do Gdańska. Szukając jedzenia na dalszą podróż, zatrzymali się w Kuzawce i zostali ugoszczeni przez Marka Pietruczyka. Zapłacili gospodarzowi tym obrazem, który on z kolei umieścił w swojej garbarni. Obraz Matki Bożej niemal cudownie ocalał z pożaru, który wybuchł i objął także garbarnię. Po tym incydencie trafił do domu Marka Pietruczyka.

– Pewnego dnia obecni w domu zauważyli, że obraz świeci i zniknęło z niego charakterystyczne osmolenie po pożarze. Miejscowi zaczęli się schodzić, żeby na własne oczy przekonać się o tym. Po jakimś czasie





świecenie znikło, pojawił się natomiast nowy znak – na obrazie pojawia się woda. Ludzie odczytali to jako łyżę Matki Bożej – mówi ks. M. Uzdowski. – Po wielu rozmowach gospodarz, jego rodzina i mieszkańcy Kuzawki postanowili oddać obraz do swojego kościoła, czyli świątyni w Sławatyczach. Zdecydowano zrobić to w formie uroczystej procesji z udziałem krzyża, chorągwi i obrazów. Na dzień odprowadzenia wybrano niedzielę i była to piątą niedzielą wielkanocną 1897 r., a obraz miał być przewieziony wozem zaprzężonym w parę wołów.

W czasie przeniesienia obrazu mają miejsce zdarzenia, które zdecydowały o tym, że zmieniono kierunek procesji i katolicy oddali niezwykle obraz do parafii prawosławnej w Hannie, zamiast do kościoła katolickiego w Sławatyczach. Na pamiątkę tego wydarzenia postawiono wówczas drewniany krzyż, który stoi do dzisiaj. W 1915 r., podczas I wojny światowej, ksiądz prawosławny uciekł do Rosji i zabrał ze sobą obraz Matki Bożej Hanneńskiej. Po pięciu latach tułaczki powrócił i oddał obraz do kościoła. Przez ok. 70 lat wizerunek Matki Bożej Hanneńskiej był przedmiotem kultu, który został zakończony ok. 1970 r. z racji ustanowienia dla miejscowego kościoła odpustu pw. Matki Bożej Częstochowskiej. Od 2017 r. kult Matki Bożej Hanneńskiej jest ponownie ożywiony.

Historia obrazu Matki Bożej Hanneńskiej jest na tyle ciekawa i tajemnicza, że zainteresowała filmowców, którzy już nakręcili film dokumentalny.

Zegar Męki Pańskiej

Jest to takie miejsce, gdzie godzina po godzinie możemy prześledzić drogę Jezusa Chrystusa od ostatniej wieczerzy aż do śmierci.

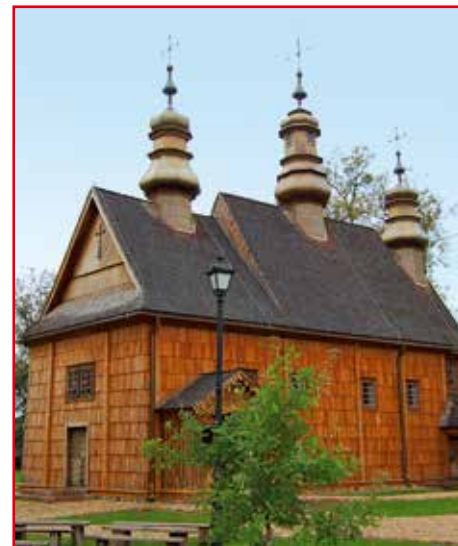
każdej oraz miejsca modlitwy w formie Zegara Męki Pańskiej. Wszystkie wskazane obiekty mają bardzo wysoką wartość turystyczną. Kościół jest wpisany do rejestru zabytków województwa lubelskiego jako szczególnie cenny przykład drewnianej architektury sakralnej z pierwszej połowy XVIII w. Zabytki ruchome wnętrza kościoła stanowią dużą wartość artystyczną i objęte są ochroną konserwatorską.

Kościół pw. św. Apostołów Piotra i Pawła w Hannie został także wyróżniony w ogólnopolskim konkursie „Zabytek Zadbany 2020” w kategorii architektura i budownictwo drewniane. To doroczny konkurs Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego oraz Generalnego Konserwatora Zabytków. Celem konkursu jest promocja właściwych postaw i upowszechnianie najlepszych wzorów konserwacji obiektów zabytkowych, właściwego ich użytkowania oraz zagospodarowania. To najważniejszy i najbardziej prestiżowy tego typu konkurs w kraju.

– Dzięki odnowieniu kościoła pw. św. Apostołów Piotra i Pawła oraz innych budynków służących kulturze, gmina Hanna stała się atrakcyjnym punktem na mapie turystycznej. Poczynione inwestycje służą także promocji gminy i rozwojowi infrastruktury turystycznej – dodaje wójt Grażyna Kowalik. – Miejsce staje się rozpoznawalne nie tylko w regionie, ale też poza nim.

URSZULA KIELLER-ZAWISZA

**Fot.: Parafia pw. św. Apostołów Piotra i Pawła,
A. Stawinoga z WUOZ, Gmina Hanna,
U. Kieller-Zawisza**



WSPÓŁPRACA Z BIZNESEM I UMIĘDZYNARODOWIENIE



Rozmowa z prof. dr hab. inż. BEATĄ KOWALSKĄ – dziekanem Wydziału Inżynierii Środowiska Politechniki Lubelskiej

Pani dziekan, jest to trudny rok akademicki dla wielu uczelni ze względu na epidemię COVID-19 i ograniczenia oraz obostrzenia, jakie zostały wprowadzone ze względu na zapewnienie bezpiecznego nauczania w szkołach wyższych. Jak Wydział Inżynierii Środowiska Politechniki Lubelskiej, którym Pani obecnie kieruje, sobie radzi?

– Przygotowywaliśmy się do nowego roku akademickiego przez wakacje, ponieważ mieliśmy już doświadczenia z poprzedniego semestru, kiedy sytuacja epidemiczna zmieniła sposób nauczania na uczelni z trybu stacjonarnego na online.

Od nowego roku akademickiego wprowadziliśmy hybrydowy tryb nauczania, czyli połączenie wykładów prowadzonych wirtualnie z ćwiczeniami w laboratoriach, które odbywały się w sposób tradycyjny z tym, że w niewielkich grupach, z zachowaniem prze-

pisowych odległości oraz wszystkich norm i zasad bezpiecznej nauki.

Jednak sytuacja dynamicznie zmieniła się, kiedy w kraju ogłoszono „czerwoną strefę”, która oznaczała wprowadzenie kolejnych rygorów i nauczanie online. Nasze studia mają jednak swoją specyfikę i część zajęć musi być prowadzona w laboratoriach oraz w tzw. terenie, żeby studenci byli dobrze przygotowani do wykonywania swojego zawodu. Dlatego też rektor Politechniki Lubelskiej, uwzględniając wszystkie uwarunkowania wyraził zgodę, żeby 12 przedmiotów było nauczanych w trybie stacjonarnym z zachowaniem wszystkich zasad bezpieczeństwa. Są to laboratoria i zajęcia w terenie, m.in. laboratorium z materiałoznawstwa, chemii, eksploatacji sieci i obiektów wodno-kanalizacyjnych, z technologii wody i ścieków, z biologii i mikrobiologii, czy z inżynierii materiałowej.

