



Jesteśmy już na swoim!

- Budownictwo pod lupą • Kładki dla pieszych
- VIII Zjazd LOIIB • Wiosenna sesja egzaminacyjna

PREZYDIUM OKRĘGOWEJ RADY LOIIB

Zbigniew Mitura – przewodniczący
Tadeusz Cichosz – I wiceprzewodniczący
Janusz Iberszer – II wiceprzewodniczący
Joanna Gieroba – III wiceprzewodniczący
Wojciech Szewczyk – skarbnik
Mariusz Bartkowiak – zastępca skarbnika
Zbigniew Szcześniak – sekretarz
Jan Ludwik Ziółtek – zastępca sekretarza

SKŁAD OKRĘGOWEJ RADY LOIIB

Jerzy Adamczyk
Jakub Błażukiewicz
Wiesław Bocheńczyk
Leszek Boguta
Zbigniew Czopik
Piotr Dańko
Antoni Dziągiewski
Jan Kukielka
Andrzej Mroczek
Grzegorz Szpringer
Jerzy Szymczyk
Tadeusz Wagner
Leszek Wiśliński
Janusz Wójtowicz
Franciszek Ząbek
Wiesław Zdańkowski

SKŁAD OKRĘGOWEJ KOMISJI KWALIFIKACYJNEJ

Bolesław Horyński – przewodniczący
Anna Halicka – wiceprzewodnicząca
Kazimierz Bonetyński – wiceprzewodniczący
Edward Wilczopolski – wiceprzewodniczący
Wiesław Nurek – sekretarz
Andrzej Adamczuk – członek
Janusz Daniel – członek
Lech Dec – członek
Jerzy Ekiert – członek
Jerzy Kamiński – członek
Jerzy Kasperk – członek
Maria Kosler – członek
Andrzej Pichla – członek
Stanisław Plechawski – członek
Edward Woźniak – członek

SKŁAD OKRĘGOWEJ KOMISJI REWIZYJNEJ

Wojciech Budzyński – przewodniczący
Tomasz Kłyż – wiceprzewodniczący
Ewa Błazik-Borowa – sekretarz
Bogumiła Błaszczuk – członek
Bartłomiej Cieślik – członek
Janusz Fronczyk – członek
Andrzej Szkuat – członek

SKŁAD OKRĘGOWEGO SĄDU DYSCYPLINARNEGO

Władysław Król – przewodniczący
Elżbieta Komor – wiceprzewodnicząca
Zbigniew Adamczuk – członek
Zbigniew Dobrowolski – członek
Ryszard Dołgan – członek
Mieczysław Hryciuk – członek
Maria Elżbieta Klimek – członek
Kazimierz Kostrzanowski – członek
Tomasz Lis – członek
Wanda Sierpień – członek
Sławomir Smoliński – członek
Katarzyna Trojanowska-Żuk – członek
Iwona Żak – członek

OKRĘGOWY RZECZNIK ODPOWIEDZIALNOŚCI ZAWODOWEJ

Andrzej Leniak
Henryk Korczewski
Krzysztof Miechówka
Zenon Misztal
Roman Nowak
Anna Ostańska
Kazimierz Stelmaszczuk

CZŁONKOWIE LOIIB WE WŁADZACH KRAJOWYCH POLSKIEJ IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

Joanna Gieroba – członek Prezydium
Krajowej Rady PIIB
Zbigniew Mitura – członek Krajowej Rady PIIB
Edward Woźniak – członek KKK PIIB
Mieczysław Król – członek KKK PIIB
Tadeusz Cichosz – członek Krajowej Komisji
Uchwał i Wniosków

LUBELSKA OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

20-150 Lublin, ul. Bursaki 19
tel./fax 081 534-78-12, 081 534-78-15

www.lub.piib.org.pl
e-mail: lub@piib.org.pl
Biuletyn Informacji Publicznej:
www.bip.piib.org.pl
Biuro czynne: poniedziałek, środa, czwartek, piątek
w godz. 8-16; wtorek w godz. 9-17

Konto LOIIB:

PEKAO SA 36124054971111000050101920

Przewodniczący Okręgowej Rady

tel. 081 534-78-11

Skład biura:

Dyrektor biura – tel. 081 534-78-13
Sekretariat biura – tel. 081 534-78-12
Główna księgowość – tel. 081 534-78-14
Sekcja księgowości – kasa – tel. 081 741-40-95
Sekcja spraw członkowskich – tel. 081 534-78-16
Sekcja szkolenia – tel. 081 534-78-17
Sekcja uprawnień budowlanych
– tel. 081 741-41-83
Sekcja interpretacji uprawnień budowlanych
– tel. 081 534-73-36
Sekcja obsługi organów Izby – tel. 081 534-78-15

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. 11-14; w środy w godz. 9-13
biala@loiib.lublin.pl
tel. 083 343-62-05; fax 083 343-60-08

Biuro terenowe w Chełmie

22-100 Chełm, ul. Kopernika 8
(Dom Technika NOT)
Terminy dyżurów: we wtorki i czwartki
w godz. 15-18; w środy w godz. 15-19
chelm@loiib.lublin.pl; tel. 082 565-69-84

Biuro terenowe w Zamościu

22-400 Zamość, ul. Rynek Wielki 6
(Dom Technika NOT)
Terminy dyżurów: w poniedziałki i środy
w godz. 13-16; w piątki w godz. 12-16
zamosc@loiib.lublin.pl; tel. 084 638-58-08

Dyżury 2009

Członkowie Prezydium Okręgowej Rady LOIIB:

- we wtorki w godz. 14-16
- » Wiceprzewodniczący inż. Tadeusz Cichosz – 27.01; 12.05; 8.09
- » Wiceprzewodniczący mgr inż. Janusz Iberszer – 10.02; 09.06; 29.09
- » Wiceprzewodniczący mgr inż. Joanna Gieroba – 3.03; 14.07; 27.10
- » Sekretarz mgr inż. Zbigniew Szcześniak – 21.04; 30.06; 24.11
- » Skarbnik mgr inż. Wojciech Szewczyk – 24.03; 04.08; 11.12

Rzecznik Odpowiedzialności Zawodowej:

- » w Lublinie, tel. 081 534-78-12
- pierwsza środa miesiąca godz. 15-16

Członkowie Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:

- w drugi wtorek miesiąca w godz. 16-17
- » dr inż. Bolesław Horyński – 13.01; 14.04; 11.08; 10.11
- » dr inż. Wiesław Nurek – 10.02; 12.05; 14.07; 8.12
- » mgr inż. Edward Wilczopolski – 10.03; 9.06; 8.09; 11.10

Radca Prawny:

- » Lublin, tel. 081 534-78-12
- w każdą środę w godz. 9-13
- w każdy piątek w godz. 9-11



Wydawca

Lubelska Okręgowa Izba
Inżynierów Budownictwa
20-150 Lublin, ul. Bursaki 19
tel./fax 081 534-78-12
www.lub.piib.org.pl
e-mail: lub@piib.org.pl

Redakcja

20-150 Lublin
ul. Bursaki 19
tel. 081 741-41-84
e-mail: biuletyn@loiib.lublin.pl

Redaktor naczelna

Urszula Kieller-Zawisza
tel. 081 741-41-84
e-mail: kieller@loiib.lublin.pl

Rada programowa

Janusz Iberszer – przewodniczący
Jerzy Ekiert – wiceprzewodniczący
Mieczysław Król – wiceprzewodniczący
Agnieszka Jaśkiewicz – sekretarz
Jerzy Adamczyk
Wiesław Bocheńczyk
Andrzej Pichla
Wiesław Pomykała
Ryszard Siekierski

Skład i druk

Drukarnia ALF-GRAF
ul. Kościuszki 4, 20-006 Lublin
tel./fax 081 532-15-12
e-mail: info@alfgraf.com.pl

Redakcja zastrzega sobie prawo skraca-
nia i adiustacji publikowanych tekstów.

Lubelski Inżynier BUDOWNICTWA do-
stępny jest także w wersji elektronicznej
na stronie internetowej LOIIB:
www.lub.piib.org.pl



Na okładce:

Pracownicy firmy Hen-
pol Sp. z o.o. przy bu-
dowie Galerii Olimp (IV)
w Lublinie



Drodzy Czytelnicy!

To już 10 wydanie naszego „Lubelskiego Inżyniera Budownictwa”. Niby nic, a jednak... wiele. To już po raz dziesiąty trafiamy do Państwa rąk i staramy się, abyście Państwo wśród różnych artykułów, znaleźli coś dla siebie. Wprawdzie obowiązki zawodowe i liczne inne zobowiązania, nie zawsze sprzyjają popołudniowej lekturze, ale obserwujemy, że coraz więcej naszych członków i nie tylko, czyta ten biuletyn.

Dzwonicie Państwo do nas z uwagami, zapraszacie na zebrania i uroczystości, chwalicie się swoimi inwestycjami, zawiadamiacie o konferencjach i seminariach. I to w firmach, w urzędach, w stowarzyszeniach, na uczelni... Jest nam bardzo miło z tego powodu, gdyż chcemy uczestniczyć w Państwa działalności, podpatrywać jak udaje się funkcjonować w tych niełatwych czasach, co można osiągnąć i jakie jeszcze macie Państwo plany.

W bieżącym wydaniu naszego „Lubelskiego Inżyniera Budownictwa” zapraszamy Państwa do przeczytania wywiadu z panią Urszulą Sieteską, Wojewódzkim Inspektorem Nadzoru Budowlanego. Zapraszamy do zapoznania się z ciekawą inwestycją, jaką jest na pewno kompleks przechowalniczo-chłodniczy zrealizowany w Polubiczach. Natomiast o przeznakowaniu polskich ulic i jego wpływie na liczbę wypadków samochodowych mówi już od wielu lat, dlatego też sądzę, że o problemach z nim związanych warto przeczytać. Inne publikacje zamieszczone w tym wydaniu są również ciekawe i atrakcyjne, dlatego zachęcamy do lektury.

URSZULA KIELLER-ZAWISZA
Redaktor Naczelna

Spis treści

Jesteśmy już na swoim!	str. 4
VIII Zjazd OIIB	str. 6
Spotkajmy się!	str. 7
O uprawnieniach na Politechnice Lubelskiej	str. 8
Wiosenna sesja egzaminacyjna	str. 9
10-lat budowlanej kontroli	str. 10
Budownictwo pod lupą	str. 11
Książka obiektu budowlanego	str. 12
Jabłka z chłodni jak z sadu	str. 14
Groźne konsekwencje przeznakowania dróg	str. 16
Dylematy z Naturą 2000	str. 19
Kładki dla pieszych	str. 21
Bezpieczna budowa	str. 24
Teczka personalna	str. 25
Wiadomości branżowe	str. 26
Konkurs fotograficzny	str. 27



Numery telefonów do biura LOIIB przy ul. Bursaki 19 w Lublinie

- » Przewodniczący Okręgowej Rady LOIIB
pokój nr 114 tel. 081 534 78 11
- » Dyrektor biura LOIIB
pokój nr 112 tel. 081 534 78 13
- » Sekretariat biura LOIIB
pokój nr 113 tel. 081 534 78 12
- » Dział księgowości – Główna Księgowa
pokój nr 111 tel. 081 534 78 14
- » Dział księgowości – kasa
pokój nr 110 tel. 081 741 40 95
- » Sekcja uprawnień budowlanych
pokój nr 106 tel. 081 741 41 83
- » Sekcja interpretacji uprawnień budowlanych
pokój nr 108 tel. 081 534 73 36
- » Sekcja spraw członkowskich
pokój nr 107 tel. 081 534 78 16
- » Sekcja szkolenia i biblioteka LOIIB
pokój nr 105 tel. 081 534 78 17
- » Sekcja obsługi organów LOIIB
pokój nr 103 tel. 081 534 78 15
- » Redakcja „Lubelskiego Inżyniera Budownictwa”
pokój nr 104 tel. 081 741 41 84

Jesteśmy już na swoim!

Od kwietnia 2009 r. biuro LOIIB działa we własnej siedzibie mieszczącej się w budynku przy ul. Bursaki 19 w Lublinie. Choć jesteśmy w nowym lokum dopiero od ponad dwóch miesięcy odbyły się już tutaj pierwsze szkolenia, miał miejsce ustny egzamin na uprawnienia budowlane wiosennej sesji egzaminacyjnej, systematycznie spotykają się członkowie organów funkcjonujących w naszej Izbie.

Jak większość okręgowych Izb inżynierów w Polsce także nasza Izba ma własną siedzibę. Paroletnie starania przyniosły efekt i uchwała ze Zjazdu LOIIB w 2003 r. dotycząca rozpatrzenia możliwości zakupu lub wyremontowania budynku na potrzeby Izby została zrealizowana. Inne Izby inżynierów także kupują stare budynki i remontują (Izba Małopolska, Izba Łódzka), albo wykupują pomieszczenia czy też całe kondygnacje w istniejących już obiektach (Izba Warmińsko – Mazurska, Izba Mazowiecka). Własny lokal umożliwia podejmowanie dodatkowych form działalności, stwarza możliwość ograniczania ponoszonych kosztów funkcjonowania Izb oraz często przyczynia się do lepszej i sprawniejszej obsługi członków każdej Izby.

I po przeprowadzce...

LOIIB funkcjonuje od kwietnia 2009 r. w budynku Lubelskiego Przedsiębiorstwa Budowy Pieców Przemysłowych S.A. (Piecobudowa), który znajduje się przy ul. Bursaki 19 w Lublinie. Całe zakupione pierwsze piętro w czterokondygnacyjnym obiekcie należy do nas. Przyjeżdżający członkowie LOIIB nie mają kłopotu z parkowaniem swoich pojazdów, na co wcześniej, kiedy byliśmy w Domu Technika NOT przy ul. M. C. Skłodowskiej, wielu narzekało. Mamy salę konferencyjną, w której organizowane są szkolenia. Standard pomieszczeń w porównaniu do ich odpowiedników w lubelskim Domu Technika jest o wiele wyższy. Wprawdzie przenosiny to poważne wydarzenie i zazwyczaj zakłóca funkcjonowanie prawie wszystkich instytucji, to przyznać należy, że nam się udało. Wszystko przebiegło bardzo sprawnie, dzięki czemu członkowie LOIIB mogli na bieżąco załatwiać swoje sprawy w biurze.

Pierwsze szkolenia już za sobą

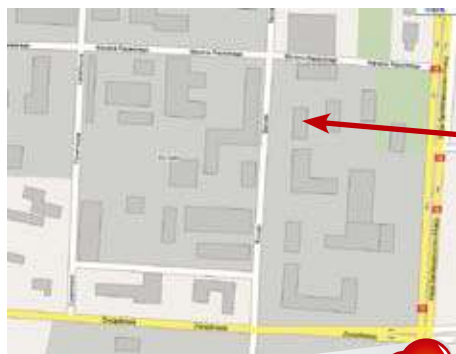
W sali konferencyjnej liczącej ponad 82 mkw., odbyły się już pierwsze szkolenia, m. in. z wykonywania świadectw



Pani Elżbieta Lipniewska w sekretariacie naszego biura



Od lewej: Bolesław Horyński, Zbigniew Mitura i Kazimierz Szulborski podczas spotkania w lubelskiej Izbie



**NASZ NOWY ADRES:
20-150 LUBLIN,
UL. BURSAKI 19**



charakterystyki energetycznej budynków oraz branżowe. Licznie przybyli członkowie Izby mogli przekonać się, jak wyglądają nasze pomieszczenia i w jakich warunkach pracuje biuro. W nowej sali znajduje się nowoczesny sprzęt audio-wizualny, a niedawno została wyposażona w klimatyzację. Podniesie to znacznie komfort tego pomieszczenia, co na pewno odczują wszyscy uczestnicy następnych szkoleń, seminariów czy spotkań. Organizowanie zaś tego typu działalności we własnej siedzibie znacznie ograniczy koszty, gdyż nie będziemy musieli płacić za wynajem sal.

