



KONSULTACJE W SPRAWIE KODEKSU BUDOWLANEGO

- XI Zjazd Sprawozdawczy LOIIB • Młodzi inżynierowie w Lublinie
- Spotkanie integracyjne członków LOIIB • Stop urzędnikom

LUBELSKA OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

20-150 Lublin, ul. Bursaki 19
tel./fax 81 534-78-12, 81 534-78-15

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. 81 534-78-11

Skład biura:

Dyrektor biura – tel. 81 534-78-13

Sekretariat biura – tel. 81 534-78-12

Główna księgowość – tel. 81 534-78-14

Sekcja księgowości – kasa – tel. 81 741-40-95

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

Sekcja szkolenia – tel. 81 534-78-17

Sekcja uprawnień budowlanych

– tel. 81 741-41-83

Sekcja interpretacji uprawnień budowlanych

– tel. 81 534-73-36

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

Biuro terenowe w Białej Podlaskiej

21-500 Biała Podlaska, ul. Narutowicza 10
(Dom Technika NOT Oddział Regionalny),
pok. nr 2 (I piętro)

Terminy dyżurów: w poniedziałki i czwartki

w godz. 11-14; w środy w godz. 9-13

biała@loiib.lublin.pl

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

Biuro terenowe w Chełmie

22-100 Chełm, ul. Podgórze 2

Terminy dyżurów: we wtorki w godz. 9-13;

w środy i czwartki w godz. 15-18

chelm@loiib.lublin.pl; tel. 82 563-44-81

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. 84 638-58-08

PREZYDIUM OKRĘGOWEJ RADY LOIIB

Wojciech Szewczyk – przewodniczący
Tadeusz Cichosz – I wiceprzewodniczący
Janusz Iberszer – II wiceprzewodniczący
Joanna Gieroba – III wiceprzewodniczący
Jan Ludwik Ziółek – sekretarz
Zbigniew Mitura – skarbnik
Tomasz Grzeszczak – członek Prezydium
Janusz Wójtowicz – członek Prezydium

CZŁONKOWIE OKRĘGOWEJ RADY LOIIB

Romuald Czekalski
Władysław Król
Bolesław Matej
Andrzej Mroczek
Ryszard Siekierski
Teresa Stefaniak
Zbigniew Szcześniak
Franciszek Ząbek

OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

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

OKRĘGOWA KOMISJA REWIZYJNA

Leszek Boguta – przewodniczący
Tadeusz Małaj – wiceprzewodniczący
Anna Krasnodębska-Ciołek – sekretarz
Janusz Fronczyk – członek
Andrzej Szkuat – członek

OKRĘGOWI RZECZNIICY ODPOWIEDZIALNOŚCI ZAWODOWEJ

Andrzej Leniak – koordynator
Henryk Korczewski
Anna Ostańska
Roman Nowak
Kazimierz Stelmaszczuk

OKRĘGOWY SĄD DYSCIPLINARNY

Zenon Misztal – przewodniczący
Katarzyna Trojanowska-Żuk
– wiceprzewodnicząca
Iwona Żak – sekretarz
Henryk Bujak – członek
Eugeniusz Czyż – członek
Andrzej Gwozda – członek
Mieczysław Hryciuk – członek
Paweł Izdebski – członek
Elżbieta Komor – członek
Kazimierz Kostrzanowski – członek
Józef Koszut – członek
Kazimierz Żbikowski – członek

DELEGACI LOIIB NA ZJAZD KRAJOWY

Tadeusz Cichosz
Joanna Gieroba
Bolesław Horyński
Janusz Iberszer
Zbigniew Mitura
Andrzej Pichla
Zbigniew Szcześniak
Wojciech Szewczyk
Edward Woźniak
Janusz Wójtowicz

Dyżury 2012

Członkowie Prezydium Okręgowej Rady LOIIB:

- we wtorki godz. 14.00–16.00, s. 115
- Wiceprzewodniczący inż. Tadeusz Cichosz – 10.01., 12.06., 20.11.
- Wiceprzewodniczący mgr inż. Janusz Iberszer – 7.02., 3.07., 4.12.
- Wiceprzewodniczący mgr inż. Joanna Gieroba – 6.03., 28.08.
- Sekretarz mgr inż. Jan Ludwik Ziółek – 24.04., 25.09.
- Skarbnik mgr inż. Zbigniew Mitura – 15.05., 09.10.