Oczywiście, wykłady są prowadzone online i nasza kadra naukowa stara się przygotowywać je w atrakcyjny sposób. Wykładowcy kręcą czasami dodatkowe filmiki z samodzielnie przeprowadzonymi ćwiczeniami w laboratorium. Radzimy sobie, jak możemy najlepiej. Czasami jednak i nasz sprzęt też nie daje rady. Wolimy stacjonarny sposób nauczania, kiedy jest bezpośredni kontakt ze studentami, można łatwiej wymieniać się uwagami, czy spostrzeżeniami. Uczelnia też żyje inaczej! A teraz? Cicho i smutno.

Pani dziekan, właśnie z tym semestrem rozpoczęła Pani pracę na stanowisku dziekana tego wydziału, gdyż podczas ostatnich wyborów zdecydowano, że to właśnie Pani będzie pełnić tę zaszczytną funkcję. Jest Pani także absolwentką Wydziału Inżynierii Budowlanej i Sanitarnej kierunku inżynieria środowiska Politechniki Lubelskiej. Czy w związku z tym łatwiej będzie Pani kierować tym wydziałem?

– Sądzę, że tak. Znam dobrze wszystkich pracowników wydziału – część przeszła tu razem ze mną z Wydziału Inżynierii Budowlanej i Sanitarnej, część to moi studenci. Ten wydział jest mi bardzo bliski. Pracując także na różnych stanowiskach można poznać specyfikę oraz plusy i minusy jego funkcjonowania, poznać lepiej realizowane programy nauczania, zmiany w programach edukacyjnych i bezstronnie je oceniać oraz można poznać ludzi, z którymi się pracuje i tworzy kadrę naukowo-dydaktyczną, jakże cenny potencjał wydziału.

Skoro mówimy o wydziale. Proszę powiedzieć, jak wyglądał w tym roku nabór i ilu studentów obecnie studiuje u Państwa?

– Na pierwszym roku studiów stacjonarnych na kierunku inżynieria środowiska mamy 64 studentów, w tym 3 obcokrajowców, a na kierunku inżynieria odnawialnych źródeł energii naukę pobiera 127 osób, w tym 10 cudzoziemców. W sumie na pierwszy rok przy-

jęliśmy 191 studentów. Na studiach stacjonarnych II stopnia mamy jeden kierunek i jest to inżynieria środowiska, na której jest 46 studentów, w tym 1 obcokrajowiec. Nauczamy także na studiach II stopnia niestacjonarnych i tutaj naukę pobiera ogółem 73 osoby, w tym na pierwszym roku – 40 osób. Dużym powodzeniem wśród młodszych roczników cieszy się kierunek inżynieria odnawialnych źródeł energii, który jest odzwierciedleniem zmian zachodzących w polskiej i światowej gospodarce oraz jest zgodny z trendami, jakie można odnotować na rynkach międzynarodowych. Na II stopniu nauki oferujemy kierunek inżynieria środowiska, gdyż tylko po nim nasi studenci mogą w przyszłości starać się o uprawnienia budowlane, jakże ważne w pracy inżyniera. Z rozmów ze studentami wiemy, jak są one dla nich istotne w przyszłości.

Pani dziekan, jak ocenia Pani Wydział Inżynierii Środowiska Politechniki Lubelskiej w odniesieniu do innych podobnych wydziałów w kraju?

– Niektórzy mówią, że AGH w Krakowie i Politechnika Warszawska zawsze mają studentów, natomiast inne uczelnie mają już problemy. My nie narzekamy na brak studentów i zainteresowanie proponowaną przez nas ofertą edukacyjną, którą rozwijamy i rozwijać będziemy. Wydział posiada wysoką kategorię naukową A, mamy pełne prawa akademickie, a nasza rada dyscypliny jest upoważniona do nadawania tytułów doktora, przeprowadzania przewodów habilitacyjnych oraz prowadzenia postępowań o nadanie tytułu profesora. Jesteśmy jednym z czołowych ośrodków naukowo-badawczych w kraju w zakresie prowadzenia badań naukowych w dyscyplinie inżynieria środowiska. Współorganizujemy odbywający się cyklicznie, co trzy lata Ogólnopolski Kongres Inżynierii Środowiska, podczas którego następuje wymiana wiedzy i doświadczeń środowisk akademickich, a także cykliczne konferencje tematyczne o zasięgu międzynarodowym.

W ramach struktury wydziału funkcjonuje pięć katedr: Inżynierii Ochrony Środowiska, Inżynierii Odnawialnych Źródeł Ener-

gii, Konwersacji Biomasy i Odpadów w Biopaliwa, Zaopatrzenia w Wodę i Usuwania Ścieków, Jakości Powietrza Wewnętrznego i Zewnętrzno oraz Laboratorium Analiz Środowiskowych. Kadra akademicka stara się kształcić studentów na kompetentnych specjalistów oraz świadomych i odpowiedzialnych obywateli. Zgodnie z misją Politechniki Lubelskiej naszym celem jest przekazywanie nie tylko niezbędnej wiedzy i umiejętności, ale także kształtowanie twórczych i odpowiedzialnych postaw.

Jakie ma Pani plany związane z funkcjonowaniem Wydziału Inżynierii Środowiska?

– Wydział jest teraz w bardzo dobrej kondycji, biorąc pod uwagę inne, podobne wydziały w kraju. Chciałabym dodać, że procedury, standardy i zasady kształcenia wprowadzane są na wydziale zgodnie z Krajowymi Ramami Kwalifikacji. Staramy się także systematycznie zmieniać programy nauczania uzupełniając je o przedmioty, które naszym studentom umożliwiają szerszą wiedzę i lepszą pozycję na rynku pracy. Jednym z priorytetów działania wydziału będzie na pewno uściślenie współpracy z podmiotami zainteresowanymi odbywaniem przez studentów praktyk zawodowych, zapewniających zdobywanie doświadczeń, wiedzy i umiejętności przydatnych na studiach i w przyszłej pracy zawodowej. Chcielibyśmy uściślić także współpracę z Lubelską Okręgową Izbą Inżynierów Budownictwa na różnych płaszczyznach współdziałania teorii i praktyki.

Większą uwagę zwrócimy na umiędzynarodowienie wydziału, m.in. poprzez intensyfikację wymiany zagranicznej studentów, doktorantów i nauczycieli akademickich w ramach programu Erasmus Plus oraz dwustronnych umów międzynarodowych. Po pandemii zamierzamy rozwijać temat „double degree”, czyli tzw. umów podwójnego dyplomowania. Teraz współpracujemy w ramach takiego programu z kilkoma uczelniami, np. z Politechniką Lwowską. Absolwenci uzyskują wtedy dwa dyplomy uczelni, na

ciąg dalszy na str. 20



Międzynarodowa Warszawska Wystawa Wynalazków IWIS 14–16 października 2019 r.

ciąg dalszy ze str. 19

których studiują, co zwiększa ich szanse zatrudnienia na międzynarodowym rynku pracy w renomowanych firmach.