Egzaminy ustne w nowym lokum

W nowej sali konferencyjnej odbywały się także po raz pierwszy w historii naszej Izby egzaminy ustne na uprawnienia budowlane wiosennej sesji egzaminacyjnej. Zdający egzamin mieli odpowiednie warunki do przygotowania się do odpowiedzi, zaś sam egzamin przebiegał we właściwym otoczeniu. Mógł to obserwować pan prof. zw. dr hab. inż. Kazimierz Szulborski, przewodniczący Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej, który przyjechał do nas z wizytą. Było nam bardzo miło, ponieważ pierwszy raz gościliśmy przedstawiciela PIIB w naszych nowych progach.

Obiekt został także pozytywnie oceniony w czasie spotkania Okręgowej Rady LOIIB i przedstawicieli organów naszej Izby w dn. 8 maja 2009 r. Wszyscy dokładnie obejrzelili całe biuro, odwiedzili wszystkie pomieszczenia i przekonali się, w jakich warunkach obecnie pracujemy. Plusów było wiele.

REDAKCJA



Jedno z pierwszych szkoleń w sali konferencyjnej przy ul. Bursaki 19



Pani Lilla Szłapa, Główna Księgowa LOIIB prowadzi finanse Izby już w nowej siedzibie

Zjazd Lubelskiej OIIB

VIII Zjazd Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa obradował 17 kwietnia 2009 r. w Domu Technika NOT w Lublinie. Był to ostatni już w tej kadencji Zjazd Sprawozdawczy. Udział w nim wzięło 87 delegatów na ogólną liczbę 148 uprawnionych, co stanowiło 58,8 proc.

Zjazd otworzył Zbigniew Mitura – przewodniczący LOIIB, który powitał przybyłych delegatów oraz zaproszonych gości, m.in.: Zbysława Kałkowskiego – wiceprezesa Krajowej Rady PIIB i Roberta Popielarza – reprezentującego Hanzę Brokers Sp. z o.o. W oficjalnej części Zjazdu Joanna Gieroba, członek Krajowej Rady PIIB, Zbysław Kałkowski i Zbigniew Mitura wręczyli Srebrne Odznaki Honorowe PIIB naszym kolegom. Otrzymali je: Tadeusz Cichosz, Jerzy Kamiński, Jerzy Kasperek, Arkadiusz Koralewski, Henryk Korczewski, Zenon Miształ, Wojciech Szewczyk i Franciszek Ząbek.



Delegaci podczas głosowania w czasie Zjazdu. Pierwszy z prawej strony Zbysław Kałkowski, wiceprezes Krajowej Rady PIIB

W imieniu wyróżnionych podziękował T. Cichosz, który zwrócił uwagę na rolę, jaką odgrywa budownictwo w rozwoju polskiej gospodarki. Podkreślił także, że decyzje dotyczące budownictwa zapadające na wyższych szczeblach administracji państwowej nie zawsze uwzględniają sprawy budowlane.

Temat ten kontynuował w swoim wystąpieniu Z. Kałkowski, który powiedział m.in., że przedstawiciele PIIB aktywnie uczestniczyli w opracowywaniu nowego Prawa budowlanego i niestety, nie wszystkie ich propozycje zostały

uwzględnione. Jak zauważył wiceprezes PIIB pisanie Prawa na szczeblu rządowym bez uwzględnienia głosu środowiska budowlanego jest bardzo złą praktyką. Zwrócił także uwagę, że już można zauważyć, iż w nowej ustawie będącej jeszcze w opracowaniu, inżynierom przybędzie obowiązków.

Następnie delegaci wybrali Prezydium Zjazdu, którego przewodniczącym został Janusz Wójtowicz. Do jego składu powołano także: Leszka Bogutę i Tadeusza Wagnera. Wybrano Komisję Mandatową, która stwierdziła prawomocność Zjazdu oraz Komisję Skrutacyjną.

Przewodniczący Okręgowej Rady LOIIB Zbigniew Mitura podsumowując działania Rady w 2008 r. zwrócił uwagę na sukcesywny wzrost liczby członków naszej Izby. Na koniec ubiegłego roku zarejestrowanych było 5577 osób, w tym opłacających składki – 5363. Dużym zainteresowaniem cieszą się nadal egzaminy na uprawnienia budowlane. W minionym roku uprawnienia uzyskało 278 osób, z czego część rozszerzała zakres już posiadanych. Od początku działania LOIIB uprawnienia uzyskało ok. 1300 osób. Poważnym osiągnięciem naszej Izby jest organi-

zowanie doksztalcenia dla członków LOIIB. W zeszłym roku przeszkolono w różnych formach 3 092 osoby. Poza tradycyjnymi seminariami organizowane były specjalistyczne wycieczki techniczne na budowy, np. mostu przez Wisłę w Puławach.

Bardzo istotnym wydarzeniem minionego roku był zakup lokalu na własną siedzibę naszej Izby. Pozwala to na zorganizowanie większej liczby szkoleń i spotkań we własnej sali konferencyjnej oraz znacząco wpłynie na obniżenie kosztów działalności.

Przewodniczący Okręgowej Rady LOIIB podkreślił także w swoim wystąpieniu, że w bieżącym roku będziemy wybierać delegatów na przyszły Zjazd będący Zjazdem Sprawozdawczo-Wyborczym.

Bardzo ważne jest to, aby dokonać właściwych wyborów i aby nowi delegaci chcieli rzetelnie pracować w samorządzie dla dobra nas wszystkich, czyli inżynierów i techników wszystkich branż.

W dalszej części sprawozdawczej Zjazdu przewodniczący organów LOIIB (Komisji Kwalifikacyjnej, Sądu Dyscyplinarnego, Rzecznika Odpowiedzialności Zawodowej i Komisji Rewizyjnej) złożyli sprawozdania z działalności w 2008 r.,



Joanna Gieroba, członek Krajowej Rady PIIB wręcza Srebrną Odznakę Honorową Tadeuszowi Cichoszowi

które zostały zatwierdzone. Pozytywnie oceniono także wykonanie budżetu LOIIB w minionym roku. Delegaci udzielili Radzie absolutorium. Uchwalony został również zaprezentowany przez Skarbnika Izby Wojciecha Szewczyka budżet LOIIB na 2009 rok.



Lubelscy delegaci podczas obrad VIII Zjazdu

Delegaci VIII Zjazdu Sprawozdawczego rozpatrzyli ponadto 12 uchwał, które zostały przyjęte do realizacji. Do Komisji Uchwał i Wniosków zgłoszono natomiast 6 wniosków, z czego 2 zostały przyjęte.



Odznaczeni członkowie lubelskiej Izby razem z Joanną Gierobą, członkiem Krajowej Rady PIIB

Zamykając obrady VIII Zjazdu Sprawozdawczego LOIIB, Janusz Wójtowicz przewodniczący Prezydium Zjazdu, podkreślił jeszcze raz odpowiedzialność, jaką ponosimy za losy naszej Izby i wybór nowych delegatów mających reprezentować lubelski samorząd przez następną kadencję. – Musimy o tym pamiętać, że wybrani przez nas koleżanki i koledzy będą decydować o losach Izby – stwierdził **J. Wójtowicz**.

URSZULA KIELLER-ZAWISZA

Fot. Autorki

Spotkanie integracyjno-szkoleniowe

Spotkajmy się!

Wzorem poprzednich lat Okręgowa Rada LOIIB postanowiła ponownie zorganizować w roku 2009 spotkanie integracyjno-szkoleniowe. Tym razem jednak, ze względu na prośby wielu Członków naszej Izby, organizujemy jedno spotkanie dla wszystkich.

Spotkanie odbędzie się 12 września 2009 r. w ośrodku „Malibu” w Krężnicy Jarej koło Lublina. Może wziąć w nim udział każdy członek LOIIB, a uczestnictwo jest nieodpłatne. Trzeba tylko odpowiednio wcześniej zgłosić chęć wzięcia udziału w takim spotkaniu.

Z myślą o tych, którzy będą chcieli skorzystać z dowiezienia na miejsce spotkania przygotowane będą autokary lub busy (w zależności od liczby chętnych) w wyznaczonych miejscach w Białej Podlaskiej, Chełmie, Lublinie i Zamościu. Spotkanie, podobnie jak w poprzednich latach rozpoczniemy w godzinach przedpołudniowych. Na miejscu zaś czekać będą na wszystkich atrakcyjne gry i zabawy oraz niespodzianki.

Uprzejmie prosimy członków naszej Izby, chętnych do wzięcia udziału w tym spotkaniu do przesłania swojego zgłoszenia w terminie **do 20 sierpnia 2009 r.** Można to uczynić telefonicznie lub drogą e-mailową.



Integracja 2008 w Białej Podlaskiej



Integracja 2008 w Krasnobrodzie

Spotkanie integracyjno-szkoleniowe LOIIB odbędzie się 12 września 2009 r. w ośrodku „Malibu” w Krężnicy Jarej koło Lublina.

Poniżej podajemy adresy:

- **Biała Podlaska**, ul. Narutowicza 10
tel. 083 343-62-05; e-mail: biala@loiib.lublin.pl

- **Chełm**, ul. Kopernika 8
tel. 082 565-69-84; e-mail: chelm@loiib.lublin.pl

- **Zamość**, ul. Rynek Wielki 6
tel. 084 638-58-08; e-mail: zamosc@loiib.lublin.pl

- **Lublin**, ul. Bursaki 19
tel. 081 534-78-12; e-mail: lub@piib.org.pl

Osoby, które nie zgłoszą swojego uczestnictwa, niestety nie będą mogły wziąć udziału w spotkaniu.



Spotkanie ze studentami

O uprawnieniach na Politechnice Lubelskiej

W dn. 1 kwietnia 2009 r. na Wydziale Inżynierii Środowiska PL odbyło się spotkanie studentów V roku tegoż Wydziału z p. Wojciechem Mazurem, specjalistą do spraw uprawnień Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa. Było to kolejne ze spotkań realizowanych w ramach programu „Konsolidacja środowiska studenckiego z LOIIB i firmami branżowymi”. Wcześniej podobne spotkanie miało miejsce na Wydziale Inżynierii Budowlanej i Sanitarnej PL.

– Spotkania te cieszą się dużą popularnością wśród studentów, którzy mogą uzyskać wiele cennych informacji dotyczących zdobywania uprawnień budowlanych – podkreślał **Tomasz Cholewa**, autor projektu współpracy studentów PL z LOIIB.

Podczas spotkania na Wydziale Inżynierii Środowiska studenci pytali p. W. Mazura o procedury związane ze zdobywaniem uprawnień budowlanych, zaliczaniem praktyk oraz sam egzamin. Do większego zainteresowania zdobyciem uprawnień budowlanych zachęcał także p. Wiesław Bocheńczyk, który w ramach swojego wykładu przybliżył przyszłym inżynierom problematykę samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie.

Na koniec spotkania Urszula Kieller-Zawisza przedstawiła studentom naszą Izbę oraz zaprezentowała ostatnie wydanie „Lubelskiego Inżyniera Budownictwa”. Zachęcała także do wzięcia udziału w konkursie fotograficznym organizowanym przez LOIIB: „Cudze chwalicie, swego nie znacie”. Na pożegnanie studenci otrzymali egzemplarze pierwszego tegorocznego wydania biuletynu.



W. Mazur i W. Bocheńczyk omawiają procedury związane ze zdobywaniem uprawnień budowlanych

Szkolenia LOIIB w I półroczu 2009

W pierwszym półroczu 2009 r. zaplanowano przeprowadzenie w Lublinie 14 szkoleń w sześciu branżach. Dodatkowo odbyły się dwa szkolenia z zakresu obsługi programu Arcadia-Termo służącego do sporządzania świadectw energetycznych oraz jedno szkolenie dotyczące montażu i eksploatacji rusztowań budowlanych. Łącznie członkowie LOIIB mogli uczestniczyć w 17 szkoleniach. Większość szkoleń realizowano w oparciu o umowy zawarte ze stowarzyszeniami SNT-NOT. Zestawienie obecności przedstawia poniższa tabela.

Branża	Data szkolenia	Liczba obecnych
Ogólnobudowlana	25.04.2009	47
	16.05.2009	31
Razem branża BO	2 szkolenia	78
Sanitarna	18.03.2009	30
	15.04.2009	34
	13.05.2009	35
Razem branża IS	3 szkolenia	99
Elektryczna	12.03.2009	12
	13.03.2009	7
	05.06.2009	48
Razem branża IE	3 szkolenia	67
Drogowa	03.04.2009	86
Kolejowa	24.04.2009	27
Telekomunikacyjna	25.02.2009	53
Arcadia-Termo	22.04.2009	71
	27.05.2009	49
Razem Arcadia-Termo	2 szkolenia	120
Rusztowania budowlane	02.06.2009	14
Świadectwa energetyczne	18 i 25.02.2009	25
	4 i 18.03.2009	22
	21 i 28.04.2009	15
Razem	3 szkolenia	62
Łącznie	17 szkoleń	606

Harmonogram szkoleń na drugie półrocze zostanie zamieszczony na stronie internetowej Izby na początku września br. Wszelkie propozycje tematyki i inne sugestie dotyczące szkoleń w drugim półroczu prosimy przekazywać telefonicznie pod numer: 081 534-78-17; e-mailem: cus@loiib.lublin.pl lub osobiście do biura LOIIB w Lublinie przy ul. Bursaki 19, pokój 105.

*mgr inż. **ARKADIUSZ KORALEWSKI**
Specjalista ds. szkolenia LOIIB*



Wiosenna sesja egzaminacyjna

W dn. 15 maja 2009 r. o godz. 10.00 pisemnym testem rozpoczęła się wiosenna sesja egzaminacyjna na uprawnienia budowlane w naszej Izbie. Do sali konferencyjnej Domu Technika NOT w Lublinie licznie przybyli wszyscy dopuszczeni przez Okręgową Komisję Kwalifikacyjną LOIIB. Na sali zasiadło 112 osób ze 115 dopuszczonych do testu. Wyniki z części pisemnej znane były już w godzinach popołudniowych tego samego dnia.

Od 16 maja 2009 r. rozpoczęły się egzaminy ustne dla osób, które pozytywnie zaliczyły test (110 osób) lub przystępowały do egzaminu poprawkowego (2 osoby). Był to pierwszy ustny egzamin w nowej siedzibie naszej Izby przy ul. Bursaki 19 w Lublinie. W środę (20 maja 2009 r.) w pracach komisji egzaminacyjnej uczestniczył pan prof. zw. dr hab. inż. Kazimierz Szulborski, przewodniczący Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej.

W czasie swojej wizyty w naszej Izbie pan K. Szulborski spotkał się także z przewodniczącym Okręgowej Rady LOIIB Zbigniewem Miturą i przewodniczącym Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej – Bolesławem Horyńskim.

Podczas tegorocznej wiosennej sesji egzaminacyjnej 105 osobom udało się zdać egzamin na uprawnienia budowlane we wszystkich specjalnościach.

Wszystkim gratulujemy i życzymy sukcesów zawodowych! (elle)

UWAGA!

W związku z zaplanowaną na dzień 27.10.2009 r. drugą sesją egzaminacyjną na uprawnienia budowlane we wszystkich specjalnościach Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Lublinie zawiadamia, że wnioski na uprawnienia budowlane przyjmowane będą do 11.09.2009 r. Szczegółowe informacje uzyskać można w biurze Izby lub telefonicznie: 081 741-41-83.



Egzamin czas zaczął – mówi W. Nurek z komisji egzaminacyjnej



Przed wejściem na salę egzaminacyjną trzeba złożyć podpis i zabrać pytania...



A. Adamczuk, przewodniczący komisji na egzaminie ustnym przekazuje teczkę z pytaniami



Podczas egzaminu ustnego każdy ma czas na przygotowanie odpowiedzi



Egzamin trwa...



Komisja egzaminacyjna z prof. K. Szulborskim (drugi z prawej)

Rozmowa z Urszulą Sieteską, Lubelskim Wojewódzkim Inspektorem Nadzoru Budowlanego

10-lat budowlanej kontroli



Urszula Sieteska

W tym roku mija 10 – rocznica powstania Wojewódzkiego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego w Lublinie. Proszę o dokonanie bilansu tych minionych lat i wyłonienie pozytywnych oraz negatywnych aspektów tego okresu?