Rzecznik Odpowiedzialności Zawodowej

- w pierwszą środę miesiąca, godz. 15.00–16.00, s. 115
- tel. 81 534-78-15; s. 115

Członkowie Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

- w drugi wtorek miesiąca, godz. 16.00–17.00, s. 115
- dr inż. Bolesław Horyński – 10.01., 10.04., 10.07., 9.10.
- dr inż. Wiesław Nurek – 14.02., 8.05., 14.08., 13.11.
- mgr inż. Edward Wilczopolski – 13.03., 12.06., 11.09., 11.12.

Radca Prawny

- tel. 81 534-73-39; s. 108
- w każdy piątek w godz. 9.00–11.00
- w każdą środę w godz. 9.00–13.00

Dyżury organów LOIIB pełnione są w biurze LOIIB
w Lublinie przy ul. Bursaki 19



Lubelski Inżynier BUDOWNICTWA

Biuletyn Lubelskiej Okręgowej Izby
Inżynierów Budownictwa

STYCZEŃ-LUTY-MARZEC 2012 (Nr 21)

ISSN 1897-3868 Nr 1/2012
Nr R. Pr. 895/06 LOIB w Lublinie
Nakład: 6 000 egz.

Wydawca

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

Redakcja

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

Redaktor naczelna

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

Rada programowa

Janusz Iberszer – przewodniczący
Jerzy Ekiert – wiceprzewodniczący
Wiesław Nurek – wiceprzewodniczący
Agnieszka Jaśkiewicz – sekretarz
Jerzy Adamczyk
Stanisław Bicz
Wiesław Bocheńczyk
Andrzej Pichla
Wiesław Pomykała
Ryszard Siekierski

Skład i druk

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

Redakcja zastrzega sobie prawo
skracania i adiustacji
publikowanych tekstów.

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

Na okładce:



*Budowa Centrum
Konferencyjnego
i Urzędu
Marszałkowskiego
w Lublinie*

XI ZJAZD SPRAWOZDAWCZY POLSKIEJ IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

6-7 LIPCA 2012

Delegaci LOIB:

- Tadeusz Cichosz
- Joanna Gieroba
- Bolesław Horyński
- Janusz Iberszer
- Zbigniew Mitura
- Andrzej Pichla
- Zbigniew Szcześniak
- Wojciech Szewczyk
- Edward Woźniak
- Janusz Wójtowicz

SPIS TREŚCI

XI Zjazd Sprawozdawczy Lubelskiej OIIB	str. 4
Spotkanie integracyjne członków LOIB	str. 5
Konsultacje w sprawie Kodeksu budowlanego	str. 6
Młodzi inżynierowie w Lublinie	str. 7
Konkurs wiedzy o bezpieczeństwie i higienie pracy w budownictwie	str. 8
Wiosenna sesja egzaminacyjna na uprawnienia budowlane	str. 9
Targi budowlane „LUBDOM 2012”	str. 10
Zmiany na Politechnice Lubelskiej	str. 11
Stop urzędnikom	str. 12
Oddziaływanie portu lotniczego na gospodarkę regionu	str. 14
Warsztat Pracy Rzeczoznawcy Budowlanego	str. 18
Kto jest kim w lubelskim budownictwie?	str. 19
„Via Baltica” i „Via Carpatia” a gospodarka Lubelszczyzny (cz.II)	str. 20
Lubelskie inwestycje	str. 23
Ustawodawstwo, administracja i eksploatacja dróg rzymskich (cz. III)	str. 24
Lubelskie inwestycje	str. 25
Pierwszy Regionalny Oddział ITS Polska w Lublinie	str. 26
Wiosenna sesja egzaminacyjna na uprawnienia budowlane w LOIB w obiektywie	str. 27
XI Zjazd Sprawozdawczy LOIB w obiektywie	str. 28

XI Zjazd Sprawozdawczy Lubelskiej OIIB



13 kwietnia 2012 r. obradował XI Zjazd Sprawozdawczy Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa. Na 95 uprawnionych delegatów uczestniczyło w nim 68, co stanowiło 72% wszystkich delegatów.