Obecnie mamy także na wydziale trzech profesorów wizytujących, dwóch ze Słowacji i jeden z Czech. Prowadzą oni, w związku z COVID-19, zajęcia online.

Z jakimi trudnościami spotykacie się Państwo najczęściej?

– Podobnie, jak na innych wydziałach i uczelniach, czyli z brakiem funduszy. Wprawdzie posiadanie kategorii A pozwala na uzyskanie większego dofinansowania, ale jest to za mało, jeśli chcemy inwestować w rozwój naukowy kadry akademickiej. A taki jest niezbędny! Trudno jest także obecnie pozyskać pieniądze w ramach projektów aplikacyjnych.

Staramy się o fundusze z Narodowego Centrum Badań i Rozwoju, jednak nie jest to łatwe. Próbujemy również zachęcić podmioty komercyjne do wspólnych działań i pozyskiwania w ten sposób dodatkowych pieniędzy. Na wydziale funkcjonuje Laboratorium Badań Środowiskowych wyposażone w nowoczesny sprzęt i świadczące usługi na zewnątrz. Będziemy starali się uatrakcyjnić jego ofertę dla środowiska biznesowego.

Pani dziekan, to początek tej kadencji. Wiele planów i sporo zamierzeń, przy niełatwym zmieniającym się dynamicznie otoczeniu. Czego życzyłyby sobie Pani na najbliższe lata?

– Żeby, jak najszybciej rozpoczęło się normalne nauczanie, aby udało się utrzymać taki poziom nauczania, jaki zastałam obejmując tę funkcję i żebym na koniec kadencji, mogła pochwalić się dodatkowymi, pozytywnymi działaniami na rzecz wydziału i uczelni.

Dziękując za rozmowę, życzę wobec tego spełnienia wszystkich zamierzeń.

URSZULA KIELLER-ZAWISZA

Fot.: Politechnika Lubelska

prof. dr hab. inż. BEATA KOWALSKA dziekan Wydziału Inżynierii Środowiska Politechniki Lubelskiej na lata 2020–2024

Prof. Beata Kowalska jest absolwentem Politechniki Lubelskiej. Ukończyła jej Wydział Inżynierii Budowlanej i Sanitarnej w 1984 r. Od 1995 r. pracuje na Politechnice Lubelskiej.

Doświadczenie zawodowe prof. B. Kowalskiej obejmuje także pracę asystenta w Pracowni Architektury Zabytkowej „ABRYS” (1987-1991) oraz jako inżyniera sanitarnego w Instytucie Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej w Lublinie. Była także zatrudniona jako główny specjalista ds. Modelowania matematycznego jakości wody w Wydziale Nowoczesnych Technologii i Innowacji Górnośląskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów SA.

Od 1.09.2020 r. kieruje Katedrą Zaopatrzenia w Wodę i Usuwania Ścieków.

Prof. B. Kowalska w pracy naukowej zajmuje się tematyką związaną z bezpieczeństwem zaopatrzenia w wodę i odprowadzania ścieków ze szczególnym uwzględnieniem jakości wody dostarczanej od odbiorców; hydraulicznych warunków przepływu w przewodach ciśnieniowych z zastosowaniem narzędzi informatycznych do modelowania zmian przepływu i ciśnienia; niezawodności funkcjonowania infrastruktury wodociągowo-kanalizacyjnej. Jej zainteresowania obejmują także m.in. metody usprawniające kontrole jakości wody w sieciach wodociągowych oraz usprawniające proces eksploatacji sieci.

Jest autorką lub współautorką 192 publikacji naukowych, w tym czterech monografii naukowych, artykułów w czasopismach krajowych i międzynarodowych, 18 wynalazków na które zostały udzielone patenty. Jest także współautorką zgłoszeń patentowych, wdrożeń oraz licznych opracowań i ekspertyz dla przemysłu, a także opinii sądowych.

Trwa realizacja programu 100 obwodnic w woj. lubelskim

Siedem obwodnic powstanie w woj. lubelskim w ramach Programu budowy 100 obwodnic. Dla wszystkich z nich Minister Infrastruktury podpisał już programy inwestycji, z czego dla czterech prowadzone są już prace przygotowawcze. W przyszłym roku mają być ogłoszone przetargi na realizację obwodnic Dzwoli i Gorajca w ciągu DK74.

Janów Lubelski (DK74)

Opracowywane jest Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe z elementami Koncepcji Programowej (STeS-R). Obwodnica będzie posiadała jedną jezdnię, po jednym pasie ruchu w każdym kierunku. Ogłoszenie przetargu na realizację planowane jest w II kwartale 2024 roku.

Dzwola (DK74)

Uzyskana została już decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, a ogłoszenie przetargu na realizację planowane jest w II kwartale 2021 r. Inwestycja obejmie m.in. budowę jednojezdniowej drogi klasy GP (po jednym pasie ruchu w każdym kierunku) o długości ok. 2,8 km, która od północy ominie Dzwolę.

Gorajec (DK74)

Obwodnica będzie miała ok. 6,7 km długości i ominie Gorajec po północno-zachodniej stronie. Inwestycja jest na etapie prac przygotowawczych. Ogłoszenie przetargu na wykonanie projektu budowlanego i budowę drogi planowane jest w III kwartale 2021 r.

Szczebrzeszyn (DK74)

Trwają prace nad Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym z elementami Koncepcji Programowej (STeS-R). Projektant przygotował osiem różnych wariantów przebiegu trasy o długościach od 3,9 km do 6,2 km wraz z różnymi rozwiązaniami skrzyżowań z drogami poprzecznymi. Ogłoszenie przetargu na realizację planowane jest w IV kwartale 2023 roku.

Łączna (DK82), Zamość (DK74), Łuków (DK 63/76)

Budowa obwodnic Łącznej, Zamościa oraz Łukowa to nowe zadania, dla których proces inwestycyjny dopiero się rozpoczyna. W IV kwartale mają być ogłoszone przetargi na wykonanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego wraz z elementami Koncepcji Programowej (STeS-R) dla obwodnic Łącznej i Łukowa, a w przyszłym roku dla obwodnicy Zamościa. Obwodnice przebiegać będą po nowym śladzie. W przypadku obwodnic Łącznej i Łukowa ogłoszenie przetargów na wykonanie projektów budowlanych i realizację planowane jest w 2024 r, natomiast Zamościa w 2025 r.

(opr. na podst. mat. GDDKiA/Oddział Lublin)

OCZYSZCZALNIA ZASILANA SŁOŃCEM



Zakończyła się budowa elektrowni fotowoltaicznej na terenie Oczyszczalni Ścieków „Hajdów” w Lublinie. Teraz energia ze źródeł własnych zaspokoi aż 70 proc. ogólnego zapotrzebowania oczyszczalni na energię elektryczną. Dodatkowe roczne oszczędności wyniosą 850 tys. zł.