– Pozytywna strona naszej działalności w mijającym dziesięcioleciu, to przede wszystkim prowadzone kontrole, które przynoszą duży pożytek z racji zapewnienia bezpieczeństwa użytkowania obiektów budowlanych, przestrzegania prawidłowości realizacji budów i przestrzegania prawa. To jest najważniejsze w obszarach naszego funkcjonowania.

Wraz ze zmianami przepisów ustawy Prawo budowlane zwiększyły się kompetencje nadzoru budowlanego szczebla podstawowego i wojewódzkiego, a w ślad za tym zwiększył się stan zatrudnienia wysoko kwalifikowanej kadry.

Jeżeli chodzi o inwestycje województwa lubelskiego dla mnie osobście bardzo ważną, którą z racji nadzoru budowlanego pilotowaliśmy – kontrolowaliśmy była budowa mostu w Puławach i obwodnicy tego miasta. Byłam tam na kilku etapach realizacji od rozpoczęcia aż po oddanie do użytkowania i zawsze z przyjemnością patrzyłam, jak przebiega front pracy. Gołym okiem widoczna była wysoka jakość organizacji budowy a efekt jest imponujący.

Minusy zaś to przede wszystkim samowole budowlane popełniane nieświadomie lub świadomie przez inwestorów. Wprawdzie zmniejsza się ich liczba w związku z wprowadzeniem opłat legalizacyjnych, jednak problem ten istnieje nadal.

Praca w nadzorze nie należy do łatwych. Rozstrzyganie konfliktów, podejmowanie niepopularnych decyzji, pilnowanie przestrzegania prawa...

– W naszych postępowaniach, nie-

stety tak jest bardzo często, że albo jedna strona będzie zadowolona, albo druga. Dlatego też rozstrzygnięcie każdej sprawy musi mieć odzwierciedlenie w obowiązującym prawie, gdyż tylko to pozwala nam prawidłowo rozwiązać problem. Przestrzeganie prawa to również podejmowanie działań związanych z określonymi akcjami, jak: kontrola placów zabaw, obiektów letniego wypoczynku dzieci i młodzieży, obiektów wielkopowierzchniowych, społecznych, zalegania śniegu na dachach czy też inne wynikające z nagłych zdarzeń i katastrof budowlanych. Nie jest to łatwa praca, ale skoro zdecydowaliśmy się tutaj pracować, to znaczy że musimy realizować zadania ustawowe.

Z czym na początku działalności było najtrudniej?

– Były problemy lokalowe, kadrowe, finansowe, brakowało środków transportu niezbędnych ze względu na charakter pracy w terenie. O ile, jeszcze w Wojewódzkim Inspektoracie nie mogliśmy narzekać na brak środków transportu, o tyle w powiatach było bardzo trudno. Powiatowi inspektorzy często korzystali z prywatnych samochodów ze względu na brak innej możliwości dojazdu do celu, lecz od 2007 roku wszystkie powiatowe inspektoraty nadzoru budowlanego mają własne samochody. Obecne warunki, w jakich pracują zarówno PINB-y oraz WINB są zadawalające, co nie znaczy, że idealne. Pracujemy w pomieszczeniach wynajmowanych od różnych instytucji. Trudno mówić o wynagrodzeniach, jednak myślę, że obecnie sytuacja także w tym temacie uległa pozytywnej zmianie.

Patrząc z perspektywy lat, co Pani zdaniem należałoby w nadzorze budowlanym zmienić?

– Uważam, że nie wszystkie sprawy trafiające do nadzoru powinny być adresowane do nas. Częstokroć są to błahe problemy, które można inaczej rozstrzygnąć, np. na drodze dobrosąsiedzkich kontaktów. Niestety, zaciętrzewienie czasami bywa tak duże, a na dodatek nie obciążanie żadnej ze stron płatnościami sprawia, że z chęcią

angażowany jest do tego nadzór. Przyśłowiu Kowalski o trzy palce ziemi nie odpuści sąsiadowi.

Kto może pracować w nadzorze?

– Nasi pracownicy muszą mieć wykształcenie budowlane niezależnie od branży oraz posiadać uprawnienia budowlane. Zatrudnienie w inspektoracie znajdują również prawnicy. Pracownicy są systematycznie szkoleni na różnego rodzaju kursach, seminariach i szkoleniach organizowanych przez nadzór budowlany oraz firmy zewnętrzne.

Jak ocenia Pani współpracę z lubelskim samorządem inżynierów i techników budownictwa?

– Chciałoby się więcej, ale współpraca cały czas się rozwija. Szkolimy się na wspólnych kursach i seminariach. Moi pracownicy uczestniczą w szkoleniach organizowanych przez Izbę. Jesteśmy razem w Radzie Bezpieczeństwa Pracy w Budownictwie, działającej przy Państwowej Inspekcji Pracy.

Od połowy 2006 r. piastuje Pani stanowisko Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego, które nie należy do łatwych. Jak się Pani czuje jako kobieta sukcesu?

– Z biegiem lat nabywa się doświadczenia i praktyki. Pracuję w nadzorze budowlanym już wiele lat. Chcę jednak podkreślić, że wraz ze mną pracuje cały zespół doświadczonych pracowników, których cenię za zaangażowanie, wiedzę i chęć identyfikacji się z inspektoratem. Każdą sprawę trzeba rozpatrzyć i rozstrzygnąć. Chciałabym, aby wszystkie znalazły swój pozytywny epilog, jednak nie zawsze tak jest.

W pewnym sensie czuję się jak kobieta sukcesu, choć zawsze można zrobić coś więcej, gdyż zawsze jest pewien niedosyt. Nie jestem odosobniona w tej pracy. W Polsce na stanowiskach Wojewódzkich Inspektorów Nadzoru Budowlanego także są kobiety i świetnie sobie radzą. Pomaga w tym opanowanie, spokój, znajomość przepisów i życzliwe podejście do każdej sprawy.

*Rozmawiała:
URSZULA KIELLER-ZAWISZA*

Budownictwo pod lupą

Wojewódzki Inspektorat Nadzoru Budowlanego w Lublinie został utworzony 1 stycznia 1999 r. w wyniku reformy administracyjnej kraju, który dokonał podziału organów administracji publicznej działających w sferze budownictwa na organy administracji architektoniczno-budowlanej i organy nadzoru budowlanego. W tym roku mija 10 rocznica powstania struktur nadzoru budowlanego.

Struktury nadzoru budowlanego na Lubelszczyźnie tworzył mgr inż. Wiesław Bocheńczyk, który funkcję Lubelskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego pełnił do 2001 r. Następnie w latach 2002-2006 wojewódzkim inspektorem został Zdzisław Żurawski, zaś od czerwca 2006 r. funkcję tę pełni mgr inż. Urszula Sieteska, która wcześniej była zastępcą Lubelskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego. Obecnie zastępcą Lubelskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego jest Bogusława Maruszewska. Na terenie województwa działają 24 powiatowe inspektoraty nadzoru budowlanego.

Struktura WINB

W skład Inspektoratu wchodzi: trzy wydziały, Zespół ds. Budownictwa Obronności i Bezpieczeństwa, Zespół Organizacyjny-Kadrowy oraz stanowisko głównego księgowego.

Wydział Orzecznico-Prawny kierowany jest przez inż. Teresę Siemkovicz. Tutaj rozpatrywane są odwołania i zażalenia na rozstrzygnięcia powiatowych inspektorów nadzoru budowlanego woj. lubelskiego oraz prowadzi także postępowania jako organ I instancji w trybach nadzwyczajnych weryfikacji aktów administracyjnych. W 2008 r. wydano 844 ostatecznych aktów administracyjnych, przekazano 202 odpowiedzi na skargi do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Lublinie, wydano 112 aktów administracyjnych w trybach nadzwyczajnych.

Wydział Kontroli Wyrobów Budowlanych kierowany jest przez mgr inż. Wiesławę Makulę. Działa na podstawie przepisów ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych wprowadzonych do obrotu. Kontrole prowadzone u sprzedawców i producentów stanowią podstawę do rozstrzygnięć w I instancji. W 2008 r. w wyniku przeprowadzonych 66 kontroli u producentów i 257 kontroli u sprzedawców wydano 127 postanowień i decyzji administracyjnych.

Wydział Inspekcji i Kontroli kierowany jest przez inż. Adama Ceglarza. Realizuje zadania wynikające z ustawy Prawo budowlane jako organ I instancji w zakresie kontroli budów, obiektów w użytkowaniu, pozwoleń na użytkowanie obiektów, których pozwolenia na budowę wydaje wojewoda, w tym usytuowanych na obszarach kolejowych. W wydziale rozpatrywane są także skargi, prowadzone są kontrole powiatowych inspektorów nadzoru budowlanego i organów administracji architektoniczno-budowlanej

starostw powiatowych woj. lubelskiego.

W 2008 r. przeprowadzono 233 kontrole oraz wydano 145 decyzji administracyjnych i postanowień.

Zespół ds. Budownictwa Obronności i Bezpieczeństwa kierowany jest przez Mariusza Krzysztofiaka. Rozpatrywane są tu sprawy w I instancji dotyczące terenów zamkniętych, służących celom bezpieczeństwa i obronności w resortach MON i MSWiA.

Bezpieczeństwo naszych dzieci

W obszarze zainteresowania nadzoru budowlanego pozostają także kwestie związane z zapewnieniem bezpiecznego wypoczynku dzieci i młodzieży, oczywiście w kontekście dbałości o właściwy stan techniczny obiektów budowlanych, z których korzystają. Działania te prowadzone są w ramach akcji „Bezpieczne wakacje” od 2006 r.

Systematycznie sprawdzane są także place zabaw naszych pociech. W 2008 r. lubelski nadzór budowlany skontrolował 815 placów zabaw, 78 obiektów kąpieliskowych, w tym 154 pomosty oraz 99 placówek, w których organizowany był letni wypoczynek dzieci i młodzieży. Na podstawie przeprowadzonych kontroli wydano 26 decyzji administracyjnych i 65 zaleceń pokontrolnych.

Zabytkowa Lubelszczyzna

Województwo lubelskie ma liczne zabytkowe atrakcje, które przyciągają tłumy turystów. Wśród nich chociażby renesansowy Zamek z unikalnym zespołem Starego Miasta, Lublin z Kaplicą św. Trójcy na Zamku Lubelskim, czy tzw. trójkąt turystyczny – Kazimierz Dolny, Puławy i Nałęczów.

Zabytkowa zabudowa to duży walor regionu, ale także powód zainteresowania i troski administracji w obszarze budownictwa. Często obiekt zabytkowe mają zły stan techniczny i nadzór budowlany musi czuwać nad tego typu obiektami współpracując ściśle z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.

Producentów ci u nas dostatek

Ważne miejsce w gospodarce regionu zajmuje produkcja materiałów budowlanych. Na terenie Lubelszczyzny pracują m.in. cementownie: w Chełmie i Rejowcu, wytwórnie betonu, prefabrykatów oraz wyrobów silikatowych i ceramiki w Lublinie, Niemcach, Lubartowie, Markowiczach, Długim Kącie; zakłady stolarki budowlanej: Pol-Skone w Lublinie, Ferno w Lubartowie, Natura w Bełżcu. Im więcej producentów tym więcej działań kontrolnych podejmuje WINB. Fabryki i produkty

tu powstające są systematycznie sprawdzane przez nadzór budowlany szczebla wojewódzkiego.

Szkolenia i narady

Wojewódzki Inspektorat nadzoru budowlanego podejmuje wiele działań mających na celu zwiększenie skuteczności pracy organów nadzoru budowlanego na Lubelszczyźnie. Z myślą o rozwoju zawodowym kadry i umożliwienie wymiany doświadczeń organizowane są wspólne szkolenia oraz narady powiatowych inspektorów nadzoru budowlanego woj. lubelskiego i Wojewódzkiego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego w Lublinie.

(elle)

ZADANIA NAZDURU BUDOWLANEGO W ŚWIETLE PRAWA BUDOWLANEGO

Art. 84.1. Do zadań nadzoru budowlanego należy:

1. kontrola przestrzegania i stosowania przepisów prawa budowlanego;
2. kontrola działania organów administracji architektoniczno-budowlanej;
3. badanie przyczyn powstawania katastrof budowlanych;
4. współdziałanie z organami kontroli państwowej.

Art. 84a.1. Kontrola przestrzegania i stosowania przepisów prawa budowlanego obejmuje:

1. kontrolę zgodności wykonywania robót budowlanych z przepisami prawa budowlanego, projektem budowlanym i warunkami określonymi w decyzji o pozwoleniu na budowę;
2. sprawdzanie posiadania przez osoby pełniące samodzielne funkcje techniczne w budownictwie właściwych uprawnień do pełnienia tych funkcji;
3. sprawdzanie dopuszczenia do stosowania w budownictwie wyrobów budowlanych.

2. Organy nadzoru budowlanego, kontrolując stosowanie przepisów prawa budowlanego:

1. badają prawidłowość postępowania administracyjnego przed organami administracji architektoniczno-budowlanej oraz wydawanych w jego toku decyzji i postanowień;

2. sprawdzają wykonywanie obowiązków wynikających z decyzji i postanowień wydanych na podstawie przepisów prawa budowlanego.

Książka obiektu budowlanego

Książka obiektu budowlanego powinna być założona w dniu przekazania obiektu budowlanego do użytkowania i systematycznie prowadzona przez okres jego użytkowania. Za jej brak grożą sankcje karne w postaci mandatów.



Wiesław Wiącek

Obowiązek prowadzenia książki obiektu budowlanego wynika z normy zawartej w art. 64 **ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane** (t.j. Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 z późn. zm), która stanowi, że: właściciel lub zarządca jest obowiązany prowadzić dla każdego budynku oraz obiektu budowlanego niebędącego budynkiem, którego projekt jest objęty obowiązkiem sprawdzenia, o którym mowa w art. 20 ust. 2 (ustawy), książkę obiektu budowlanego, stanowiącą dokument przeznaczony do zapisów dotyczących przeprowadzanych badań i kontroli stanu technicznego, remontów i przebudowy, w okresie użytkowania obiektu budowlanego.

Obowiązek prowadzenia książki obiektu budowlanego nie obejmuje właścicieli i zarządców:

- 1) budynków mieszkalnych jednorodzinnych;
- 2) obiektów budowlanych:
 - a) budownictwa zagrodowego i letniskowego,
 - b) wymienionych w art. 29 ust. 1 ustawy;
- 3) dróg lub obiektów mostowych, jeżeli prowadzą książkę drogi lub książkę obiektu mostowego na podstawie przepisów o drogach publicznych.

Właściciel lub zarządca obiektu budowlanego jest obowiązany przechowywać przez okres istnienia obiektu dokumenty budowy i dokumentację powykonawczą, a także, instrukcje obsługi i eksploatacji: obiektu, instalacji i urządzeń związanych z tym obiektem. Dokumenty te oraz protokoły z kontroli obiektu budowlanego, oceny i ekspertyzy dotyczące jego stanu technicznego powinny być dołączone do książki obiektu budowlanego.

Książka powinna być założona w dniu przekazania obiektu budowlanego do użytkowania i systematycznie prowadzona przez okres jego użytkowania.

Z treści przytoczonego przepisu wynika, że celem prowadzenia książki obiektu budowlanego jest systematycz-

nie, uporządkowane dokumentowanie czynności mających znaczenie dla utrzymania w sprawności technicznej i użytkowej obiektu budowlanego.