Obrady otworzył przewodniczący Okręgowej Rady Wojciech Szewczyk, który powitał delegatów i zaproszonych gości zjazdu, w tym Piotra Matysia z Lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego, Elżbietę Kraszewską z Towarzystwo Urbanistów Polskich Oddział Lublin, Ewę Błazik – Borową dziekana – elekta Wydziału Budownictwa i Architektury Politechniki Lubelskiej, Kazimierza Widysiewicza prezesa Polskiego Towarzystwa Mieszkaniowego Oddział Lublin.

Po wyborze prezydium XI Zjazdu, na czele którego stanął Janusz Wójtowicz, głos zabrali zaproszeni goście. W swoich wystąpieniach podkreślali dobrą współpracę z lubelskim samorządem zawodowym, jego wpływ na umacnianie roli inżyniera budownictwa oraz postrzeganie zawodu inżyniera przez społeczeństwo. Następnie Joanna Gieroba zastępca sekretarza Krajowej Rady Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa i Wojciech Szewczyk przewodniczący Okręgowej Rady LOIIB wręczyli Złotą Odznakę Honorową PIIB koledze Andrzejowi Pichli.



Podczas swojego wystąpienia przewodniczący Okręgowej Rady Wojciech Szewczyk omówił działalność Okręgowej Rady w ubiegłym roku oraz plany samorządu zawodowego na następne lata. W swojej wypowiedzi zwrócił uwagę na to, jak zmieniała się lubelska izba w ciągu dziesięciu minionych lat, poinformował o działaniach związanych ze zmianą Prawa budowlanego oraz ustawy prawo zamówień publicznych. Skarbnik Okręgowej Rady LOIIB Zbigniew Mitura omówił realizację budżetu izby w 2011 r.

Następnie zebrani wysłuchali sprawozdań z działalności Okręgowych Komisji: Kwalifikacyjnej, Rewizyjnej, Sądu Dyscyplinarnego i Rzecznika Odpowiedzialności Zawodowej. Delegaci dokonali pozytywnej oceny działalności organów LOIIB zatwierdzając przedstawione sprawozdania oraz wykonanie budżetu lubelskiej Izby w 2011 r. Okręgowa Rada LOIIB uzyskała absolutorium za 2011 rok. XI Zjazd Sprawozdawczy uchwalił także program pracy oraz budżet LOIIB na rok 2012.

WARTO WIEDZIEĆ

- » Pierwszy Okręgowy Zjazd LOIIB odbył się 6 maja 2002 r. Wybrano pierwsze władze LOIIB i na przewodniczącego LOIIB został wybrany Zbigniew Mitura.
- » Do 25 stycznia 2002 r. deklaracje wstąpienia do izby złożyło 3475 osób. Według stanu na 31 grudnia 2002 r. Izba liczyła 4140 osób. Pod koniec roku 2002 składki członkowskie wniosło 2770 osób, co stanowiło 66,90% wszystkich deklarujących przynależność. Natomiast na 31 grudnia 2011 r. LOIIB liczyła już 6053 czynnych członków.
- » W roku 2004 powołano i uruchomiono 3 biura terenowe (Chełm, Zamość, Biała Podlaska), które funkcjonują do dziś.
- » W 2003 r. do egzaminu na uprawnienia budowlane przystąpiło 128 osób, uzyskało zaś uprawnienia 86 osób. Natomiast w 2011 r.

do egzaminu na uprawnienia budowlane przystąpiło 312 osób, uzyskało zaś uprawnienia 271 osób.

- » W roku 2003 r. odbyły się 34 szkolenia w 6 branżach., a w roku 2011 odbyło się 51 szkoleń w 7 branżach.
- » Rzecznicy Odpowiedzialności Zawodowej prowadzili w roku 2003 r. 9 spraw, zaś w 2011 r. - 16 spraw.
- » Sąd Dyscyplinarny w roku 2003 r. nie ukarał nikogo w I instancji. Natomiast w roku 2011 r. ukarano 3 osoby.
- » W 2003 r. ukazał się pierwszy numer naszego wydawnictwa „Biuletyn specjalistyczno-informacyjny budownictwa” wydawany wspólnie z PZITB Oddział Lublin. Od 2007 r. LOIIB samodzielnie wydaje biuletyn „Lubelski Inżynier Budownictwa”.