Budowa farmy fotowoltaicznej na terenie Oczyszczalni Ścieków „Hajdów” rozpoczęła się pod koniec stycznia 2020 r. Projekt zrealizowany przez Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w Lublinie obejmuje instalację złożoną z 6552 paneli monokrystalicznych, rozmieszczoną na obszarze ok. 4 hektarów. Stalowa konstrukcja nośna waży blisko 102 tony. Na konstrukcji wsporczej zainstalowano 118 ton ogniw fotowoltaicznych, obliczonych na moc szczytową 1998,36 kWp. Dodatkowo, w ramach realizacji kontraktu „Zarządzanie energią”, na dachu budynku stacji dmuchaw zainstalowana została mikroinstalacja fotowoltaiczna o mocy 40 kWp.

Koszt inwestycji to 8 123 000 zł brutto i jej zwrot nastąpi najpóźniej w ciągu 6–7 lat – przy obecnych cenach energii (przy rosnących cenach za energię ten zwrot nastąpi wcześniej).

– Biorąc pod uwagę przewidywaną roczną produkcję energii w instalacji fotowoltaicznej w wysokości 2050 MWh oraz aktualne ceny zakupu energii elektrycznej na rynku, roczne oszczędności z tytułu niezakupienia energii od dostawców zewnętrznych wyniosą ok. 850 tys. zł – mówi **Sławomir Matyjaszyk**, prezes Zarządu MPWiK Sp. z o.o. w Lublinie. – W przypadku utrzymania się

w naszym kraju trendu wzrostowego cen energii w najbliższych latach, oszczędności będą odpowiednio większe.

Budowa elektrowni fotowoltaicznej jest kolejnym etapem realizacji strategii MPWiK zakładającej maksymalne wykorzystanie energii własnej. Już od 2000 roku firma wykorzystuje biogaz, pozyskiwany z fermentacji osadów ściekowych, do produkcji energii elektrycznej i ciepłej. Obecnie z biogazu oczyszczalnia uzyskuje roczną energię elektryczną na poziomie ok. 10 000 MWh. Po uruchomieniu elektrowni fotowoltaicznej energia ze źródeł własnych zaspokoi ok. 70 proc. ogólnego zapotrzebowania oczyszczalni na energię elektryczną.

– Tylko od 2007 r. w zespołach prądotwórczych zasilanych biogazem wyprodukowano ponad 76 300 MWh, co odpowiada oszczędnościom na zakup energii w tym okresie w wysokości ponad 25,4 mln zł – wyjaśnia **Andrzej Pecio**, dyrektor Oczyszczalni Ścieków „Hajdów”.

Inwestycja zrealizowana na terenie Oczyszczalni Ścieków „Hajdów” w Lublinie to największa w Polsce, wybudowana przez

ciąg dalszy na str. 22

ciąg dalszy ze str. 21



firmę wodociągową, elektrownia fotowoltaiczna. Lublin był 4 razy liderem w konkursie „Eco-Miasto” i jego władze liczą, że dzięki temu projektowi miasto uzyska kolejną nagrodę, czego serdecznie życzymy.

M. BOŻKO, U. KIELLER-ZAWISZA

Fot. MPWiK Lublin

OPIS DZIAŁANIA ELEKTROWNI FOTOWOLTAICZNEJ

Przemiana energii słonecznej w elektryczną zachodząca w panelu polega na tym, że fotony (cząstki światła) promieniowania słonecznego padające na płytkę krzemową (z których wykonane są panele fotowoltaiczne), wybijają elektrony z ich pozycji na płytce i zmuszają je tym samym do ruchu. Ukierunkowany ruch elektronów w płytce krzemowej to wytworzona ekologiczna energia elektryczna.

Na farmie fotowoltaicznej w Oczyszczalni Ścieków „Hajdów” zainstalowane zostały panele monokrystaliczne typu RISEN SOLAR RSM60-6-305 Wp, firmy RISEN, o sprawności 18,6% i maksymalnym napięciu 33 V oraz maksymalnym prądzie 9,25 A. Pojedynczy panel składa się z 60 sztuk płytek o wymiarach 156,75 na 156,75 mm każdy, połączonych szeregowo. Są one zintegrowane z 46. inwerterami HUAWEI SUN 2000_36KTL o maksymalnej mocy wyjściowej wynoszącej 40 kW. Inwertery służą do zmiany prądu stałego w prąd przemienny, który zasila urządzenia oczyszczalni. Panele są nachylone pod kątem 25° do poziomu i skierowane w kierunku południowym – takie posadowienie gwarantuje optymalny uzysk energii elektrycznej.

Wykonawcą inwestycji, na zlecenie MPWiK Lublin, była lubelska firma „Taylor” Sp. z o.o.



ZARABIAMY NA ZIELONEJ ENERGII



Rozmowa ze SŁAWOMIREM MATYJASZCZYKIEM, prezesem Zarządu Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Lublinie

Kiedy MPWiK Lublin rozpoczął produkcję energii odnawialnej wykorzystywanej do własnych celów?

– Już w roku 2000 uruchomiliśmy pierwszy zespół prądotwórczy zasilany biogazem produkując energię ciepłą i elektryczną na potrzeby Oczyszczalni Ścieków „Hajdów”. Uzyskany efekt ekonomiczny w postaci mniejszych opłat za zakupioną od dostawców zewnętrznych energię elektryczną wpłynął na nasze kolejne decyzje w tym obszarze. W 2004 roku uruchomiliśmy drugi zespół prądotwórczy, a w kolejnych latach, kiedy nastąpił znaczny wzrost produkcji biogazu, ruszyły kolejne dwa zespoły prądotwórcze o łącznej mocy elektrycznej 1 700 kW i ciepłej 1 850 kW. Dzięki tym działaniom mogliśmy sami zapewnić aż 60% zapotrzebowania oczyszczalni na energię elektryczną.

Czy to wpłynęło na decyzję o budowie elektrowni fotowoltaicznej?

– Zdecydowanie tak. Ponieważ brakującą ilość energii elektrycznej wciąż kupowaliśmy od dostawców zewnętrznych, myśleliśmy o tym, jak dalej się uniezależnić. Mając do dyspozycji niezabudowane tereny oczyszczalni zdecydowaliśmy o dalszej dywersyfikacji generacji energii dla oczyszczalni i uruchomieniu farmy fotowoltaicznej

o mocy ok. 2 000 kW. Elektrownia już działa, a energia wyprodukowana w instalacji zapewni kolejne 10% zapotrzebowania oczyszczalni w energię elektryczną.

Warto podkreślić, że w kilku innych polskich przedsiębiorstwach wodociągowych zainstalowano panele fotowoltaiczne, lecz nie o takiej mocy jak w naszym przypadku. Jesteśmy więc pionierami i liderami w tym zakresie w Polsce.

O jakich efektach ekonomicznych możemy mówić z tego rodzaju działalności?

– Biorąc pod uwagę okres tylko od 2007 r., w zespołach prądotwórczych zasilanych biogazem wyprodukowane zostało ponad 76 300 MWh energii elektrycznej, co odpowiada oszczędnościom na zakup energii w tym okresie w wysokości ponad 25,4 mln zł (obliczenia uwzględniają wielkość produkcji w każdym roku oraz cenę jednostkową z tego samego roku).