Właściciela lub zarządcy obiektu budowlanego dotychczas nikt i nic nie zwalnia z nałożonego na niego podstawowego obowiązku prawnego, wynikającego z treści art. 61 ustawy, stanowiącego, iż **właściciel lub zarządca obowiązany jest utrzymywać obiekt w należytym stanie technicznym i estetycznym, nie dopuszczając do nadmiernego pogorszenia jego właściwości użytkowych i sprawności technicznej oraz użytkować obiekt w sposób zgodny z jego przeznaczeniem.** Nadal właściciela lub zarządcę obowiązuje również zapewnienie bezpiecznego użytkowania obiektu w razie wystąpienia czynników zewnętrznych oddziałujących na obiekt, związanych z działaniem człowieka lub sił natury, takich jak: wyładowania atmosferyczne, wstrząsy sejsmiczne, silne wiatry, intensywne opady atmosferyczne, osuwiska ziemi, zjawiska lodowe na rzekach i morzu oraz jeziorach i zbiornikach wodnych, pożary lub powódzie, w wyniku których następuje uszkodzenie obiektu budowlanego lub bezpośrednio zagrożenie takim uszkodzeniem, mogące spowodować zagrożenie życia lub zdrowia ludzi, bezpieczeństwa mienia lub środowiska.

Dla zdobycia informacji o stanie technicznym i użytkowym obiektów budowlanych właściciel lub zarządca obowiązany jest w czasie ich użytkowania do poddawania obiektów kontrolom rocznym i pięcioletnim. Ponadto we wskazanych prawem przypadkach kontrole w zakresie bezpiecznego użytkowania obiektów należy przeprowadzać każdorazowo po ich wystąpieniu oddziałującym na obiekt, a w przypadkach budynków o powierzchni zabudowy przekraczającej 2000 m² i innych obiektów budowlanych o powierzchni dachu ponad 1000 m² kontrole okresowe należy przeprowadzać dwa razy w roku w terminach do 31 maja i 30 listopada. Kontrolami okresowymi należy objąć również kotły w zakresie sprawdzenia ich stanu technicznego, z uwzględnie-

niem efektywności energetycznej oraz ich wielkości do potrzeb użytkowych:

- a) co najmniej raz na 2 lata opalanych nieodnawialnym paliwem ciekłym lub stałym o efektywnej nominalnej wydajności ponad 100 kW,
- b) co najmniej raz na 4 lata opalanych nieodnawialnym paliwem ciekłym lub stałym o efektywnej nominalnej wydajności 20 kW do 100 kW oraz kotłów opalanych gazem.

Co najmniej raz na 5 lat należy przeprowadzić okresową kontrolę polegającą na ocenie efektywności energetycznej zastosowanych urządzeń chłodniczych w systemach klimatyzacji, ich wielkości w stosunku do wymagań użytkowych o mocy chłodniczej nominalnej większej niż 12 kW.

Do przeprowadzania okresowych kontroli prawo budowlane wskazuje osoby, które muszą legitymować się właściwymi uprawnieniami. **Działalność obejmująca sprawowanie kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych jest uważana za sprawowanie samodzielnej funkcji technicznej w budownictwie, do wykonywania której konieczne jest posiadanie właściwych uprawnień budowlanych i aktualna przynależność do okręgowej izby inżynierów budownictwa.** Prawo budowlane stanowi jednocześnie, że specjalistyczne kontrole winny przeprowadzać w zakresie:

- » grawitacyjnych przewodów kominiowych (spalinowych, dymowych i wentylacyjnych) osoby mające kwalifikacje mistrza w zawodzie kominiarskim,
- » instalacji elektrycznych, piorunochronnych, gazowych i grzewczych osoby posiadające kwalifikacje wymagane przy wykonywaniu dozoru nad eksploatacją urządzeń, instalacji oraz sieci energetycznych i gazowych.

Z okresowych kontroli stanu technicznego obiektów budowlanych lub ich części osoby je przeprowadzające sporządzają protokoły, będące ich samodzielnymi ocenami, które należy dołączyć do książki obiektu budowlanego, dokonując w niej stosownego wpisu o tym fakcie.

Osoby, które przeprowadzają kontrole okresowe nie posiadają, z tego tytułu, uprawnień do dokonywania wpisów do książki obiektu budowlanego, ponieważ nie mogą zapewnić systematycznego prowadzenia całej książki wraz ze zbiorem całej dołączonej do niej dokumentacji i akt.

Wpisy do książki dokonują:

- » właściciel,
- » zarządca lub
- » osoba przez nich upoważniona.

Prawo budowlane nie określa wymagań kwalifikacyjnych, jakie powinna posiadać osoba dokonująca wpisów do książki obiektu budowlanego. Oznacza to, że właściciel lub zarządca może sam podjąć się takiego obowiązku lub wyznaczyć do tego osobę zdolną to wykonać, za co bierze na siebie odpowiedzialność. Należy zasugerować by osoba przewidziana do dokonywania wpisów do książki miała wykształcenie techniczne i znajomość terminologii fachowej.

Wpisy do książki powinny być dokonywane w dniu zaistnienia okoliczności, dla której wymagane jest dokonanie odpowiedniego wpisu.

Wzór książki obiektu oraz sposób jej prowadzenia określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. **w sprawie książki obiektu budowlanego** (Dz. U. Nr 120, poz. 1134).

Książka powinna mieć:

- 1) format A-4 i być wykonana w sposób trwały, zapewniający przydatność do użytkowania w całym okresie użytkowania obiektu.
- 2) strony ponumerowane oraz zabezpieczone w sposób chroniący przed ich usunięciem lub wymianą.

Żaden przepis prawa nie wymaga rejestrowania książki w organie nadzoru budowlanego ani opieczetowywania jej kart. Jeżeli książka jest wykonana w sposób zabezpieczający strony przed ich usunięciem lub wymianą to zbędne jest stosowanie dodatkowych zabezpieczeń (przesnurowań lub adnotacji o ilości stron), do których stosowania kuszają urzędnicze przyzwyczajenia.

Zawartość książki obiektu budowlanego

Wpisy do książki obejmują:

1) podstawowe dane identyfikujące obiekt:

- a) rodzaj obiektu i jego adres,
- b) właściciela, zarządcę – nazwę lub imię i nazwisko,

- c) protokół odbioru obiektu – numer i datę sporządzenia,
- d) pozwolenie na użytkowanie obiektu – nazwę organu wydającego, numer i datę wydania,
- e) zmianę właściciela lub zarządcy – numer i datę protokołu przejęcia obiektu,
- f) wpis o zamknięciu książki, datę jej założenia.

2) dane ogólne o obiekcie wraz z wykazem dokumentacji, w tym dokumentacji technicznej przekazanej zarządcy (właścicielowi) przy zakładaniu książki;

3) plan sytuacyjny obiektu z zaznaczonymi granicami nieruchomości, określającymi również usytuowanie miejsc przyłączenia obiektu do sieci uzbrojenia terenu oraz armatury lub urządzeń przeznaczonych do odciążenia czynnika dostarczanego za pomocą tych sieci, a w szczególności gazu, energii elektrycznej i ciepła;

4) protokoły okresowych kontroli i badań oraz przeprowadzonych remontów i przebudowy obiektu.

W tabelach zamieszczonych w książce obiektu budowlanego przewidziano również miejsca do dokonywania wpisów o ewentualnych ekspertyzach, badaniach technicznych, opiniach, orzeczeniach technicznych i innych opracowaniach dotyczących obiektu, sporządzanych w okresie jego użytkowania. Są też tabele przewidziane do prowadzenia ewidencji protokołów awarii i katastrof obiektu oraz pozwoleń na zmianę sposobu użytkowania obiektu.

Wpisy do książki powinny cechować się jednoznacznością i zwięzłością, a jednocześnie zawierać dane identyfikujące dokument będący przedmiotem wpisu, określać ważne ustalenia w nim zawarte.

Dokumenty, które są przedmiotem wpisu do książki, są jednocześnie jej załącznikami i dla utrzymania uporządkowanego zbioru wymagają należytego opisywania i zanumerowania. Sposób numerowania nie jest unormowany i pozostaje wewnętrzną sprawą właściciela lub zarządcy. Z dokumentacją powykonawczą i powstającą w czasie użytkowania obiektu budowlanego wiąże się obo-



Książka obiektu budowlanego powinna być założona w dniu przekazania budynku do użytkowania

wiązek jej przechowywania przez okres istnienia obiektu budowlanego. Obowiązek ten spoczywa na właścicielu lub zarządcy, a wynika z treści art. 63 ustawy.

Książka obiektu budowlanego wraz z załączonymi do niej dokumentami może być przedmiotem żądania jej udostępnienia do dokonania czynności kontrolnych przez przedstawiciela organu nadzoru budowlanego lub innych jednostek organizacyjnych i organów upoważnionych do kontroli utrzymania obiektów budowlanych we właściwym stanie technicznym oraz do kontroli przestrzegania przepisów obowiązujących w budownictwie. Udostępnianie tych dokumentów właściwym organom należy do obowiązków właściciela lub zarządcy, którym grożą sankcje karne – grzywna w formie mandatu – w sytuacji nie udzielenia informacji lub nie udostępniania żądanych dokumentów związanych z utrzymaniem obiektu budowlanego.

Karą grzywny w formie mandatu karnego zagrożone są również zaniedbania w przechowywaniu dokumentów w okresie użytkowania obiektu budowlanego oraz prowadzeniu książki obiektu budowlanego. Orzekanie w tych sprawach następuje na podstawie przepisów Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia.

mgr inż. WIESŁAW WIĄCEK

Jabłka z chłodni jak

W Polubiczach (gm. Wisznice) otwarto w maju 2009 r. największą na Lubelszczyźnie oraz w kraju przechowalnię owoców i warzyw mogącą pomieścić 5 tys. ton towaru. Przy jej budowie zastosowano nowoczesne rozwiązania techniczne i technologiczne, m.in. komory chłodnicze z kontrolowaną atmosferą.

W maju minionego roku Zrzeszenie Producentów Owoców i Warzyw „SAD-POL” z Polubicz (gm. Wisznice) otrzymało pozwolenie na budowę przechowalni. Pół roku później była już gotowa do za-

budynku przechowalni z kontrolowaną atmosferą; budynek sortowni z pakownią i częścią socjalno-biurową; magazyn opakowań; dok transportowy dla samochodów TIR połączony z pakownią; waga dla TIR. Wszystko stanowi logiczny ciąg przyjmowania towarów, jego sortowania, rozwożenia do komór chłodniczych lub ewentualnie pakowania i załadunku do ciężarówek transportowych. Budynek przechowalni z kontrolowaną atmosferą ma ponad 4 tys. mkw. powierzchni i kubaturę ponad

wocześniejsze rozwiązanie stosowane w przemyśle przechowalniczym. Kompleks w Polubiczach liczący 24 komory to największa tego typu inwestycja w Polsce.

Każda z komór z kontrolowaną atmosferą liczy 170 ton pojemności. Przy ich budowie zastosowano konstrukcję stalowo-szkieletową opartą na prostokątnej siatce modularnej 12,0 – 6,0 – 12,0 m. W siatkę słupów wewnętrznych i zewnętrznych wprowadzona została zimno i ciepło ochronna obudowa komór przechowalniczych w postaci płyt warstwowych z rdzeniem poliuretanowym.

Dźwigiary dachowe, trzyprzęsłowe w kształcie trójkąta równoramiennego oparte zostały skrajnie w węzłach ciągłych rygli kratowych ram podłużnych skrajnych oraz pośrednio w węzłach ciągłych rygli kratowych ram podłużnych wewnętrznych.

Ramy za pośrednictwem swoich słupów oparte są punktowo, przegubowo na żelbetowej konstrukcji stóp fundamentowych. Ramy nośne podłużne stanowią główne elementy nośne szkieletowej konstrukcji budynku przechowalni. Ramy szczytowe usytuowane są w osiach ścian



Nowoczesna sortownia dzieląca jabłka pod względem wielkości i koloru – mówi M. Hryciuk

ładunku. W nowoczesnym kompleksie magazynowo-przechowalniczym na powierzchni około 6 tys. mkw. znalazły się m.in. 24 komory chłodnicze i nowoczesna sortownia z pakownią.

Koszt jej realizacji wyniósł 18,5 mln zł, z czego ponad 5 mln zł wpłacili członkowie Zrzeszenia Producentów Owoców i Warzyw „SAD-POL”, zaś pozostałe pochodziły z funduszy unijnych i budżetu państwa. Nowy kompleks magazynowo-przechowalniczy pozwoli 48 udziałowcom zrzeszonym w „SAD-POL-u” na znaczne poprawienie swojej pozycji, gdyż umożliwi im właściwe warunki do przechowywania owoców i warzyw oraz sprzedaż odpowiedniej jakości towaru, dzięki zastosowaniu nowoczesnych technologii.

– Nowa inwestycja poprawia możliwości sprzedaży oferowanych przez nas owoców i warzyw. Dodatkowo powstały nowe miejsca pracy. Teraz musimy zadbać o wypromowanie naszej marki i rozwijanie rynków zbytu – mówi **Stanisław Dragan**, prezes „SAD-POL-u”.

Trochę danych technicznych

Kompleks magazynowo-przechowalniczy powstał na działce o powierzchni 18 tys. mkw. Łączna kubatura wszystkich obiektów wynosi ponad 49 tys. m sześć. W skład kompleksu wchodzi m.in.:



Jabłka z taśmy sortującej wpadają do specjalnych pojemników, a następnie...

35 tys. m sześć. Budynek z nowoczesną sortownią połączoną z pakownią oraz częścią socjalną liczy ponad 1,3 tys. mkw., natomiast magazyn opakowań ma 520 mkw.

– Obiekt został zaplanowany i zaprojektowany zgodnie z nowoczesnymi trendami obowiązującymi przy tego typu działalności. Logistyczne rozwiązanie całego kompleksu pozwala na jednoczesne bezkolizyjne wykonywanie wielu zadań – podkreśla **Mieczysław Hryciuk**, manager zrealizowanego projektu.

Komory pod szczególną kontrolą

Komory chłodnicze z kontrolowaną atmosferą to najno-



... każdy pojemnik wyładowuje jabłko na właściwą mu taśmę

z sadu

zewnątrznych, poprzecznych. Złożone są z ciągłego wieloprzęsłowego rygla kratowego opartego na słupach równomiernie rozstawionych co 6 m. Ramy szczytowe stanowią również główne zabezpieczenie stateczności w kierunku poprzecznym. Ramy poprzeczne spełniają identyczne funkcje, jak ramy szczytowe.

Szkielet stalowy stanowi konstrukcję nośną dla stropów podwieszanych oraz



Nowoczesne komory chłodnicze z kontrolowaną atmosferą

obudowy ścian komór gazowych znajdujących się wewnątrz szkieletu. Pokrycie dachowe wykonano z blachy trapezowej T55 mocowanej do płatwi zetowych opartych punktowo w węzłach pasa górnego kratownic. Konstrukcja zrealizowana w technologii spawanej i skręcanej ze stali zwykłej węglowej.

Technologia chłodnicza i kontrolowanej atmosfery ULO

– Najlepszą technologią przeznaczoną do długotrwałego przechowywania owoców i warzyw jest kontrolowana atmosfera – zauważa **Cezary Zalewski** z firmy PPUH ATMO-CONTROL. – Wymaga ona obniżenia temperatury, obniżenia stężenia tlenu oraz utrzymania odpowiedniego stężenia dwutlenku węgla.

Do utrzymania właściwego stężenia dwutlenku węgla wydzielanego przez owoce w procesie oddychania stosuje się płuczki z węglem aktywowanym. Do obniżania natomiast temperatury w komorach używane są glikolowe oraz freonowe instalacje chłodnicze. Zadaniem glikolowego układu chłodniczego jest szybkie schłodzenie owoców lub warzyw po zbiorze, oraz utrzymanie stabilnej temperatury i wysokiej wilgotności w okresie długotrwałego przechowywania.

Komory w wykonaniu gazoszczelnym są wyposażone w przesuwne drzwi chłodnicze gazoszczelne z oknem rewizyjnym. Urządzenia przeznaczone do kontrolowanej atmosfery w każdym segmencie bloku umieszczone są w maszynowni na antresolach w korytarzu transportowym.