ZAPRASZAMY NA SPOTKANIE CZŁONKÓW LOIIB

Lubelska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa zaprasza wszystkich członków na coroczne spotkanie integracyjno – szkoleniowe, które odbędzie się 7 września 2012 r. na terenie „Zajazdu Kmicic” w Zembrzycach Dolnych. Tegoroczne spotkanie będzie połączone z jubileuszem 10 – lat działalności samorządu zawodowego inżynierów budownictwa.

Wzorem lat poprzednich zapraszamy Państwa na nasze coroczne spotkanie. W tym roku ma ono szczególny charakter, bowiem świętujemy 10 – lecie samorządu zawodowego inżynierów budownictwa.

Spotkanie odbędzie się 7 września br. w „Zajeździe Kmicic” w Zembrzycach Dolnych w godz.15.00-23.00. Wszystkich chętnych do wzięcia w nim udziału na miejsce imprezy przywiozą specjalnie przygotowane autokary lub busy z Białej Podlaskiej, Chełma, Lublina, Włodawy i Zamościa.

W „Zajeździe Kmicic” czekać będą na Państwa liczne niespodzianki, atrakcyjny program rekreacyjno-rozrywkowy, doskonała zabawa i na pewno niepowtarzalna atmosfera.

Wszyscy członkowie LOIIB, którzy będą chcieli wziąć udział w spotkaniu, będą musieli ponieść opłatę organizacyjną w wysokości 20 zł od osoby (członka Izby). Kwotę tę trzeba będzie uiścić przy zgłaszaniu uczestnictwa w imprezie. Swój udział będziecie Państwo mogli zgłosić do naszych Koleżanek i Kolegów w biurach terenowych

To już po raz szósty spotkamy się na imprezie integracyjnej organizowanej przez nasz samorząd dla wszystkich członków. Z roku na rok przybywa chętnych do takich spotkań, podczas których można nie tylko porozmawiać o wielu ważnych i trudnych sprawach dotyczących branży budowlanej i samorządu, ale także świetnie się bawić i odreagować trudny dnia codziennego.

Dlatego też wszystkich członków Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa, serdecznie zapraszamy!

Informacje dotyczące tegorocznego spotkania będziecie Państwo mogli uzyskać w naszych oddziałach terenowych: w Białej Podlaskiej, w Chełmie i w Zamościu oraz w siedzibie naszej Izby w Lublinie. Wszystkie wiadomości związane z tym wydarzeniem będziemy także na bieżąco zamieszczać na stronie internetowej LOIIB.

Uprzejmie prosimy członków Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa, chętnych do wzięcia udziału w spotkaniu jubileuszowym do zgłoszenia i opłacenia swojego udziału w terminie do 20 sierpnia 2012 r.

W tabeli podajemy adresy biur terenowych, kontakty telefoniczne oraz adresy e-mailowe, gdzie możecie Państwo zgłaszać swój udział we wrześniowym spotkaniu:

Biała Podlaska,

ul. Narutowicza 10, pok. nr 2, I piętro
tel. 83 343-62-05; e-mail: biala@ub.piib.org.pl

Chełm,

ul. Podgórze 2, pok. nr 4 (wejście przez portiernię)
82 563 44 81, 607 946 462; e-mail: chelm@lun.piib.org.pl