Dodatkowo, przedmiotem obrotu na Towarowej Giełdzie Energii (TGE) są świadectwa majątkowe, tzw. zielone certyfikaty, z których sprzedaży w tym okresie uzyskaliśmy ponad 6,8 mln zł. Na TGE w latach 2017-2018 sprzedaliśmy również świadectwa majątkowe z wysokosprawnej kogeneracji, tzw. fioletowe certyfikaty, za kwotę ponad 460 tys. zł.

Po uruchomieniu elektrowni te korzyści będą jeszcze wyższe?

– Biorąc pod uwagę przewidywaną roczną produkcję energii w instalacji pv w wysokości 2050 MWh oraz aktualne ceny zakupu energii elektrycznej na rynku (w przypadku oczyszczalni jest to 414 zł/MWh za I półrocze 2020 r.) roczne oszczędności z tytułu niezakupienia energii od dostawców zewnętrznych wyniosą ok. 850 tys. zł. W przypadku utrzymania się w naszym kraju trendu wzrostowego cen energii w najbliższych latach, oszczędności będą odpowiednio większe. Natomiast koszty poniesione na eksploatację instalacji są stałe i niewielkie.

A inne korzyści, pozaekonomiczne?

– Przede wszystkim ochrona środowiska. Każda zamiana produkcji energii wytwarzanej z węgla na tę produkowaną w źródłach odnawialnych jest niezwykle cenna. W przypadku instalacji fotowoltaicznej na terenie oczyszczalni, szacowana ilość wyprodukowanej energii elektrycznej w czasie 1 roku wyniesie ok. 2 050 MWh.

Na podstawie wskaźników emisyjności zawartych w opracowaniu Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami z grudnia 2019 r. wskaźnik emisji (kg/MWh) dla energii elektrycznej wyprodukowanej w instalacjach do spalania paliw dla dwutlenku węgla (CO₂) wynosi 792 kg/MWh, co przy zakładanej rocznej produkcji energii elektrycznej w instalacji fotowoltaicznej w oczyszczalni ścieków oznacza, że do atmosfery w tym okresie nie zostanie wyemitowane ok. 1 620 Mg dwutlenku węgla (CO₂). Dodatkowo, w tym samym czasie, do atmosfery nie będą emitowane tlenki siarki (SO_x, SO₂) w ilości ok. 1,45 Mg, tlenki azotu (NO_x, NO₂) w ilości ok. 1,34 Mg oraz w znacznie mniejszych ilościach tlenek węgla (CO) oraz pył.

Dziękuję za rozmowę.

URSZULA KIELLER-ZAWISZA

„Napoleon inżynierii” z Polski

Niezwykła kariera budowniczego rekordowych mostów budziła i budzi duże zainteresowanie. Nie wszyscy w świecie wiedzą, że Ralph Modejski, czyli Rudolf Modrzejewski, wybitny inżynier pochodził z Polski. Zbudował ok. 40 mostów, które zmieniły krajobraz Ameryki Północnej. Wprawdzie miał obywatelstwo amerykańskie, ale nigdy też nie zapomniał, że jest Polakiem.

Za życia powszechnie nazywano go „Napoleonem inżynierii”. Jego matką była Helena Modrzejewska – polska aktorka o światowej sławie, uważana w swojej epoce za najpiękniejszą kobietę na świecie. Jego konstrukcje nie były jedynie zwykłymi budowlami, ale wryły się w amerykańską świadomość i stały się symbolami gwałtownego skoku cywilizacyjnego. W 1903 r. prasa amerykańska uznała go za najwybitniejszego specjalistę w budowie mostów. Otrzymał tytuł „Inżyniera Roku”. W 1936 r. obliczono wartość wybudowanych przez niego mostów na około 200 mln dolarów. Zawsze z dumą podkreślał, że jest Polakiem.

Utalentowane dziecko

Rudolf miał talent muzyczny. Pobierał nauki u znanego pianisty Kazimierza Hoffmana, u którego uczył się też Ignacy Jan Paderewski. Był też świetny z matematyki. Dlatego też długo nie mógł się zdecydować, czym będzie się zajmował w życiu.

W 1876 r. razem z matką wyjechał z Europy i zamieszkał w USA. Zdecydował się też ostatecznie na karierę inżyniera i studia w paryskiej *Ecole Nationale des Ponts et Chauseés* (Państwowej Szkole Dróg i Mostów). Do wymarzonej szkoły dostał się za drugim razem i ukończył ją z wyróżnieniem 6 lipca 1885 r. Pracę dyplomową pisał pod okiem m.in. Henre`go Resala, pioniera konstrukcji metalowych i był to projekt mostu stalowego przez jedną z wielkich rzek amerykańskich.

Obywatelstwo amerykańskie uzyskał podczas studiów w paryskiej *Ecole Nationale des Ponts et Chauseés* w 1883 r. We Francji używał oficjalnie nazwiska **Ralph Modjeski**, skracając trudne do wypowiedzenia nazwisko Modrzejewski i pod tym nazwiskiem funkcjonował już w świecie.

Pierwsza praca

W 1885 r. powrócił do USA i podjął pracę w biurze słynnego konstruktora mostów George’a S. Morisona. Pierwszym obiektem, w którego projektowaniu brał udział, był most kolejowy przez Missouri w Omaha w stanie Newada, gdzie pracował jako asystent przy budowie. Kolejną inwestycją, którą prowadził już samodzielnie była budowa mostu wspornikowego o pięciu przęsłach na rzece Missisipi w Tennessee. Był to w tym czasie największy tego typu most na zachodniej półkuli.

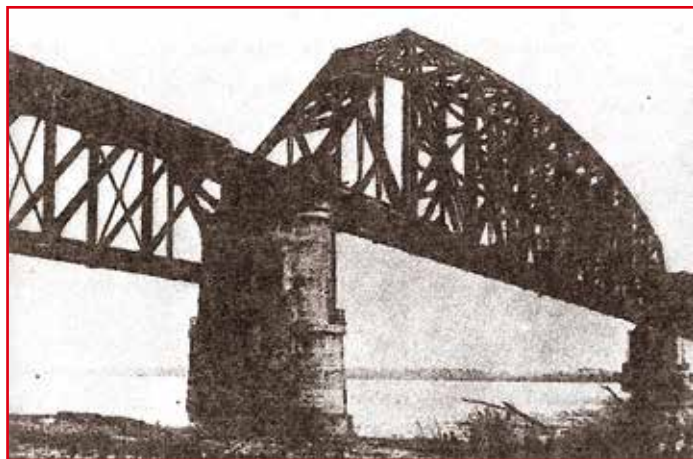
W roku 1889 został przeniesiony do głównego biura firmy Morison w Chicago. Po wszechstronnej praktyce u Morisona ambitny trzydziestolatek w 1893 r. postanowił się usamodzielnic i założył własne biuro. Pod koniec też tego roku Modrzejewski otrzymuje pierwsze, ale już wielkie zlecenie. Dotyczyło ono wykonania projektu i pełnienia nadzoru nad budową mostu przez Missisipi w Rock Island w stanie Illinois. Konstrukcja mostu składała się ze stalowych przęseł kratownicowych wolnopodpartych. Rozpiętość każdego z nich wynosiła 365 stóp, a ogólna długość mostu to

1871 stóp, tj. około 600 m. Po moście prowadziła dwutorowa linia kolejowa i droga.