Realizacja inwestycji

Kompleks magazynowo-przechowalniczy realizowany był w dwóch etapach:

1. Etap pierwszy trwający 6 miesięcy (od maja 2007 r. do października 2007 r.) - budynek sortowni z pakownią i częścią socjalno-biurową.

2. Etap drugi trwający 6 miesięcy (od maja 2008 r. do października 2008 r.) – budynek przechowalni z kontrolowaną atmosferą, magazyn opakowań, łącznik, dok transportowy dla samochodów TIR oraz obudowa wagi, utwardzenie placu manewrowego, ogrodzenie terenu, stacja transformatorowa.



C. Zalewski (z lewej) i R. Rosołowski (z prawej) odpowiadający za realizację komór chłodniczych z kontrolowaną atmosferą

Projekt całego kompleksu magazynowo – przechowalniczego powstał w Przedsiębiorstwie Wielobranżowym „Horyzont Mieczyśław Hryciuk” z Białej Podlaskiej. Generalnym wykonawcą inwestycji było Przedsiębiorstwo Inżynieryjne BZM-WARMEX Sp. z o.o z Warszawy, natomiast wykonawcą instalacji chłodniczych i kontrolowanej atmosfery była firma PPUH ATMO-CONTROL z Siedlec.

URSULA KIELLER-ZAWISZA

TO WARTO WIEDZIEĆ...

- » Kompleks magazynowo-przechowalniczy wybudowany został na działce o powierzchni 18 000 m²
- » Łączna kubatura wszystkich obiektów wynosi 49 305,56 m³
- » Łączna powierzchnia użytkowa wynosi 6 050,03 m²

W skład kompleksu wchodzi:

- » Budynek przechowalni z kontrolowaną atmosferą

Kubatura:	35 326,34 m ³
Powierzchnia użytkowa:	3 868,21 m ²
- » Budynek sortowni z pakownią, częścią socjalno-biurową oraz łącznikiem

Kubatura:	9 618,84 m ³
Powierzchnia użytkowa:	1 303,20 m ²
- » Magazyn opakowań

Kubatura:	2 738,72 m ³
Powierzchnia użytkowa:	520,02 m ²
- » Dok transportowy dla samochodów TIR połączony z pakownią

Kubatura:	974,86 m ³
Powierzchnia użytkowa:	180,10 m ²
- » Waga dla samochodów TIR

Kubatura:	646,80 m ³
-----------	-----------------------
- » Antresola pod maszyną do sklejanego kartonów w budynku przechowalni z sortownią

Powierzchnia użytkowa:	178,50 m ²
------------------------	-----------------------
- » Utwardzenie placu manewrowego o powierzchni 6 032 m²
- » Ogrodzenie terenu 585 mb.



Oficjalne otwarcie kompleksu przechowalniczo-chłodniczego odbyło się 23 maja br. Uczestniczył w nim Marek Sawicki, Minister Rolnictwa i Rozwoju Wsi

Groźne konsekwencje

W ostatnich latach nastąpił w Polsce znaczący wzrost zainteresowania infrastrukturą drogową, spowodowany wyraźną pomocą ze strony Unii Europejskiej. Przydzielone środki pomogły w szybszym rozwoju sieci dróg, przejść granicznych oraz sieci kolejowej. Brak jednak odpowiednich przepisów oraz niedoskonała administracja uniemożliwiają prawidłowe tempo wzrostu inwestycji w naszym kraju.



Jerzy Ekiert

Jednym z problemów, jaki obecnie dotyczy Polski jest niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w porównaniu z naszymi zachodnimi sąsiadami. Modernizacja istniejących i budowa nowych dróg w kraju w oparciu o wielkość natężenia ruchu oraz jego prognozy stwarzają możliwość poprawy tej sytuacji.



Damian Łokaj

Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Większość polskich miast ma duże problemy transportowe wynikające z jednej strony z szybkiego wzrostu wskaźnika motoryzacji, a z drugiej strony z nieodpowiedniej polityki rozwoju drogownictwa. Zarządcy dróg nie zwracają dostatecznej uwagi na niski poziom bezpieczeństwa, jaki panuje na drogach. W Polsce ponad 70% wypadków drogowych zdarza się w terenie zabudowanym, w tym 60% w miastach. Zagrożenie mieszkańców średnich i dużych polskich miast, wyrażane liczbą osób zabitych w wypadkach drogowych na 100 tys. mieszkańców jest około dwukrotnie wyższe niż w miastach Europy Zachodniej.

Nie możemy również być zadowoleni z poziomu bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Znikome powstawanie ścieżek rowerowych zmusza rowerzystów do poruszania się po zatłoczonych ulicach zwiększając tym samym możliwość powstania niebezpiecznych zdarzeń.

Aby poprawić poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego należałoby wyeliminować pierwotną przyczynę powstawania negatywnych zdarzeń drogowych. W wielu krajach na etapie planowania i projektowania, zaczęto stosować między innymi audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wykonują go eksperci zajmujący się bezpieczeństwem ruchu drogowego (brd). Na podstawie doświadczeń tych państw ocenia się, że większość zaleceń audytu jest uwzględniana w projektach przebudowy elementów sieci drogowych, co gwarantuje ich wysoki poziom z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd).

Niestety, w Polsce audyt „brd” obowiązuje od 21 kwietnia 2004 r. tylko w procesie projektowania dróg krajowych i to w ograniczonym zakresie. W naszym kraju w praktyce drogowy audyt „brd” powinien być procesem obowiązującym dla wszystkich rodzajów dróg, nie tylko na etapie projektu koncepcyjnego i budowlanego, ale także na etapie planowania rozwoju sieci drogowej miasta.

Jak wskazują badania, już na etapie tych prac pewne decyzje mają nieodwracalny wpływ na bezpieczeństwo ruchu

drogowego. Na przykład w USA audyt obowiązuje na wszystkich sześciu etapach realizacji każdego przedsięwzięcia drogowego, tj. na etapie: planowania; studium wykonalności; projektu koncepcyjnego; projektu budowlanego; projektu wykonawczego; okresu porealizacyjnego.

Ekonomiczna ocena efektywności „brd”

Efektywność podjętych działań w celu poprawy „brd” powinno być również oceniane z ekonomicznego punktu widzenia. W tym celu można posłużyć się ekonomicznym wskaźnikiem efektywności ekonomicznej:

$$E_j = \left(\frac{K_{j0} - K_{jM}}{K_j} \right) \cdot \sum_{t=1}^n \frac{1}{\left(1 + \frac{r}{100}\right)^t} =$$

$$= \frac{k_k}{K_j} \left(\frac{WB2_{j0}}{WB2_{jM}} \cdot WB2_{j0} - WB2_{jM} \right) \cdot \sum_{t=1}^n \frac{1}{\left(1 + \frac{r}{100}\right)^t}$$

gdzie:

K_j - koszty podjętych działań na analizowanym elemencie sieci [zł];

K_{j0}, K_{jM} - przeciętne koszty zdarzeń drogowych w ciągu roku na analizowanym j-tym elemencie sieci drogowej, odpowiednio przed rozpoczęciem działań i po ich zakończeniu; koszty te należy określić na rok obliczeniowy, tj. rok, w którym dokonano działania poprawy „brd” [zł/rok];

r - stopa procentowa (dyskontowa) [%];

n - liczba lat biznesu ekonomicznego (obliczanych korzyści) [lat];

k_k - przeciętny koszt kolizji drogowej odniesiony do cen roku obliczeniowego [zł];

$WB2_{j0}, WB2_{jM}$ - wartość wskaźnika liczby ekwiwalentnych zdarzeń drogowych na j-tym analizowanym elemencie sieci drogowej, odpowiednio przed rozpoczęciem działań i po ich zakończeniu [ekw. zdarzeń/rok];

$WB2_o, WB2_M$ - średnie wartości wskaźnika liczby ekwiwalentnych zdarzeń drogowych na wszystkich elementach sieci drogowej, odpowiednio przed rozpoczęciem działań i po ich zakończeniu [ekw. zdarzeń/rok].

Zrealizowane działania związane z przebudową lub zmianą organizacji ruchu uznaje się za ekonomicznie efektywne, jeśli: $E_j \geq 1$

Przyczyny zdarzeń drogowych

Przyczyny zdarzeń drogowych można podzielić na trzy czynniki wywołujące je: pojazd; użytkownik drogi; środowisko drogi. Dane statystyczne policji wskazują, że prawie wszystkie zdarzenia drogowe powstają w wyniku błędu człowieka. Nadmierna prędkość, brawura, zmęczenie, nieodpowiedzialność, stan emocjonalny to wszystko można przypisać do użytkow-

przeznakowania dróg

ników ruchu. Kierowca stanowi w procesie ruchu czynnik aktywny, którego zakres możliwości działania zależy od stopnia utrudnień. Ale czy aby na pewno należy winić człowieka za wszystkie skutki tych zdarzeń? Może należy zwrócić uwagę na stopień utrudnienia w ruchu komunikacyjnym.

Środowisko drogi – oznakowanie poziome i pionowe

Poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego najprostszym, lecz także najdroższym sposobem jest kompletna przebudowa obiektu lub jego odcinka, gdzie najczęściej występują różne zdarzenia drogowe. Jednak w wielu wypadkach niewielkim nakładem kosztów można uzyskać podobne, a często lepsze efekty.

Poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego można kształtować poprzez dobór odpowiednich cech środowiska drogi. Jednym z głównych elementów środowiska drogi jest zastosowanie oznakowanie poziome i pionowe. Jednak w wielu wypadkach to oznakowanie, zaprojektowane przez „inżynierów ruchu” posiada wiele błędów.

Projektanci powinni zapewnić czytelne, jednoznaczne i dobrze widoczne w każdych warunkach atmosferycznych oznakowanie pionowe i poziome. Znak drogowy powinien być widoczny przez kierowcę z odległości, co najmniej:

$$S_z = 0,56(V + 10 \cdot d_z) \text{ [m]}$$

gdzie:

V - prędkość pojazdu [km/h] (prędkość tę powinno przyjąć się równą prędkości miarodajnej)

d_z - odległość znaku od osi toru pojazdu [m]

Możliwości percepcji człowieka jest ograniczona. Decyduje o tym brak możliwości odbierania liczby bodźców w jednostce czasu. Przekroczenie pewnej granicy częstości występowania tych bodźców powoduje, że nie wszystkie z nich dotrą do świadomości kierowcy (zdz. 1). Nagromadzenie na krótkim odcinku wielu znaków powoduje, iż istnieje prawdopodobieństwo, że kierowca w sposób niezawiniony przekroczy zakaz, nakaz lub nie zarejestruje w swojej świadomości ostrzeżenia lub istotnej informacji wynikającej z tych znaków.

Na zdjęciach obok zaprezentowano przykłady wyraźnego przeznakowania dróg.

Dla porównania przedstawiono przykład oznakowania skrzyżowania w Amsterdamie z minimalnym oznakowaniem poziomym i pionowym. Mimo, tak oszczędnego oznakowania skrzyżowanie pracuje bez zakłóceń nawet w godzinach szczytu. Należy podkreślić, iż krzyżują się tutaj dwie ulice o rozdzielonych kierunkach ruchu 2x3,5 m w każdym kierunku, pasy dla pojazdów skręcających w prawo, ciągi piesze z czterech kierunków, ścieżki rowerowe z czterech kierunków. Na uwagę zasługuje zminimalizowane oznakowanie poziome pasów ruchu, linii zatrzymania ścieżek rowerowych i przejść dla pieszych.



Zdj. 1 Droga krajowa na Lubelszczyźnie



Zdj. 2 Ulica w mieście



Zdj. 3 Ulica w Lublinie

ciąg dalszy na str. 18

ciąg dalszy ze str. 17

Przy takim oznakowaniu kierowca zmuszony jest do głębszej analizy sytuacji na tym skrzyżowaniu, podejmowania decyzji adekwatnych do sytuacji komunikacyjnej. Kierowca nie może jeździć po nim „na pamięć”. Zdjęcie wykonano w godzinach rannych (przed szczytem porannym zdj. 4 i zdj. 5).



Zdj. 4 Skrzyżowanie w śródmieściu Amsterdamu (widok z boku)



Zdj. 5 Skrzyżowanie w śródmieściu Amsterdamu (widok z przodu)

Można zauważyć, jak skąpo „ubrane” jest to skrzyżowanie także w oznakowanie pionowe. Świadczy to o wysokim poziomie zaufania do użytkowników ruchu drogowego, a tym samym kierowca zwiększa swoją możliwość prawidłowego odbierania bodźców.

Tendencje krajowe i zagraniczne

Według zachodnich specjalistów zajmujących się ruchem drogowym skrzyżowanie, na którym nie ma żadnych znaków jest bezpieczniejsze, gdyż kierowcy nie mając pewności, że mają pierwszeństwo zwalniają i przejeżdżają skrzyżowanie ostrożniej. Zgodnie z tą teorią wszechobecne pasy, wysepki, znaki usypiają naszą czujność. Do takich wniosków doszli Brytyjczycy i Holendrzy drogowcy, czego przykładem są powyższe zdjęcia.

Bardziej radykalnie do problemu likwidacji oznakowania swoich ulic podeszły władze holenderskiego miasta Drachten, gdzie zainicjowali projekt „nagich ulic”, czyli dróg bez oznakowania. Pomysł okazał się sukcesem. Po usunięciu sygnalizacji i znaków drogowych, liczba wypadków spadła z blisko 40 rocznie do dwóch. Stanowczo zmalała liczba wypadków na zatłoczonej ulicy Kensington w Londynie, kiedy usunięto z niej sygnalizację świetlną. Trzykrotnie zmniejszyła się wówczas liczba wypadków z udziałem pieszych.

Problem przeznakowania naszych dróg i ulic został także zauważony w wielu polskich miastach i w niektórych zarządach dróg zamiejsczych. Nieśmiało rozpoczęto pierwsze eksperymenty polegające na zniesieniu pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniach ulic osiedlowych na kierunkach

głównych i zastąpienie go zasadą pierwszeństwa nadjeżdżającego z prawej strony oraz likwidację sygnalizacji świetlnej. Nad ograniczeniem ilości znaków drogowych pracują władze Bytomia Odrzańskiego, Nowej Soli, Torunia. Władze Białegostoku zainicjowały w tej sprawie szeroką dyskusję.

Generalna zasada strefy „nagich ulic” to niemal całkowity brak oznakowania dróg. Pozostawia się jedynie znaki ostrzegawcze w rejonach szkół i znaki zakazu zatrzymywania się. Znikają natomiast przejścia dla pieszych i pasy z jezdni. Skrzyżowania w takiej strefie są równorzędne i obowiązują w niej ograniczona prędkość do 30 km.

Widać także wzrastające zainteresowanie ograniczeniem oznakowania dróg i ulic wśród biur projektowych oraz zarządców ruchem drogowym. Ograniczenie ilości znaków drogowych to wzrost bezpieczeństwa i zmniejszenie nakładów inwestycyjnych.

Wnioski

Obecne działania, mające podnieść bezpieczeństwo ruchu drogowego przejawiające się w zamiarze uwidocznienia za pomocą znaków drogowych wszystkich przewidywalnych i nieprzewidywalnych sytuacji w ruchu drogowym (nadmierna ilość znaków) zmierzają w odwrotnym kierunku do planowanego. Bezpieczeństwo ruchu nadal maleje. Doświadczenia, jakie mają kraje należące do Unii Europejskiej powinny być szczególnie analizowane i w jak najszerszym zakresie stosowane w Polsce. Należy zacząć kształtować właściwe nawyki, odchodzić od typowych rozwiązań w organizacji ruchu drogowego, dostosować poziom bezpieczeństwa ruchu do panujących potrzeb wszystkich użytkowników. Wiedza, jaką udało się zdobyć oraz wyniki badań naukowych z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny być przekazywane kadrze drogowej i jednostkom administracyjnym, które są odpowiedzialne za zarządzanie ruchem i opiniowanie dokumentacji projektowej w celu ich akceptacji i szybkiego wdrażania.