Lublin,

ul. Bursaki 19
tel. 81 534-78-12; e-mail: lub@piib.org.pl

Włodawa i powiat włodawski

Józef Kędzierawski – 605 221 607

Zamość,

ul. Rynek Wielki 6
tel. 84 639-10-28; e-mail: zamosc@lub.piib.org.pl

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

Tak było w minionym roku



Konsultacje w sprawie Kodeksu budowlanego

Odbyły się już wszystkie cztery regionalne konferencje konsultacyjne dotyczące założeń projektu ustawy Kodeks budowlany. Miały miejsce w: Rzeszowie, Gdańsku, Wrocławiu i Warszawie. W czasie obrad przedstawiano projekt założeń do nowego Prawa budowlanego oraz nowelizacji ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Wojciech Szewczyk przewodniczący Lubelskiej OIIB uczestniczył w konsultacjach w Rzeszowie, które rozpoczynały cykl spotkań. W rzeszowskiej konferencji udział wzięli także m.in. podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Janusz Żbik, przewodniczący Komisji Infrastruktury Sejmu RP Zbigniew Rynasiewicz, przewodniczący Rady Opiniodawczo-Doradczej Ministra MTBiGM ds. projektu założeń do ustawy Kodeks budowlany prof. zw. dr hab. Zygmunt Niewiadomski, zastępca dyrektora kierujący Departamentem Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa w MTBiGM Krzysztof Antczak, naczelnik Wydziału Prawa Zagospodarowania Przestrzennego w Departamencie Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa MTBiGM Krystyna Łazutka, rektor Wyższej Szkoły Prawa i Administracji prof. nadzw. dr hab. Jerzy Posłuszny, prezes Krajowej Rady PIIB Andrzej Roch Dobrucki.

Projekt założeń ustawy Kodeks budowlany został przygotowany przez Zespół do spraw opracowania projektu założeń do ustawy Kodeks budowlany, pod przewodnictwem podsekretarza stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej i zaopiniowany przez Radę Opiniodawczo-Doradczą, działającą pod kierunkiem prof. Zygmunta Niewiadomskiego. Rozpoczynając konferencję konsultacyjną w Rzeszowie Janusz Żbik podsekretarz stanu w MTBiGM zwrócił uwagę na potrzebę zmian w funkcjonujących obecnie regulacjach prawnych dotyczących procesu budowlanego.

Cel zmian – uprościć procedury

Nowe propozycje ustawowe mają usprawnić proces inwestycyjny, w tym uprościć procedury oraz ograniczyć rozstrzygnięcia administracyjne. Szczególną uwagę zwraca się na poszanowanie

ładu przestrzennego, w szczególności zaś zapobieganie rozpraszaniu zabudowy oraz stworzenie mechanizmów zachęcających do inwestowania na terenach już do tego przygotowanych. Nowe regulacje mają za zadanie podnieść poziom bezpieczeństwa inwestowania i użytkowania obiektów budowlanych oraz doprowadzić do integracji przepisów znajdujących się obecnie w różnych aktach, a dotyczących procesu inwestycyjnego.

Projekt założeń do nowego Prawa budowlanego

Proponuje się w nim m.in. wprowadzenie zasady, że budowę można rozpocząć na podstawie skutecznego zgłoszenia z dołączonym projektem budowlanym. Projekt budowlany oraz odbiór poszczególnych etapów budowy byłyby sprawdzane przez „stronę trzecią”, niezależną od projektanta i inspektora nadzoru technicznego. Przystąpienie do użytkowania obiektu budowlanego będzie poprzedzone zawiadomieniem o zakończeniu budowy, zaś decyzja o pozwoleniu na użytkowanie wymagana będzie wyłącznie w przypadku zamiaru przystąpienia do użytkowania obiektu przed wykonaniem wszystkich robót lub w procedurach legalizacyjnych.

Budować będzie można na terenach przeznaczonych do tego w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, ale też możliwa będzie budowa na terenach, dla których nie uchwalono miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego pod warunkiem zgodności z Miejscowymi Przepisami Urbanistycznymi (MPU) i z określonymi w ustawie zasadami (Krajowymi Przepisami Urbanistycznymi). Zostaną wprowadzone nowe Miejscowe Przepisy Urbanistyczne, o uproszczonej procedurze sporządzania, umożliwiające w uporządkowany sposób uzupełnianie istniejącej zabudowy. Proponuje się zniesienie decyzji o warunkach zabudowy.

ciąg dalszy na str. 7



Młodzi inżynierowie w Lublinie



W dniach 11-13 maja 2012 r. w Lublinie odbył się VII Krajowy Zjazd Naukowo-Techniczny Młodej Kadry PZITB. Imprezę po raz pierwszy zaplanowano w Lublinie. Zjazdy Młodej Kadry PZITB mają charakter cykliczny i odbywają się od trzech lat, co pół roku.