Budową tego obiektu, który istnieje do dziś i pełni swą służbę, Modrzejewski rozpoczął długą serią wielkich mostów zaprojektowanych przez niego lub pod jego nadzorem w następnych latach. Był to też okres, kiedy Stany Zjednoczone intensywnie rozwijały swą infrastrukturę komunikacyjną. W tym kraju, wielkich odległości i wielkich rzek, najważniejszym problemem była budowa nowych linii kolejowych. Skala trudności przy ich budowie oraz budowie mostów na największych rzekach Ameryki była pracą dla odważnych i ludzi z charakterem.

„Nobel and Modrzejewski” i most w Thebes

Bezpośredni udział Modrzejewskiego w rozbudowie sieci kolejowej i budowie mostów znajdujących się na linii przebiegu kolei był już w tym czasie znaczący. Na jego rozwiązaniach konstrukcyjnych wzorowali się też inni. W latach 1898–1900 przygotował zestaw wzorcowych projektów mostów stalowych o rozpiętościach przęseł od 10 do 250 m. Jednocześnie przystąpił do realizacji nowego przedsięwzięcia, którym była budowa mostu przez Missisipi w Thebes w stanie Illinois. W tym czasie także nawiązał bezpośrednią współpracę ze starszym od siebie – Alfredem Noblem, sławnym inżynierem, budowniczym mostów i wielkich konstrukcji wodnych. Firma „Nobel and Modrzejewski” wybudowała most Thebes w latach 1902–1905. Posiadał on konstrukcję stalową kratownicową na potrzeby linii kolejowej. Cała długość mostu wraz z dojazdami wynosiła 6 mil. Przy budowie przęseł dojazdowych Modrzejewski jako jeden z pierwszych w Ameryce zastosował na tę skalę beton, co wymagało przewyższenia oporów środowiska zawodowego. Próby wytrzymałościowe dały wyniki pozytywne i budowa mostu zakończyła się sukcesem.



Rys. 1. Most Missisipi w Thebes w stanie Illinois

Ponad 40 mostów...

Pomyślna realizacja mostu w Thebes otworzyła serię ponad 40 obiektów budowanych przez Modrzejewskiego w ciągu następných lat w Stanach Zjednoczonych i Kanadzie, m.in. na największych rzekach kontynentu, w tym 9 mostów przez Missisipi, Delaware (2), Ohio (6), Columbia (3), Hudson (2), przez rzekę Św. Wawrzyńca (Quebeck), na Wielkich Jeziorach (rzeka Detroit) oraz przez zatokę San Francisco (most Trans-Bay Bridge).

Chciałbym przedstawić jeden z mniejszych mostów, który na początku jego kariery był majstersztykiem sztuki inżynierskiej. Był nim stalowy most łukowy o rozpiętości 107 m nad kanionem rzeki Crooked o głębokości 104 m. Montaż konstrukcji odbywał się jednocześnie z obu brzegów kanionu metodą nawisową. Poszczególne segmenty, wykonane wcześniej w wytwórni, stopniowo scalano z wcześniej zmontowanymi aż do klucza. Było to rozwiązanie, które zostało wysoko ocenione przez świat techniczny.

Modrzejewski również konsultował prace projektowe nad dwutorowym mostem kolejowym przez rzekę Ohio w Metropolis w stanie Illinois. Ustrój nośny tworzyło 7 swobodnie podpartych przęsa kratownicowych. Przez kolejne pół wieku będą to największe swobodnie podparte przęsa na świecie.

Okres największej aktywności twórczej R. Modrzejewskiego przypadł na lata dwudzieste. W latach 1920–1930 zrealizował w swojej firmie, kierując sam wszystkimi działaniami tak w sferze projektowej, jak i realizacyjnej, i mając wówczas 60 lat, prawie dwadzieścia wielkich mostów. Między rokiem 1920, a 1922 przebudowuje dwa duże obiekty, tj. most przez rzekę Ohio w Cincinnati oraz most drogowo-tramwajowy przez Missouri w Omaha.

Kolejne mosty – łańcuch sukcesów**» Most Benjamin Franklin Bridge w Filadelfii**

Modrzejewski z zazdrością patrzył na mosty wiszące, którymi nie zajmował się wcześniej, ale przyszedł czas na niego. W 1921 r. otrzymał zlecenie na budowę mostu przez rzekę Delaware pomiędzy Filadelfią, a miastem Camden w stanie New Jersey. Pełnił tutaj zarówno funkcję głównego inżyniera, jak i przewodniczącego rady inżynierskiej. Most w Camden (Benjamin Franklin Bridge) był największym indywidualnym przedsięwzięciem.

Zarówno w czasie projektowania, jak i budowy Modrzejewski prowadził rozległe badania, aby wyjaśnić problemy pojawiające się podczas realizacji tego pionierskiego mostu. W tym celu powołał wydział badawczy, który pracował m. in. nad zjawiskiem wyboczenia prętów kratownic i wytrzymałości lin nośnych. Był także pionierem zastosowania konstrukcji pylonów stalowych zamiast masywnych, murowanych wież. W takiej formie wysokie na 110 m ażurowe pylony zostały zastosowane po raz pierwszy.

Pomost został podwieszony do dwóch lin nośnych, z których każda miała średnicę 760 mm i składała się z 19 tys. drutów nawiniętych na miejscu budowy. 25 tys. mil drutu, czyli 3,5 tys. ton specjalnej stali kablowej zużyto na te liny. Pylon wykonano ze stali krzemowej, a w belkach usztywniających pas górny i dolny użyto stali niklowej. Spośród 18 tys. ton stali różnych gatunków, której