Ze względu na olbrzymi wpływ geometrii drogi (ulicy) oraz wynikających z niej sposobów oznakowania biorąc pod uwagę bezpieczeństwo ruchu, należy zwiększyć wymogi stawiane osobom opracowującym projekty organizacji ruchu, jak i osobom opiniującym te projekty. Powinny one legitymować się uprawnieniami budowlanymi w zakresie projektowania i wykonawstwa dróg bez ograniczeń. Obecnie nie muszą one spełniać takiego warunku, co jest karygodnym niedopatrzeniem, mającym także wpływ na bezpieczeństwo ruchu.

*mgr inż. JERZY EKIERT
mgr inż. DAMIAN ŁOKAJ
Stowarzyszenie Inżynierów
i Techników Komunikacji RP
Oddział Lublin*

Bibliografia

- [1] Zielińska A.: Alarm dla polskich miast, BRD 4/2002 .
- [2] Wells P.: Benefits of Road Safety Audit. 10 th Int. Conference Traffic Safety on Two Continents. VTI. TRB. BAST. Malmo 1999.
- [3] Cardimen F.: Baza danych o wypadkach drogowych oraz audyt brd – jak zmienić życie i pieniądze. Materiały międzynarodowego seminarium GAMBIT 2002, Gdańsk 2002.
- [4] Tymczasowa instrukcja oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych. Warszawa, Instytut Badawczy Dróg i Mostów 1997.

Dylematy z Naturą 2000

Sieć Natura 2000 tworzona jest na podstawie przepisów Dyrektywy Siedliskowej Unii Europejskiej (art. 3 ust.1). Składa się ona z obszarów cennych przyrodniczo wyznaczonych na podstawie występujących tam siedlisk, roślin i zwierząt. W sieć Natura 2000 wchodzi dwa typy obszarów: obszary specjalnej ochrony ptaków - OSOP i specjalne obszary ochrony siedlisk - SOOS.



Franciszek Ząbek

Obszary specjalnej ochrony ptaków tworzone są na podstawie przepisów Dyrektywy Ptasiej (art. 4 ust.1) w odniesieniu do zagrożonych gatunków lęgowych w Europie, wymienionych w Załączniku I niniejszej

Dyrektywy. Specjalne obszary ochrony siedlisk, SOOS – tworzone są na podstawie Dyrektywy Siedliskowej (art. 3 ust. 1) w odniesieniu do siedlisk oraz zagrożonych gatunków flory i fauny w Europie, z wyjątkiem ptaków, o których jest mowa w Dyrektywie Ptasiej.

Transpozycja dyrektywy Rady 92/43/EWG do prawa polskiego

Dokonanie transpozycji dyrektywy jest oczywistym obowiązkiem państwa członkowskiego. Terminem końcowym dla państw nowoprzyjętych do Unii Europejskiej, w tym Polski, obowiązek powstał z dniem uzyskania członkostwa, tj. 1 maja 2004 r., gdyż w tym zakresie nie zostały przewidziane okresy przejściowe. Dostosowanie naszego prawa do wymagań dyrektywy Rady 92/43/EWG (z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory) było rozłożonym w czasie procesem, którego ostatnim etapem stała się ustawa z dnia 18 maja 2005 r. o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz niektórych ustaw (Dz. U. Nr 113, poz. 954), realizująca także inne cele polityki ochrony środowiska. Potrzeba dokonania transpozycji omawianej wyżej dyrektywy była już wcześniej motywem głównym uchwalenia w dniu 16 kwietnia 2004 r. Ustawy o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880).

Prawo ochrony środowiska, o którym mowa wyżej, np. nie było jasne, z którym etapem rozbudowanych procedur określanych przepisami kilku ustaw, powinno być związane zezwolenie (tzw. decyzja główna) na realiza-

cję przedsięwzięcia. Pojawiła się, więc potrzeba kolejnej nowelizacji, która objęła zarówno ustawę o ochronie przyrody, jak i ustawę – Prawo ochrony środowiska. Nowe przepisy weszły w życie z dn. 28 lipca 2005 r.



Natura 2000 chroni obszary cenne przyrodniczo

Istniejący stan prawny w zakresie obszarów Natura 2000 składa się zatem z przepisów tych dwóch ustaw, uzupełnionych o akty wykonawcze. Przede wszystkim chodzi o: rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. Nr 229, poz. 2313); rozporządzenie Ministra Środowiska z dn. 30 marca 2005 r. w sprawie trybu i zakresu opracowania projektu planu ochrony dla obszaru Natura 2000 (Dz. U. Nr 61 poz. 549), rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 30 maja 2005 r. w sprawie typów siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt wymagających ochrony w formie wyznaczenia obszarów Natura 2000 (Dz. U. Nr 94, poz. 795).

Ustawa o ochronie przyrody poświęca obszarom Natura 2000 artykuły 25-39. Tworzą one fragment rozdziału 2 „Formy ochrony przyrody”. Według art. 25 sieć obszarów Natura 2000 obejmuje ob-

szary specjalnej ochrony ptaków oraz specjalne obszary siedlisk. Art. 33 ust. 1 Ustawy o ochronie przyrody (objęty zmianami) wprowadza generalny zakaz podejmowania działań mogących w znaczący sposób pogorszyć stan sie-

dlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt, a także w znaczący sposób wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000, z zastrzeżeniem art. 34. Klauzula odesłania do artykułu 34 powoduje, że mimo generalnego zakazu pozostaje otwarta droga do zalegalizowania działań, także tych niosących z sobą negatywne oddziaływanie na obszary Natura 2000. Tryb udzielania stosownych zezwoleń jest przedmiotem art. 34.

Na obszarach Natura 2000 można zbudować prawie wszystko przy zachowaniu wymogów ekologicznych poza enklawami, na których występują gatunki roślin i zwierząt, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000 oraz na podstawie dokumentacji uzgodnionej ze wszystkimi służbami ochrony środowiska.

ciąg dalszy na str. 20

ciąg dalszy ze str. 19

Planowanie inwestycji liniowych w zgodzie z Naturą 2000

Postępując zgodnie z art. 69 ust.1 i 74 ust.5.1 ustawy z dn. 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz.1227) do wniosku o ustalenie zakresu raportu oddziaływania na środowisko (dla przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko) lub o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia (dla przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko) dołącza się kartę informacyjną przedsięwzięcia.

Przy planowaniu inwestycji liniowych przez obszar Natura 2000 bardzo ważnym elementem jest podanie rozwiązań alternatywnych oraz zaproponowanie działań kompensujących.

Jeżeli brak jest rozwiązań alternatywnych kolejnym krokiem jest ustalenie, czy istnieje imperatyw wynikający z nadrzędnego interesu publicznego. Koncepcja takiego interesu publicznego nie została w dyrektywie należycie zdefiniowana, ale zamiast definicji podano niektóre jego przykłady: zdrowie ludzkie; bezpieczeństwo publiczne; korzystne konsekwencje o pierwszorzędym znaczeniu dla środowiska.

Mogą się także pojawić inne przykłady, które pozwolą na przełamanie dominacji interesów przyrodniczych związanych z obszarem Natura 2000. W każdym takim przypadku musi jednakże chodzić o interes publiczny, promowany przez władze publiczne. Niedopuszczalne jest natomiast kwalifikowanie w ramach tej oceny przedsięwzięć służących wyłącznie firmom lub osobom prywatnym. Kwalifikowana do realizacji inwestycja musi mieć przyczynę o charakterze zasadniczym, wynikającą z nadrzędnego interesu publicznego. Interes publiczny nie może być doraźny, lecz musi być długofalowy.

Działania kompensacyjne to jest też sposób

Dalszym warunkiem legalizacji planów lub przedsięwzięć, które oddziaływać będą na obszar Natura 2000 jest podjęcie działań kompensacyjnych,

koniecznych dla zapewnienia ogólnej spójności sieci. Dyrektywa nie definiuje tego pojęcia. Komisja proponuje wydzielenie dwóch kategorii:

» działań kompensujących sensu largo, nazywanych działaniami łagodzącymi, takich jak: wyłączenie pracy maszyn w okresie lęgowym, użycie nowoczesnych maszyn, zagospodarowanie odpadów humusu na przydomowych ogródkach itp.

» działań kompensujących sensu stricto
Działania muszą mieć charakter działań niezależnych w przedsięwzięciach lub planach. Mogą one polegać na:

- » rekonstrukcji porównywalnego siedliska;
- » biologicznej poprawie siedliska o niższym standardzie;
- » włączeniem do sieci obszarów Natura 2000 nowych obszarów.

Z reguły efekt działań kompensacyjnych powinien zaistnieć nim ujawnią się skutki negatywnych oddziaływań realizacji planu lub przedsięwzięcia, chyba że można dowieść, iż taka zbieżność w czasie nie jest niezbędną dla zachowania ogólnej spójności sieci Natura 2000.

Koszty działań kompensacyjnych ponosi - w zgodzie z zasadą „sprawcy” - podmiot inicjujący plan lub przedsięwzięcie.

Zabezpieczenia instytucjonalne służące obszarom Natura 2000 ulegają spotęgowaniu, jeśli znajdują się na nich siedliska lub gatunki o pierwszorzędym znaczeniu. Reguluje to art. 6 ust. 4. Przewiduje on, że w takiej sytuacji jedyną drogą, na którą można się powołać, aby zezwolić na realizację planu lub przedsięwzięcia, to te:

- » związane ze zdrowiem ludzkim;
- » związane z bezpieczeństwem publicznym;
- » związane z pozytywnymi skutkami o pierwszorzędym znaczeniu dla środowiska;
- » inne, związane z imperatywem nadrzędnego interesu publicznego.

Budowa nowych lub rozbudowa istniejących dróg wyczerpuje w/w względu, na które należy się powołać.

Ekolodzy i Natura 2000

Przepisy o ochronie środowiska są wielkim hamulcem realizacji inwestycji

liniowych (dróg i autostrad, linii telefonycznych, energetycznych i gazowych oraz wykonywania robót związanych z utrzymaniem rzek): celu publicznego, ratujących zdrowie ludzkie, bezpieczeństwo publiczne, a także o pierwszorzędym znaczeniu dla środowiska. Nie są to sprawy proste.

Regulacje europejskie są w tym względzie niezwykle wymagające, ale nasi niektórzy tzw. „ekolodzy” i dziennikarze niejednokrotnie pomnażają trudności przedstawiając problemy niezgodnie z prawdą. Dobitym tego przykładem był przypadek rzeki Rospudy (Dolina Rospudy) i budowa obwodnicy Augustowa. Pokazywano rzekę szeroką (ok. 15-20 m) informując opinię publiczną, że most co najmniej będzie budowany wzdłuż jej biegu i dlatego powstaną wielkie szkody ekologiczne. W rzeczywistości zaś, w miejscu projektowanego przejścia wysokim wiaduktem nad rzeką w poprzek, Rospuda ma szerokość zaledwie kilka metrów, a teren objęty programem Natura 2000 ma szerokość kilkadziesiąt metrów. Budowa wiaduktu byłaby bez wpływu na siedlisko żółwia błotnego, który występuje na dużym obszarze doliny rzeki Rospudy. Podawanymi informacjami opinia publiczna była manipulowana.

Rodzi się pytanie, dlaczego Wojewoda i Minister Środowiska przed zatwierdzeniem planu obszaru Natura 2000 nie przeprowadzili w sposób właściwy i zgodny z wymogami Unii Europejskiej konsultacji społecznych, nie wyłączyli we właściwym czasie korytarza odpowiedniej szerokości dla projektowanej drogi w przygotowanym planie obszaru Natura 2000. Zarezerwowanie odpowiednich korytarzy na wszystkich planowanych obszarach Natura 2000 pod inwestycje liniowe w Polsce, a także pod przewidywaną rozbudowę istniejących zakładów oraz budowę nowych, było i jest podstawowym obowiązkiem władz administracyjnych szczebla wojewódzkiego i Ministerstwa Środowiska. Teraz za ich niedopatrzenie konsekwencje finansowe i gospodarcze ponosi cała Polska. Takie nierozważne działania są na szkodę interesu publicznego i narodowego.

mgr inż. FRANCISZEK ZĄBEK

Kładki dla pieszych

Już od zarania dziejów sieć dróg, od ścieżek wydeptanych w stepach i dżunglach, do nowoczesnych szlaków komunikacyjnych, stanowiła cywilizacyjny i kulturowy krwioobieg. Na pierwszych wybudowanych przez człowieka drogach, trudno było pokonywać przeszkody, którymi były rzeki, kaniony i jary. Wystąpiła więc potrzeba budowy przepraw. Były nimi brody, kładki oraz pierwsze prymitywne mosty.



Wiesław Pomykała

W celu ich dostosowania do narastających stale potrzeb, człowiek stopniowo zdobywał wiedzę w zakresie techniki ich budowania. Wiedzę tę nabywał w sposób empiryczny, wyciągając wnioski z obserwacji wcześniej budowanych przepraw. Długo jednak okres dzielił człowieka pierwotnego, który przez rwące strumienie przechodził po pnium zwalonego drzewa, od czasów w którym powstały pierwsze budowle mostowe, nie mówiąc o wznoszonych przez Rzymian wspaniałych kamiennych mostach i akweduktach.

Rozwój konstrukcji kładek w zarysie historycznym

Omawiając i przedstawiając współczesne konstrukcje kładek dla pieszych, które fascynują swymi rozwiązaniami, tak w zakresie konstrukcji, jak również



zdj. 1 Kładka w Alpach – Szwajcaria

architektury, nie można nie wspomnieć o ich pierwowzorach pochodzących z dawnych okresów dziejowych. Kładki dla pieszych były bowiem pierwszymi obiektami mostowymi budowanymi przez człowieka.

Początkowo jednak przez niewielkie rzeki przechodzono po układanych blokach kamiennych, które w razie podniesienia się poziomu wód, układano w kilku warstwach. Dla wygody przejścia

układano na nich drewniane kłody. W ten sposób powstały pierwsze prymitywne konstrukcje belkowe. Czasami jednak koryta rzek były zbyt głębokie, a brzegi zbyt strome, żeby można było wykonać tego typu przeprawę. Wówczas podpatrując naturę, okazało się, że przez związanie zwisających gałęzi drzew i pnączy, można było spleść liny i przerzucając je na drugi brzeg, zawiesić na nich plecione maty i w ten sposób przedostać się na przeciwny brzeg. W tym również przypadku konstrukcje te stały się wzorem dla przyszłych mostów i kładek wiszących.

Konstrukcje takich kładek przetrwały do dziś, i są budowane nadal w Ameryce Środkowej, w Afryce i Azji, co przedstawiono na przykładzie zdj. 1.

Od Starożytności przez Średniowiecze, Renesans, Oświecenie, aż do czasów współczesnych, wybudowano tysiące mostów (tak je bowiem wówczas nazywano), które jednak z charakteru ruchu były kładkami.

W starożytnych Chinach budowano kładki o konstrukcjach drewnianych wspornikowych wraz z budynkami – przykrywając

je dachem. Były one często miejscem zebrań i spotkań. Należy jednak w tym miejscu wspomnieć, że budowane kładki w Chinach były ważnym elementem jedności estetycznej, filozoficznej i duchowej. Wśród nich były też charakterystyczne dla tego kraju kładki zygzakowe. Legenda mówi, że kładki te

projektowane były w ten sposób by pokrzyżować plany diabła. Jeden z tych obiektów wybudowany w XVI w., stale poddawany zabiegom remontowym istnieje do dziś (zdj. 2).

Począwszy od wieku VII wpływy chińskie w zakresie budowy konstrukcji drewnianych dotarły do Japonii. Jednym z tych obiektów który do dziś ist-



zdj. 2 Kładka zygzakowa w Chinach Szanghaj

nieje i jest atrakcją dla turystów to kładka łukowa Kintai – Kyo nad rzeką Nishiki (zdj. 3). Kładka ta została wybudowana w 1673 r.