Do tej pory gospodarzami zjazdów były województwa: śląskie, dolnośląskie, zachodniopomorskie i pomorskie. Zjazd w województwie lubelskim zorganizowany został po raz pierwszy, co dało ogromną możliwość promocji kultury oraz prezentacji naszego regionu. Wizyty takie bowiem służą przede wszystkim wymianie poglądów i konfrontacji teorii z praktyką. Ponadto każdy zjazd przybliży młodym inżynierom i technikom budownictwa szanse i możliwości rozwoju zawodowego, nowe trendy w budownictwie i ekonomii, a także jest doskonałą formą integracji osób z terenu



całego kraju, co w przyszłości może zaowocować szeroką współpracą środowiska budowlanego.

Na każdym zjeździe delegaci odwiedzają kluczowe dla danego województwa budowy, podobnie było ze zjazdem w Lublinie. Uczestnicy VII Zjazdu Młodej Kadry PZITB odwiedzili m.in. Kopalnię Węgla Kamiennego „Bogdanka” w Bogdancie, Port Lotniczy Lublin w Świdniku. Zjazd został objęty honorowym patronatem: Wojewody Lubelskiego, Marszałka Województwa Lubelskiego, Starosty Powiatu Lubelskiego, Zarządu Głównego PZITB, Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

ciąg dalszy ze str. 6

Projekt założeń do ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym

Proponuje się m.in. wzmocnienie roli studium w procesach związanych z zabudową i zagospodarowaniem terenu, poprawę ładu przestrzennego oraz przyśpieszenie i uproszczenie procesów lokalizacji inwestycji przez wprowadzenie Miejsowych i Krajowych Przepisów Urbanistycznych, na obszarach gdzie nie obowiązuje plan miejscowy. Wyznaczanie terenów nowej urbanizacji ma być powiązane z realizacją infrastruktury technicznej. Planowane jest usprawnienie procesu sporządzania planów miejscowych oraz zwiększenie pokrycia nimi wyznaczonych w studium obszarów, na których sporządzanie planu jest obowiązkowe lub działania inwestycyjne będą możliwe tylko na podstawie planu.

Burzliwe dyskusje

W czasie dyskusji we wszystkich wyznaczonych miejscowościach (Rzeszów, Gdańsk, Wrocław i Warszawa) uczestnicy konferencji zwracali uwagę na niedociągnięcia w niektórych rozwiązaniach i zgłaszali wątpliwości odnośnie trafności niektórych propozycji. O ile, wyrażali zgodę co do samej idei Kodeksu budowlanego to sporo emocji wzbudzały konkretne rozwiązania. Autorzy prezentowanej wersji projektu założeń do nowego Prawa budowlanego oraz nowelizacji ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym przedstawili także zarys harmonogramu prac nad tym dokumentem, według którego założenia mają być przyjęte 15 sierpnia 2012 r., a prace nad ustawą zakończone 30 marca 2013 r. Następnie ma zostać powołana komisja kodyfikacyjna, która w przeciągu kolejnych dwóch lat opracuje Kodeks budowlany.



Pełna wersja Założeń do nowego Prawa budowlanego oraz nowelizacji ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym zamieszczona jest na stronie internetowej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa.

URSZULA KIELLER-ZAWISZA

Konkurs wiedzy o bezpieczeństwie i higienie pracy w budownictwie

W dniu 25 kwietnia br. na terenie Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa, wzorem lat ubiegłych, odbyło się podsumowanie konkursu „Wiedzy o bezpieczeństwie i higienie pracy w budownictwie” dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych o profilu budowlanym.

Do konkursu zaproszone zostały wszystkie szkoły z terenu województwa lubelskiego, w których odbywa się nauka w klasach o specjalnościach budowlanych. W roku bieżącym udział w konkursie wzięło łącznie 21 uczniów z 9 szkół. Wymogiem regulaminu było przeprowadzenie eliminacji na szczeblu szkolnym. Tak, jak w latach poprzednich, konkurs składał się z dwóch części: teoretycznej oraz praktycznej.