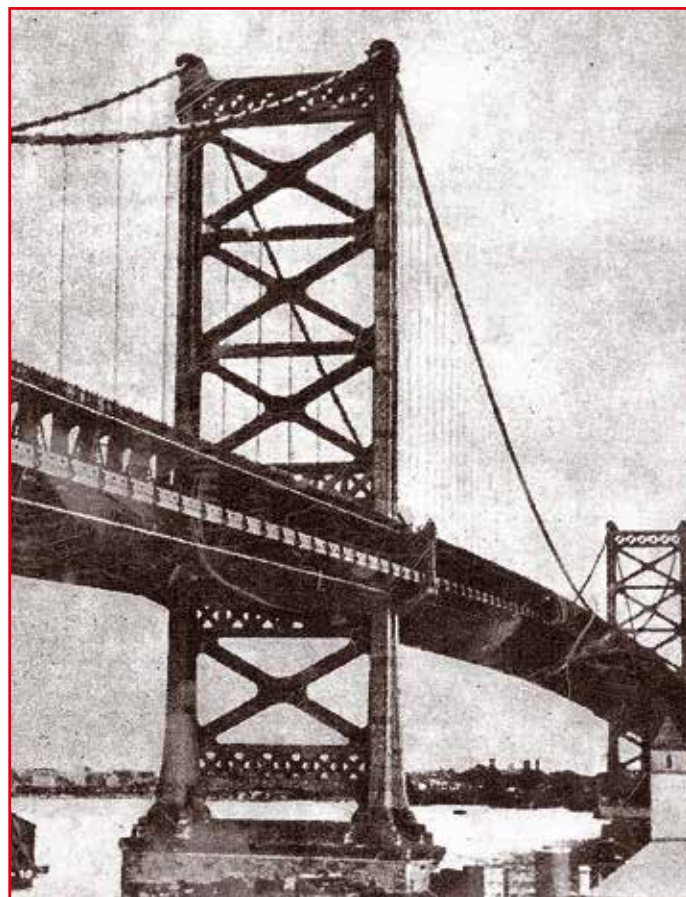
Rys. 2. Rudolf Modrzejewski i most przez rzekę Ohio w Metropolis

wymagał ten most, prawie jedna trzecia to stal niklowa, trudniejsza w obróbce i droższa, ale bardziej wytrzymała i odporniejsza na korozję.

Rozpiętość głównego przęsa wynosiła 1750 stóp (533,4 m), a całkowita długość 3183 stóp. Był pierwszym, większym od każdego z trzech nowojorskich olbrzymów i wraz z dojazdami miał ponad 3 km długości. Szerokość jezdni wynosiła ponad 40 m.

W dniu otwarcia obiektu Modrzejewski pobił jednocześnie dwa inne rekordy. Stał się twórcą największego przęsa wspornikowego (Quebec) i największego przęsa wiszącego (Filadelfia).

W latach 1927–1929 Modrzejewski wykonywał równocześnie trzy mosty położone w dużych odległościach, a były nimi: most drogowy przez Delaware, most kolejowy w Melville, niedaleko ujścia do Zatoki Meksykańskiej oraz most drogowy przez rzekę Ohio w stanie Indiana. Był też konsultantem i weryfikatorem projektu, sprawując też nadzór nad wykonywaniem konstrukcji wielkiego mostu nad rzeką Detroit (Ambassador Bridge), na granicy Stanów Zjednoczonych i Kanady. Prawie równoległe z budową tego mostu wspólnie z Danielem E. Moranem, projektował i budował most Mid-Hudson Bridge w Poughkeepsie (w stanie Nowy Jork).



Rys. 3. Widok mostu Benjamin Franklin Bridge w Filadelfii

ciąg dalszy na str. 26

ciąg dalszy ze str. 25



Rys. 4. Most Mid-Hudson w Poughkeeps

» Oakland Bay Bridge w San Francisco

Ostatnim i największym obiektem, z którym związane jest nazwisko Modrzejewskiego był San Francisco – Oakland Bay Bridge, czyli Trans-Bay Bridge. Zadanie było trudne nie tylko pod względem konstrukcyjnym i warunków panujących w San Francisco. Dodatkowo trzeba było pamiętać, że most miał przeciąć zatokę uważaną za najpiękniejszą na świecie. Opracowując projekt zdecydowano, że główna zachodnia część mostu będzie składała się z dwóch konstrukcji wiszących, o łącznej długości prawie 3 km połączonych ze sobą centralną betonową podporą, w której zakotwione zostały liny nośne sąsiednich przęseł. Konstrukcja tej wysokiej na 150 m, silnie obciążonej podpory, została posadowiona na rekordowej głębokości – 73 m poniżej poziomu wody zatoki, a stopa fundamentowa miała wymiary 28 x 60 m. Rozpiętość głównego przęsła każdego z dwóch bliźniaczych mostów wiszących składających się na tę unikalną konstrukcję wynosiła 704 m. Konstrukcja nośna składała się z 2 pomostów – górny z jezdnią drogową o 6 pasach ruchu i dolny to kolej miejska oraz 3 dodatkowe pasy ruchu ciężarówek. W części wschodniej most wykonany został jako kratownica w układzie wspornikowym z potężnym przęsłem środkowym o rozpiętości 1400 stóp, 427 m. Obie części łączył tunel o długości 500 stóp wykuty w skałach wyspy Yerba Buena. Był to w tym czasie tunel o największym przekroju, jaki kiedykolwiek wywiercono (23 m szer. i 18 m wys.). Przez 20 lat most był najdłuższym i najdroższym mostem na świecie. Koszt przekraczał 77 mln dolarów.

10 lipca 1933 r. pierwszą symboliczną łopatę na budowie wbił prezydent Franklin Delano Roosevelt, określając budowę „jako największy most budowany przez ludzkość”. Natomiast gotowy most i cała trasa zostały oddane do użytku 12 listopada 1936 r. Dwanaście kilometrów trudnego mostu wybudowano w trzy lata i trzy miesiące, czyli 10 m dziennie. A dziś jeszcze w Europie Zach. za osiągnięcie uważa się 4 do 5 m dziennie.

Ściana z dyplomami

W nowojorskim gabinecie Modrzejewskiego cała ściana zamieszona była dyplomami, a specjalną gablotę wypełniały medale i odznaczenia. Kiedy zapytano go o nie, stwierdził: „Och, mam duże i mniejsze. Te duże dostałem przez przypadek, a te małe dlatego, że miałem już duże”.



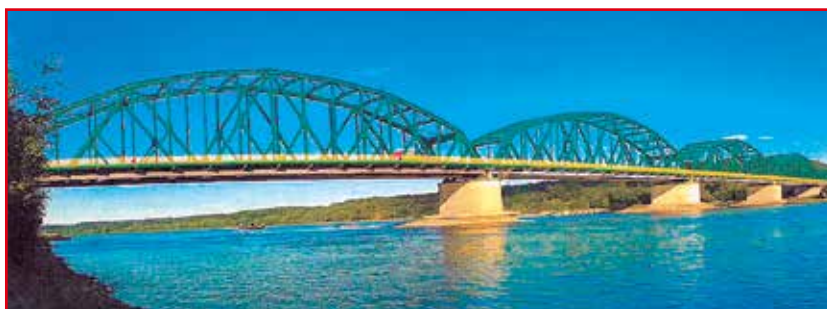
Rys. 5. Znaczek Poczty Polskiej wydany w roku 1999 – Rudolf Modrzejewski na tle mostu Benjamin Franklin Bridge w Filadelfii

W 1903 r. prasa amerykańska uznała go za najwybitniejszego specjalistę w budowie mostów. Otrzymał również tytuł „Inżyniera Roku”. W 1922 r. otrzymał medal Instytutu im. B. Franklina w Filadelfii. W 1929 r. został laureatem John Fritz Gold Medal, najwyższego amerykańskiego odznaczenia w dziedzinie inżynierii. Otrzymał 3 doktoraty honoris causa m.in. Politechniki Lwowskiej. W 1929 r., po 20 latach nieobecności, odwiedził ojczyznę, gdzie na Powszechnej Krajowej Wystawie Przemysłu i Nauki w Poznaniu otrzymał Nagrodę Honorową rządu Rzeczypospolitej Polskiej. W 1931 r. uzyskał w USA nagrodę im. George’a Washingtona – najwyższe wyróżnienie, jakie może otrzymać technik w Stanach Zjednoczonych „za osiągnięcia szczególne, których celem jest szczęście i dobrobyt ludzkości”. Zawsze z dumą podkreślał, że jest Polakiem.