W Europie szczególne uznanie w zakresie budowy kładek, a następnie mostów od setek lat mieli rzemieślnicy szwajcarscy. Jednym z wielu przykładów tego budownictwa jest kładka w Lucernie o nazwie Kapellenbrücke. Ma ona długość 200 m i pochodzi z 1333 r. Po pożarze została odbudowana i dalej zachwyca zwiedzających.

Konstrukcje współczesne

W ostatnich latach, głównie w związku z rozpoczęciem nowego tysiąclecia, wybudowano w świecie wiele interesujących (niekiedy fascynujących) kładek dla pieszych. Przy ich projektowaniu istnieje obecnie bardzo ostra rywalizacja

ciąg dalszy na str. 22



zdj. 3 Kładka Kintai- Kyo – Japonia bud. XVII w.

ciąg dalszy ze str. 21

w zakresie nie tylko coraz doskonalszych konstrukcji, ale również architektury. W rywalizacji tej biorą udział najsłynniejsi inżynierowie i architekci. Kładki dla pieszych stały się obecnie integralnymi elementami nie tylko autostrad i dróg szybkiego ruchu, ale również układów komunikacyjnych miast.

Są one odbiciem nowego podejścia do tworzenia nowoczesnej infrastruktury, a ich podstawową funkcją jest separacja ruchu pieszego i kołowego, a więc z jednej strony zwiększenie przepustowości ciągów drogowych i ulic, z drugiej natomiast poprawa bezpieczeństwa pieszych. Podejmując jednak prace koncepcyjne dotyczące ich budowy należy pamiętać, że powinny one umiejętnie być wpisane w krajobraz miejski, a jako budowle wyniesione nad teren, będąc tym samym bardzo widocznymi, krajobraz ten dowartościować i ubogacić. Stąd też nie należy się dziwić, że troską urbanistów i architektów jest, aby kładki dla pieszych były elementami świadomego kształtowania krajobrazu, a jednocześnie przyjazne człowiekowi.

Ważnymi znamionami kładek jest ich kształt, ale też kolorystyka. Czynniki te, co przedstawiamy na przykładach mogą niekiedy nadawać im cech dzieła sztuki. Łącząc z kolei konstrukcję z umiejętnie dobranymi elementami wyposażenia, może to wspólnie tworzyć nową jakość estetyczną, dostosowaną do lokalnego krajobrazu jako dominantę, wyraźnie podkreślającą tzw. sztuczne piękno stworzone przez człowieka.

Obecnie projektowanie nowoczesnych kładek dla pieszych, co należy szczególnie podkreślić, wynika z prak-

tycznie nieograniczonych możliwości obliczeniowych, wdrażania nowoczesnych technologii oraz zastosowania coraz doskonalszych materiałów konstrukcyjnych i elementów wyposażenia. W sukurs przyszła tu między innymi inżynieria kosmiczna, z której szereg osiągnięć jest aktualnie przenoszonych do inżynierii lądowej. Czynniki te stwarzają duże pole do rozwinięcia w tym zakresie inicjatywy twórczej na miarę XXI wieku.

Nowe rozwiązania konstrukcyjne polegają coraz częściej na stosowaniu materiałów niekonwencjonalnych. Dotyczą one betonów o wysokich i superwysokich wytrzymałościach, kompozytów polimerowych, nowych gatunków stali, aluminium, drewna a również szkła. Np. drewno jako surowiec wykorzystywany do konstrukcji mostowych od najdawniejszych czasów, wróciło do łask i jest obecnie coraz częściej stosowane i to nie tylko jako elementy pomocnicze, ale również elementy konstrukcyjne – przy budowie mostów i kładek. Doskonale jakość realizacji wszystkich elementów konstrukcyjnych z drewna, stopień optymalizacji w tworzeniu detali i planowania całego systemu nośnego, gwarantują stworzenie wytrzymałej, stabilnej i ekonomicznej konstrukcji.

Uwzględniając kwestie związane z ochroną środowiska, powstają szczególnie wartościowe nie tylko kładki, ale również mosty, pięknie wkomponowane w środowisko naturalne.

Coraz częściej, co przekłada się na zwiększenie rozpiętości przęseł, wdrażane są



zdj. 5 Kładka Puente de la Mujer – Brazylia



zdj. 6 Kładka Millenium przez Tamizę w Londynie



zdj. 7 Kładka Campo Volantin w Bilbao – Hiszpania

elementy konstrukcyjne z drewna sprężonego oraz połączenia drewna i stali.

Budowane obecnie również w naszym kraju kładki dla pieszych to już nie tylko proste układy belkowe, ale również konstrukcje łukowe, wstęgowo oraz coraz powszechniej stosowane konstrukcje podwieszono. Przykładem tego typu konstrukcji jest kładka przez rzekę Dunajec w Sromowcach Niżnych. Długość jej wynosi 112 m. Innym przykładem kładki drewnianej o konstrukcji wstęgowej jest najdłuższa w Europie kładka przez kanał Ren – Men w Lessing nad Dunajem, o długości 192 m (zdj. 4).



zdj. 4 Kładka wstęgowa przez kanał Ren – Men w Lessing



zdj. 8 Kładka z kartonu obok akweduktu Pont du Gard – Francja

W celu zobrazowania rozwoju w zakresie nowoczesnych konstrukcji kładek dla pieszych, które wyróżniają się nie tylko rodzajem zastosowanych materiałów, ale również architekturą, nie sposób przedstawić je w jednym artykule. Starłem się więc wybrać te, które szczególnie się wyróżniają w budownictwie światowym (zdj. 5-7). Niektóre z wybudowanych w ostatnich latach kładek, są wyrazem ewolucji techniczno-materiałowej na przestrzeni dwóch ostatnich tysiącleci. Przykładem takim jest kładka dla pieszych wybudowana w celu urozmaicenia wrażeń towarzyszącym zwiedzaniu pochodzącego z czasów rzymskich akweduktu Pont du Gard, koło Avignon we Francji. Podstawowymi elementami nośnymi przeszła są dwa łuki ukształtowane w formie kratownicy. Ale nie konstrukcja jest atrakcją dla zwiedzających, ale materiał z którego została ona wykonana. Materiałem tym są rury z kartonu połączone ściągami stalowymi (zdj. 8). Rury konstrukcji zaimpregnowano lakierem odpornym na wilgoć.

Pomimo tych wspaniałych budowli, konstruktorzy nadal nie ustają w poszukiwaniu coraz doskonalszych



zdj. 9 Kładka ze szkła – Wenecja

materiałów. Materiałem takim jest już obecnie np. szkło budowlane. Głównymi parametrami, które brane są pod uwagę w przypadku projektowania z użyciem szkła, jest jego wytrzymałość, izolacyjność akustyczna i termiczna, zapewnienie ochrony przeciwpożarowej, łatwość w utrzymaniu czystości. Te szerokie spektrum funkcji, a przede

wszystkim możliwość zestawiania pakietów o różnych grubościach i kształtach, a przy tym wysokiej wytrzymałości, jest materiałem coraz częściej stosowanym w budownictwie mostowym.

Przykładami konstrukcji mostowych wybudowanych w ostatnich latach przy zastosowaniu szkła są obiekty: kładka w Wenecji (zdj. 9) oraz kładka widokowa w postaci tarasu, która zawisa nad Wielkim Kanionem w Kolorado w Stanach Zjednoczonych (zdj. 10).

Kładka nad Wielkim Kanionem jest szklaną platformą wystającą 20 m poza krawędź kanionu. Ponieważ natura ma swoje prawa, kładka posiada znaczną wysokość konstrukcyjną, tak aby oprzeć się wiatrom z prędkością do 150 km/h oraz trzęsieniom ziemi o sile do 8 w skali Richtera. Ustrój nośny składa się z dwóch dźwigarów głównych o przekroju skrzynkowym, na których ułożony jest szklany pomost. Wewnątrz dźwigarów zastosowano zespół tłumików zapobiegających nadmiernym drganiom konstrukcji.

Spacer po obiekcie odbywa się w specjalnych kapciach zapobiegających porysowaniu szkła. Spacer ten umożliwiał podziwianie kanionu oraz rzeki przepływającej 1200 m poniżej.

W obu tych ostatnich przykładach, ale również wcześniej zaprezentowanych są to obiekty, które z uwagi na zastosowane materiały i śmiałe rozwiązania konstrukcyjne zasługują w pełni na miano obiektów XXI wieku. Ponieważ z uwagi na ograniczenia wydawnicze w artykule przedstawiono tylko niektóre z tych nowoczesnych konstrukcji, kolejne nie tylko fascynujące już rozwiązaniami konstruk-



zdj. 10 Kładka widokowa nad Kanionem Colorado konstrukcja ze szkła

cyjnymi, ale przede wszystkim architekturą przedstawimy w kolejnym artykule.

**WIESŁAW POMYKAŁA
JOANNA OSIĄK**

Literatura:

1. Grażyna Łagoda. Wiadukty nad autostradami; Warszawa 2001.
2. David J. Brown. Mosty; Arkady 2005.
3. Mosty 1/2008. Fantazyjne kładki dla pieszych; Warszawa.

Bezpieczna budowa

Państwowa Inspekcja Pracy rozpoczęła w tym roku kampanię prewencyjną pod hasłem: „Bezpieczeństwo i higiena pracy w budownictwie. Upadki i poślizgnięcia”, przewidzianą na lata 2009-2011. Podjętych zostanie szereg działań, których celem jest uzyskanie poprawy stanu bezpieczeństwa pracy i ograniczenie liczby wypadków.

Działania te powinny zwiększyć świadomość uczestników procesu budowlanego zagrożeń występujących podczas prac na wysokości oraz zintensyfikować ich zaangażowanie na rzecz poprawy standardów bezpieczeństwa pracy. Upowszechnić stosowanie środków ochrony zbiorowej, zwłaszcza podczas robót wykonywanych na wysokości (tj. pomosty robocze, siatki bezpieczeństwa) oraz środków ochrony indywidualnej. Państwowa Inspekcja Pracy dąży do zmian zachowań w poszczególnych grupach uczestników procesu budowlanego: inwestorów, pracodawców, kierowników budów, majstrów i pracowników. Osoby biorące udział w realizacji inwestycji powinny być świadome, że upadki z wysokości są najczęstszą przyczyną śmiertelnych i ciężkich wypadków przy pracy w budownictwie.

Okręgowy Inspektorat Pracy w Lublinie przystąpił już do wdrażania zadań prewencyjnych i kontrolno-nadzorczych wskazanych w kampanii. Lubelscy pracodawcy mogą także dobrowolnie uczestniczyć w specjalnym programie prewencyjnym mającym na celu poprawę bezpieczeństwa w ich firmach. Program dla małych firm budowlanych (do 50 zatrudnionych) zakłada dobrowolny udział i zaangażowanie pracodawcy w działania zmierzające do poprawy warunków pracy. Rozpoczyna się od szkolenia w OIP lub wizyty inspektora u pracodawcy, w trakcie której dokonana zostanie ocena stanu bezpieczeństwa. Następnie pracodawcy podejmować będą działania zmierzające do dostosowania przedsiębiorstwa do obowiązującego prawa pracy.

Program zakłada także nadzór Państwowej Inspekcji Pracy nad dużymi inwestycjami budowlanymi. Stałą opieką objęte zostaną inwestycje, na których przewiduje się wykonanie robót budowlanych trwających dłużej niż 30 dni roboczych i jednocześnie zatrudnienie wynosi, co najmniej 20 osób albo na których planowany zakres robót przekracza 500 osobodni. Prowadzone będą także szkolenia z cyklu: „Kultura bezpieczeństwa 2009”.

Lubelscy inspektorzy przeprowadzili już szkolenia pracodawców i rozpoczną się kontrole budów w szerszym zakresie. Chociaż ocena efektów kampanii będzie dokonana pod koniec roku, to można zauważyć, że jeszcze nie nastąpiło zmniejszenie liczby wypadków przy pracy w budownictwie w porównaniu do statystyk z lat ubiegłych. Nie uległa też zmniejszeniu liczba upadków z wysokości. Osiągnięcie zamierzonych celów prewencyjnych w tym sektorze gospodarki może się okazać w praktyce trudniejsze niż się spodziewano.

*Opr. red. na podst. mat. mgr inż. WIESŁAWY KUNOWSKIEJ
Starszego inspektora pracy specjalisty
OIP w Lublinie*

Kto jest kim w



dr inż. Bolesław Horyński

Urodził się 21.04.1939 r. w Równem (Ukraina). W styczniu 1945 r. przeprowadził się wraz z rodziną do Krasnegostawu, a w 1952 r. zamieszkał w Lublinie, gdzie rozpoczął naukę w technikum energetycznym w klasie urządzenia elektryczne

elektrowni. Po zdaniu matury podjął pracę w WSK Świdnik jako elektromonter. W 1957 r. rozpoczął studia zaoczne na Politechnice Warszawskiej. Pracę dyplomową pt. „Napędy przemysłowe” pisał u Z. Grunwalda. W międzyczasie awansował w WSK na stanowisko starszego konstruktora. W 1966 r. podjął pracę w Wyższej Szkole Inżynierskiej w Lublinie (późniejsza Politechnika Lubelska) na stanowisku starszego asystenta na Wydziale Elektrycznym w Zespole Elektrotechniki Teoretycznej.

W 1972 r. uzyskał uprawnienia budowlane i rozpoczął pracę w zespole oceny projektów rewaloryzowanych obiektów zabytkowych w lubelskich PKZ. Działalność tę prowadził do 1987 r.

Studium doktoranckie odbywał na Politechnice Warszawskiej. W 1976 r. obronił pracę doktorską pt. „Optymalizacja selsynowego łącza różnicowego” napisaną pod kierunkiem J. Owczarka. Praca została wyróżniona nagrodą ministra nauki i szkolnictwa wyższego (III stopnia). W tym też roku awansował na stanowisko adiunkta na Wydziale Elektrycznym Politechniki Lubelskiej. Pracując na PL pełnił następujące funkcje: pełnomocnika dziekana ds. praktyk studenckich; kierownika Zespołu Podstaw Elektrotechniki; przez dwie kadencje był prodziekanem ds. studenckich; pełnił też funkcję zastępcy dyrektora Instytutu Elektrotechniki i Elektrotechnologii. Pod jego kierownictwem powstało ok. 100 prac dyplomowych inżynierskich i magisterskich. Autor i współautor licznych publikacji.

Równolegle wykonywał także obowiązki sprawdzającego projekty elektryczne w lubelskiej pracowni „Abrys”. W 1991 r. założył pracownię projektową zajmującą się projektami elektrycznymi „Pracownia Usług Technicznych Power”.

Po osiągnięciu wieku emerytalnego w 2005 r. zakończył pracę w Politechnice Lubelskiej i przeszedł na emeryturę.

Jest współautorem projektów instalacji elektrycznych dla takich obiektów, jak m.in. Media Markt, Leclerc, Błękitna Galeria i budynek TP S.A. w Lublinie; Leclerc w Warszawie; Galeria Zielona w Puławach, Champion w Kraśniku; Dom Polski w Wiedniu. Zaprojektował ogrzewanie podłogowe i oświetlenie Archikatedry Lubelskiej. Opracowuje linie i stacje energetyczne dla PGNiK na terenie Lubelszczyzny. Jest rzeczoznawcą w Stowarzyszeniu Elektryków Polskich i biegłym sądowym.

Aktywnie działa społecznie. Od 1962 r. jest członkiem SEP Oddział Lublin. Brał udział w pracach Komitetu Organizacyjnego LOiIB. Od 2006 r. pełni funkcję przewodniczącego Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej w LOiIB. Jest także członkiem Lubelskiego Towarzystwa Naukowego oraz Polskiego Towarzystwa Elektrotechniki Teoretycznej i Stosowanej.