Z wielką przyjemnością należy podkreślić, że poziom wiedzy i umiejętności uczestników stale wzrasta. Uczniowie dobrze są przygotowani do części teoretycznej, w zakres której wchodzi znajomość wielu rozporządzeń, obowiązujących przy wykonywaniu prac budowlanych. Część praktyczna, która oceniana jest przez inspektorów pracy, również wypadła zadawalająco.

Podsumowanie konkursu zakończono wręczeniem nagród ufundowanych przez Lubelską Okręgową Izbę Inżynierów Budownictwa oraz Okręgowy Inspektorat Pracy w Lublinie. Nagrody wręczał dyrektor biura LOIIB Zbigniew Szcześniak oraz zastępca Okręgowego Inspektora Pracy w Lublinie Krzysztof Sudoł.



Laureatami tegorocznej edycji konkursu zostali:

I miejsce

Arkadiusz Obszański

z Zespołu Szkół Zawodowych i Ogólnokształcących w Biłgoraju;

II miejsce

Robert Sobótka

z Zespołu Szkół Budowlanych w Lublinie;

III miejsce

Kamil Kamiński

z Państwowej Szkoły Budownictwa i Geodezji w Lublinie.



Wiosenna sesja egzaminacyjna na uprawnienia budowlane

W dniach 25-30 maja br. w Lubelskiej Okręgowej Izbie Inżynierów Budownictwa odbyła się XIX z kolei sesja egzaminacyjna dla kandydatów ubiegających się o uzyskanie uprawnień budowlanych. Pozytywnie cały egzamin na uprawnienia budowlane (pisemny i ustny) w lubelskiej izbie zdało 147 inżynierów.

Po raz pierwszy egzamin testowy został przeprowadzony w przestronnym lubelskim lokalu „Etiuda”, gdzie jednocześnie mogła swobodnie znajdować się rekordowa liczba zdających. W ośmiu specjalnościach do egzaminu zgłosiło się 178 na 189 zakwalifikowanych osób. Egzamin testowy pozytywnie zaliczyły 162 osoby tj. ponad 90% zdających.

Część druga egzaminu, została przeprowadzona w siedzibie Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa mieszczącej się przy ul. Bursaki w Lublinie. Zdający na uprawnienia budowlane, w tej części egzaminu odpowiadali na losowo wybrane pytania (od 4 do 10 w zależności od rodzaju uprawnień, o jakie się ubiegali). Wypadła ona mniej korzystnie w porównaniu do pisemnego testu. Na 165 (3 osoby część testową miały zaliczoną w poprzedniej sesji egzaminacyjnej) zdało 147 osób. W poszczególnych specjalnościach uprawnienia budowlane uzyskało: konstrukcyjno-budowlana 31, drogowa 32, mostowa 9, kolejowa 1, instalacyjno-sanitarna 43, instalacyjno-elektryczna 30, telekomunikacyjna 1. Łącznie 80,8% zdających pozytywnie zakończyło egzamin.

Po raz pierwszy w historii przeprowadzania egzaminów na uprawnienia budowlane w lubelskiej izbie najwięcej zarówno zakwalifikowanych do egzaminu, jak i tych, którzy zdali reprezentowało specjalność instalacyjno-sanitarną (odpowiednio: 57 i 43) i tym samym wyprzedziło specjalność konstrukcyjno-budowlaną, w której zostało zakwalifikowanych 50 osób i 31 pozytywnie zaliczyło egzamin.

dr inż. WIESŁAW NUREK
sekretarz Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej LOIIB



UWAGA



W związku z zaplanowaną na dzień **23 listopada 2012 r.** IItegorocznąsesjęegzaminacyjną 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 dnia **31 sierpnia 2012 r.**

Targi budowlane „LUBDOM 2012”

W dniach 13-15 kwietnia br. odbywały się w Lublinie w Centrum Targowo-Wystawienniczym Targów Lublin S.A., Targi budowlane LUBDOM oraz Targi Mieszkań i Nieruchomości. W imprezie udział wzięło ponad 200 wystawców. W czasie otwarcia targów dokonano także uroczystego otwarcia nowej hali wystawienniczej.