JÓZEF W. POMYKAŁA, (RED.)

LITERATURA

- 1 Grzeleński B., *Do New Yorku, Chicago i San Francisco*, Interpres, Warszawa, 1983.
- 2 Głomb J., *Człowiek z pogranicza epok*, Wydawnictwo Polonia, Warszawa, 1988.
- 3 Orłowski B., *Polacy świata*, Nasza Księgarnia, Warszawa, 1987.
- 4 Głomb J., *Ponad przestrzenią i czasem*, Gliwice 2012.
- 5 Brown D. J., *Mosty – Trzy tysiące lat zmagania z naturą*, Arkady, 2005.
- 6 Pawlak G., Łukasik S., *Mosty świata na monetach*, Olsztyn, 2010.



Rys. 6. Most Fordoński na Wiśle w Bydgoszczy im. Rudolfa Modrzejewskiego

PREZYDIUM OKRĘGOWEJ RADY LOIIB

Joanna Gieroba – przewodnicząca
Teresa Stefaniak – zastępca przewodniczącej
Tomasz Grzeszczak – zastępca przewodniczącej
Janusz Iberszer – zastępca przewodniczącej
Jan Ludwik Ziółek – sekretarz
Zbigniew Mitura – skarbnik
Henryk Miduch – członek
Janusz Wójtowicz – członek

CZŁONKOWIE OKRĘGOWEJ RADY LOIIB

Leszek Boguta
Adam Borowy
Jarosław Buczek
Grzegorz Dobosz
Krzysztof Jurycki
Bogdan Kucharski
Bolesław Matej
Zbigniew Miłoś
Andrzej Mroczek
Zbigniew Szcześniak
Krzysztof Tajer
Zdzisław Tworek
Tadeusz Wagner
Ireneusz Wójcik

OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

Wiesław Nurek – przewodniczący
Jerzy Kasperek – wiceprzewodniczący
Andrzej Pichla – wiceprzewodniczący
Jerzy Kamiński – sekretarz
Andrzej Adamczuk
Jerzy Adamczyk
Lech Dec
Grzegorz Dębowski
Dariusz Flak
Janusz Fronczyk
Marcin Górecki
Anna Halicka
Maria Kosler
Stanisław Plechawski
Edward Woźniak

OKRĘGOWA KOMISJA REWIZYJNA

Wojciech Szewczyk – przewodniczący
Andrzej Chmielowski
Anna Krasnodębska-Ciołek
Tadeusz Małaj
Andrzej Szkuat
Dariusz Zaorski

OKRĘGOWY SĄD DYSCIPLINARNY

Władysław Król – przewodniczący
Barbara Chodkowska-Sagan
Zbigniew Dobrowolski
Andrzej Gwozda
Grzegorz Golian
Kazimierz Kostrzanowski
Sławomir Krasuski
Zenon Misztal
Roman Nowak
Władysław Rawski
Katarzyna Trojanowska-Żuk
Anna Woźnicka
Iwona Żak

OKRĘGOWI RZECZNIICY ODPOWIEDZIALNOŚCI ZAWODOWEJ

Henryk Korczewski – Koordynator
Andrzej Bałaban
Henryk Bujak
Paweł Góra
Krzysztof Sierpień
Eugeniusz Urban

DELEGACI NA KRAJOWE ZJAZDY W KADENCJI 2018–2022

Joanna Gieroba
Tomasz Grzeszczak
Janusz Iberszer
Andrzej Leniak
Henryk Miduch
Zbigniew Mitura
Wiesław Nurek
Teresa Stefaniak
Zbigniew Szcześniak
Wojciech Szewczyk
Janusz Wójtowicz

Składki członkowskie

Członkowie Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa zobowiązani są do opłacania w 2021 r. następujących składek:

1. NA KONTO OKRĘGOWEJ IZBY:

- opłata wpisowa w wysokości 100 zł wpłacana jednorazowo przy rejestracji wniosku o wpis na listę członków lub przy ponownym wpisie po skreśleniu z listy członków,
- miesięczna składka członkowska na okręgową izbę (29 zł), płatna jednorazowo za 12 miesięcy w wysokości 348 zł lub w dwóch ratach po 174 zł każda (za 6 miesięcy).

2. NA KONTO KRAJOWEJ IZBY:

- miesięczna składka członkowska na Krajową Izbę (6 zł), wnoszona jednorazowo za cały rok w wysokości 72 zł,
- opłata roczna na ubezpieczenie OC w wysokości 75 zł.

Łączna składka na Krajową Izbę to 147 zł płacone jednorazowo za 12 miesięcy.

Każdy członek LOIIB ma przypisane indywidualne konta: do wpłaty składki na LOIIB i do wpłaty składki na Krajową Izbę i ubezpieczenie OC. Numery kont indywidualnych można sprawdzić na stronie internetowej LOIIB: (www.lub.piiib.org.pl) w zakładce „Lista członków” oraz na stronie PIIB (www.piiib.org.pl).

Dyżury pełnione przez członków organów w 2020 r.

Członkowie Prezydium Okręgowej Rady

Pełnią dyżury we wtorki godz. 14.00–16.00, s. 115

- » Zastępca Przewodniczącej mgr inż. Janusz Iberszer – 14.01.2020, 7.04.2020, 14.07.2020, 20.10.2020
- » Zastępca Przewodniczącej mgr inż. Teresa Stefaniak – 11.02.2020, 19.05.2020, 18.08.2020, 24.11.2020
- » Zastępca Przewodniczącej mgr inż. Tomasz Grzeszczak – 3.03.2020, 9.06.2020, 8.09.2020

Okręgowy Rzecznik Odpowiedzialności Zawodowej

Pełni dyżur w pierwszą środę miesiąca, godz. 15.00–16.00, s. 102, tel. 81 534-78-12

Członkowie Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Pełnią dyżur w drugi wtorek miesiąca, godz. 16.00–17.00, s. 115

- » dr inż. Wiesław Nurek – 14.01.2020, 14.04.2020, 14.07.2020, 13.10.2020
- » mgr inż. Jerzy Kasperek – 11.02.2020, 12.05.2020, 11.08.2020, 10.11.2020
- » inż. Jerzy Kamiński – 10.03.2020, 9.06.2020, 8.09.2020, 8.12.2020

Radca Prawny

Pełni dyżur w sali 102, tel. 81 534-78-12

- » w każdą środę o godz. 9.00–13.00
- » w każdy piątek o godz. 9.00–11.00

Dyżury organów LOIIB pełnione są w biurze Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Lublinie przy ul. Bursaki 19.

XXXV sesja egzaminacyjna na uprawnienia budowlane w LOIIB w obiektywie