Za swoją działalność zawodową i społeczną otrzymał odznaczenia m.in. Srebrny i Złoty Krzyż Zasługi, Medal Komisji Edukacji Narodowej, Medal M. Pożaryskiego.

lubelskim budownictwie

inż. Zbigniew Kmicic



Urodził się 18.09.1933 r. w Snopkowie k/Lublina. Absolwent lubelskiego liceum im. S. Staszica. Od 1952 r. rozpoczął studia

na Wydziale Inżynierii Wydziałów Politechnicznych AGH w Krakowie, które w latach następnych przekształciły się w Politechnikę Krakowską. Pracę inżynierską obronił w 1956 r. W sierpniu 1956 r. z nakazem pracy trafił na budowę huty szkła w miejscowości Kunów. Po miesiącu ją opuścił i powrócił do Lublina. Podjął pracę w Zjednoczeniu Budownictwa Miejskiego jako kierownik obiektu i rozpoczął budowę bloku nr 35 na Bronowicach. W niedługim czasie awansował na kierownika placów budów realizowanych przy Al. Raclawickich. Od stycznia 1959 r. przejął budowę Raclawickiej Dzielnicy Mieszkaniowej i skończył ją w styczniu 1960 r. Następnie rozpoczął budowę budynków mieszkalnych na Lemszczyźnie w Lublinie.

Od maja 1960 r. do kwietnia 1965 r. pracował jako dyrektor w Kraśnickim Przedsiębiorstwie Budowlanym w Kraśniku. Brał udział w realizacji programu „Tysiąc szkół na 1000-lecie” i budował szkoły m.in. w Gościeradowie, Oblęcynie, Janowie Lub.

W maju 1965 r. przeszedł na stanowisko głównego inżyniera KGR Kraśnik w LPBO. Od stycznia 1967 r. objął stanowisko zastępcy dyrektora ds. technicznych w Dyrekcji Budownictwa Rolniczego, a następnie od kwietnia do września 1970 r. stanowisko dyrektora.

W październiku 1970 r. awansował do Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej i rozpoczął pracę na stanowisku kierownika Wydziału Budownictwa, Urbanistyki i Architektury. Od 1 lipca 1973 r. został kierownikiem Wydziału Gospodarki Przestrzennej i Geologicznej. Pod jego zarządem powstał plan rozbudowy Lublina o takie dzielnice, jak m.in. Czechów, Czuby, Rudnik, Nałkowskich, kolejne osiedla LSM. Realizowane było osiedle mieszkaniowe w Puławach

oraz rozbudowa Starego Miasta w Zamościu. Budowane były w Lublinie: szpital przy ul. Kraśnickiej, Klinika Okulistyczna, budynki Wydziałów UMCS: Chemii i Ekonomii.

We wrześniu 1973 r. objął stanowisko naczelnego inżyniera w Lubelskim Zjednoczeniu Budownictwa. Od 1980 r. do 1982 r. piastował funkcję naczelnego dyrektora LZB w skład, którego wchodziły takie przedsiębiorstwa: LPBO, LPBM, LPB, ELPIE, ELPIS, PUB, LPI, PP. Należało także do niego: Chełmskie, Zamojskie, Bialskie, Radzyńskie i Biłgorajskie Przedsiębiorstwa Budowlane. Realizowali nie tylko budynki mieszkalne i przemysłowe na terenie Lubelszczyzny, ale także kompleks Politechniki, Rektorat UMCS, Wydział Prawa i Ekonomii. Uczestniczyli przy powstawaniu innych obiektów na terenie Polski, m.in. budynków mieszkalnych dla Huty Katowice i Warszawy.

W 1982 r. przeszedł do ministerstwa budownictwa i został generalnym dyrektorem ds. przemysłu ciągnikowego. Pod swoją opieką miał 42 fabryki w kraju oraz budowę odlewni w Lublinie, fabrykę „Ursus” w Warszawie, w Gorzowie i we Włocławku. Za jego kierownictwa wybudowano w Warszawie pierwszą oczyszczalnię ścieków „Czajka” i ujęcie wody w Wieliszewie.

W 1989 r. wrócił do Lublina i pracował w przedsiębiorstwie prywatnym, które realizowało inwestycje dla Gazpromu w Moskwie i okolicach.

W 2004 r. przeorganizował przedsiębiorstwo Poleksbud-Trade Sp. z o.o., którego jest współwłaścicielem. W 2008 r. powstała kolejna firma Poleksbud – Projekt Sp. z o.o., w której objął stanowisko głównego projektanta.

Jest prezesem Lubelskiego Związku Pracodawców, wiceprzewodniczącym Wojewódzkiej Komisji Dialogu Społecznego, członkiem Zarządu „Piłsudczyków” Oddział Lublin, członkiem Rady ds. Innowacji Województwa Lubelskiego.

Odnaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim, Krzyżem Oficerskim i Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotą Syrenką dla Warszawy itp.

„Złote Kielnie” finiszują!

Zbliża się powoli termin, do którego można jeszcze nadsyłać zgłoszenia na konkurs „Złota Kielnia 2008”, czyli Konkurs na Budowę Roku 2008 w Województwie Lubelskim. Do końca czerwca 2009 r. wszyscy, którzy chcą zaprezentować swoje wybudowane obiekty, mogą to uczynić.

Tegoroczna VII edycja konkursu „Złotej Kielni” obejmuje wszystkie inwestycje zrealizowane w 2008 r. i I półroczu 2009 r. Organizatorem konkursu jest Polski Związek Inżynierów i Techników Budownictwa Oddział Lublin.

– Do konkursu zgłoszono już osiem obiektów. Są wśród nich między innymi: Szpital Powiatowy w Łęcznej, Gimnazjum nr 10 w Lublinie, przychodnia zdrowia w Chełmie, kamienica staromiejska i bank spółdzielczy w Lublinie – zauważa **Urszula Nagnajewicz** z PZITB, reprezentująca biuro konkursu. – Czekamy na kolejne, wcześniej zapowiedziane zgłoszenia.

Jak zapowiadają organizatorzy kolejne zgłoszenia napłyną jeszcze do końca czerwca, kiedy to mija termin ich przyjmowania. W poprzednich edycjach w konkursie uczestniczyły inwestycje reprezentujące budownictwo mieszkaniowe wielorodzinne, obiekty biurowe, obiekty sportowe, użyteczności publicznej, rozbudowy i przebudowy oraz obiekty infrastruktury technicznej. Wśród tegorocznych firm, które zdecydowały się na zaprezentowanie swoich inwestycji i poddanie ich ocenie profesjonalnego jury są m.in. Henpol Sp. z o.o., Hen-Bud Sp. z o.o., Kobud Sp. z o.o., Eurobudeko, Poleksbud Trade Sp. z o.o.

– Cieszy fakt, że wśród firm zgłaszających swoje budowy do konkursu w przeważającej grupie są to nasze rodzime, lubelskie firmy. Świadczy to tylko o tym, że systematycznie podnoszą one jakość świadczonych przez siebie usług i nie boją się ocen zrealizowanych inwestycji – podkreśla **Kazimierz Imbor**, prezes PZITB Oddział Lublin.

Konkurs, jak co roku przebiega pod patronatem Wojewody Lubelskiego, Marszałka Województwa Lubelskiego, Telewizji Polskiej Lublin, Radia Lublin oraz Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(elle)

Walne Zgromadzenie w SITWM O/ Lublin

W dn. 6 maja 2009 r. odbyło się Walne Zgromadzenie Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Wodnych i Melioracyjnych Oddział w Lublinie. W uroczystości udział wzięło 126 członków SITWM oraz zaproszeni goście na czele z G. Tokarską - Wojewodą Lubelskim; U. Sieteską - Wojewódzkim Inspektorem Nadzoru Budowlanego; P. Matysiem reprezentującym Urząd Wojewódzki. Wojewoda Lubelski zaakcentowała w swoim wystąpieniu, że w strukturach SITWM nie ma politykierstwa, jest natomiast solidna i rzetelna praca.

W czasie uroczystości wręczono także Srebrne i Złote Odznaki Honorowe SITWM. Złote otrzymali: S. Dmi-trenko, Z. Flis, J. Guz, G. Klonowska, E. Kozak, A. Niedabyłski, J. Sawicki i Z. Zabielski. Srebrne Odznaki natomiast dostali: E. Daciuk, W. Gorczyca, P. Gręda, A. Grzywna, W. Jagoda, St. Jakimiuk, J. Janik, D. Kowalski, Z. Milewski, G. Nakonieczna, R. Powalski, B. Sawicki,



M. Szykaruk, R. Wiater. Wręczono także legitymacje 20 nowym członkom SITWM Oddział Lublin.

Działalność lubelskiego Oddziału SITWM w latach 2005-2009 przedstawił A. Pichla. Władze stowarzyszenia mijającej kadencji otrzymali absolutorium. Dokonano także wyboru nowych władz stowarzyszenia. Przewodniczącym został Andrzej Pichla, który uzyskał najwięcej głosów z trzech kandydatów. W czasie obrad wybrano też członków pozostałych organów SITWM.

(elle)

Kraków Bridge 2009

W dn. 24-25 kwietnia 2009 r. odbyła się konferencja studencka „Kraków Bridge 2009”, w której uczestniczyli studenci ze Studenckiego Koła SITK działającego przy Politechnice Lubelskiej. W ramach jej programu studenci mieli zbudować model mostu z drewna balsy. Do konkursu wystartowało 28 trzyosobowych zespołów, przy czym 2 zespoły tworzyli studenci trzeciego roku PL. Lubelską grupę reprezentowali: P. Trus, A. Świdorska, M. Kozłowska (zespół Pollub) oraz K. Kowalik, M. Suszek i J. Kister (zespół Akropolis).

Wprawdzie nasi studenci nie zdobyli głównych nagród, ale był to dla nich świetny poligon naukowy, a ich prace zasługiwały na wyróżnienia. Był to pierwszy tego typu konkurs w Polsce i szkoda, że już na starcie pojawiły się niejasności dotyczące regulaminu konkursowego i funkcjonowania jury. To wywołało niezadowolenie wśród uczestników.

Opr. red.



Zespół Pollub



Zespół Akropolis

Budownictwo w obiektywie

Zapraszamy do wzięcia udziału w konkursie fotograficznym organizowanym przez Lubelską Okręgową Izbę Inżynierów Budownictwa. Jego celem jest popularyzacja interesujących obiektów budowlanych, które powstały na terenie naszego kraju.

W konkursie mogą wziąć udział członkowie LOIB, studenci uczelni technicznych funkcjonujących na terenie Lubelszczyzny oraz uczniowie technicznych szkół średnich.

Każdy autor ma prawo nadesłać do 10 zdjęć, w tym jeden zestaw do pięciu fotografii. Najlepsi zostaną wyróżnieni nagrodami. Za pierwsze miejsce autor otrzyma 500 zł, za drugie 400 zł i za trzecie 300 zł. Przewidziano także trzy wyróżnienia.

Prace należy przesłać na adres Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa z dopiskiem „Konkurs fotograficzny” do 15 października 2009 r. Lista nagrodzonych zostanie opublikowana w grudniowym tegorocznym wydaniu „Lubelskiego Inżyniera Budownictwa”. Szczegółowy regulamin konkursu znajduje się na stronie 27 (strona sąsiednia).

(elle)

„LUBDOM – wiosna 2009”

W dn. 27-29.03.2009 r. odbywały się w Lublinie XXVI Targi Budowlane „LUBDOM – wiosna 2009”. Udział w nich wzięło ponad 250 firm. Międzynarodowe Targi Lubelskie to prestiżowa impreza budowlana cieszącą się dużym zainteresowaniem zarówno ze strony wystawców, jak i zwiedzających. Nad tegoroczną wiosenną edycją patronat sprawowała Lubelska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa. Wystawcy zaprezentowali swoje wyroby i usługi z takich branż, jak m.in. projekty i nowe technologie budowlane; materiały, maszyny, sprzęt i narzędzia dla budownictwa; stolarka budowlana, okna, drzwi; technologie i urządzenia grzewcze, klimatyzacyjne, instalacyjne; itp.

Najlepsze firmy i produkty uczestniczyły w konkursie targowym. Ogółem wystawcy zgłosili 61 wniosków. Komisja targowa, której przewodniczył Wiesław Bocheńczyk reprezentujący Okręgową Radę Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa nagrodziła najlepszych.

(elle)

„CUDZE CHWALICIE, SWEGO NIE ZNACIE”



REGULAMIN KONKURSU FOTOGRAFICZNEGO

§ Cel i tematyka

1. Celem konkursu jest popularyzacja interesujących budowli, które powstały na terenie Polski.
2. Tematem prac fotograficznych powinny być szeroko pojęte obiekty budowlane (budynki, drogi, sieci uzbrojenia terenu, elementy infrastruktury i wyposażenia technicznego, itp.) przedstawiające wprowadzone oryginalne i niekonwencjonalne rozwiązania techniczne oraz architektoniczne.
3. Organizatorem konkursu jest Lubelska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa w Lublinie.

§ Zasady uczestnictwa

1. W konkursie mogą brać udział członkowie Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa, członkowie stowarzyszeń technicznych, uczniowie średnich szkół budowlanych i studenci wyższych uczelni technicznych, z wyjątkiem członków jury oraz ich wstępnych, zstępnych oraz małżonków.
2. W konkursie mogą brać udział tylko te prace, które nie brały udziału w żadnym innym konkursie.
3. Udział w konkursie jest bezpłatny i dobrowolny.
4. Zgłoszenie prac następuje przez wysłanie na adres:
**Lubelska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa
Redakcja „Lubelskiego Inżyniera Budownictwa”
20-150 Lublin, ul. Bursaki 19
z dopiskiem konkurs fotograficzny**
5. Zdjęcia należy na odwrocie opatrzyć tytułem i godłem autora, a w osobnej kopercie oznaczonej godłem zamieścić: Imię i nazwisko, adres, numer telefonu oraz tytuły i opisy zdjęć – gdzie i kiedy dane zdjęcie zostało wykonane i co przedstawia.
Każdy autor zdjęć może mieć tylko jedno godło.
6. Nadsyłane zdjęcia powinny mieć format: minimalny 15x20 cm. Nie przyjmujemy prac nadesłanych drogą elektroniczną.
7. Każdy autor może nadesłać do 10 zdjęć, w tym jeden zestaw do pięciu fotografii.

8. W konkursie będą rozpatrywane tylko i wyłącznie prace z kompletem dokumentacji, które zostaną przesłane pocztą (decyduje data stempla pocztowego) do dnia 15 października 2009 r. Prace o niskiej jakości technicznej, które nie zawierają danych określonych w pkt 5 albo nie są związane z tematyką konkursu zostaną wyłączone z udziału.
9. Nadesłane prace oraz majątkowe prawa autorskie przechodzą nieodpłatnie na własność organizatora konkursu.
10. Organizator zastrzega sobie prawo do bezpłatnej i nieograniczonej reprodukcji nadesłanych prac w nieograniczonym zakresie.
11. Autor zdjęć wyraża zgodę na przetwarzanie i udostępnianie swoich danych osobowych przez organizatora konkursu tj.: imię, nazwisko, adres zamieszkania.
12. Udział w konkursie oznacza przyjęcie przez uczestników niniejszych zasad określonych przez organizatora konkursu.

§ Nagrody i inne ustalenia

1. Prace oceniać będzie powołane przez organizatora jury, które wybierze laureatów i wytypuje prace na wystawę pokonkursową.
2. Jury będzie składać się z 5 osób.
3. Jury oceniając nadesłane i niewyłączone z udziału prace konkursowe przyzna następujące nagrody: I miejsce – 500 zł; II miejsce – 400 zł; III miejsce – 300 zł. Jury przyzna jeszcze trzy wyróżnienia.
4. Jury ma prawo dokonać zmiany podziału nagród. Werdykt jury jest ostateczny i nie przysługuje od niego odwołanie.
5. Lista nagrodzonych zostanie opublikowana w grudniowym tegorocznym wydaniu „Lubelskiego Inżyniera Budownictwa” oraz na stronie internetowej Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa: www.lub.loiib.org.pl
6. Laureaci zostaną powiadomieni listownie lub pocztą elektroniczną.
7. Zgłoszenie fotografii jest jednoznaczne z przyjęciem warunków niniejszego regulaminu.

LUBELSKIE INWESTYCJE

GALERIA OLIMP (IV) W LUBLINIE