Nowoczesne systemy zarządzania budynkiem, stolarka budowlana, materiały konstrukcyjne, elementy małej architektury i zagospodarowania terenu to część oferty, jaką prezentowali tegoroczni uczestnicy wiosennych targów.

Wśród wystawców nie brakowało też producentów mebli, ceramiki łazienkowej, podłóg i schodów oraz firm zajmujących się doradztwem finansowym. W ramach tegorocznych targów budowlanych odbywały się też Targi Mieszkań i Nieruchomości, które przyciągnęły m.in. deweloperów, biura nieruchomości, firmy projektujące i budujące domy, biura doradztwa finansowego oraz banki.

Podczas oficjalnego otwarcia targów oddano także do użytku nową halę wystawienniczą. Jest to odpowiedź na systematycznie zwiększającą się ofertę organizowanych imprez oraz coraz większą popularność zarówno wśród wystawców, jak i zwiedzających. Nowa hala targowa z częścią kasowo-recepcyjną i salami konferencyjnymi, to także dodatkowe 8000 mkw. pow. wystawienniczej, zewnętrzny plac o pow. 5000 mkw., dwie sale konferencyjne na 150 osób każda oraz dodatkowe 500 miejsc parkingowych.

W uroczystości otwarcia targów „LUBDOM 2012” udział wzięli: Robert Dziwiński Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego, Jarosław Szymczyk Dyrektor Generalny Lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego, Jacek Sobczak członek Zarządu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego, Krzysztof Żuk Prezydent m. Lublina.

W czasie trwania Targów budowlanych „Lubdom 2012” przeprowadzono konkursy: dla wystawców na najlepszy wyrób oraz najładniejsze stoisko. W pracach komisji konkursowej udział brali przedstawiciele naszego samorządu zawodowego: Jerzy Adamczyk i Wiesław Bocheńczyk. Poniżej przedstawiamy tegorocznych laureatów.

LAUREACI TARGÓW BUDOWLANYCH „LUBDOM – 2012”

W kategorii instalacje:

- » Nagroda Targowa dla firmy ROBI-REN ROBERT PULIK za Akumulacyjne Palenisko Zduńskie APZ 15 KW
- » Wyróżnienie dla firmy Plewa Osmose Ceramika Sp. z o. o. za OSMO LAS

W kategorii materiały i technologie w budownictwie:

- » Wyróżnienie dla firmy GORBI Sp. z o. o. za wdrożenie systemu MAGIC MEGA sterowanie elektryczne

W kategorii stolarka budowlana:

- » Nagroda Targowa dla firmy Sokółka Okna i Drzwi S.A. za narożne balkony podnoszone-przesuwne

W kategorii materiały wykończeniowe i wyposażenia wntarz:

- » Nagroda Targowa dla firmy parkieciarskiej KOMES za kaseton ozdobny intarsjowany

W kategorii wystrój stoiska i forma promocji targowej:

- » Nagroda Targowa dla firmy VDS Tomasz Sobich



Prosto z PL

Dzień Doliny Lotniczej

Dnia 8 maja 2012 r. na Politechnice Lubelskiej zaprezentowały się najlepsze firmy lotnicze produkujące w Polsce. Impreza odbyła się pod hasłem „Dzień Doliny Lotniczej na Politechnice Lubelskiej”. Swoje produkty, technologie i możliwości przedstawili: WSK Rzeszów, PZL-Mielec, Hamilton Sundstrand, Pratt&Whitney Kalisz, Hispano-Suiza, Godrich i Agusta Westland PZL Świdnik SA. Firmy te należą do Stowarzyszenia „Dolina Lotnicza”. Jest to nowoczesny klaster przemysłowy zrzeszający obecnie ponad 90 firm związanych z branżą lotniczą.

Podczas całonocnej imprezy studenci wysłuchali specjalnych wykładów prowadzonych przez kluczowych inżynierów firm lotniczych na tematy związane z najnowocześniejszymi technologiami stosowanymi w branży lotniczej. Natomiast na stoiskach ekspozycyjnych można było obejrzeć niektóre elementy konstrukcji lotniczych najbardziej znanych marek świata lotniczego m.in. przekrój silnika lotniczego do śmigłowca „Sokół”.

Politechnika świętowała 59. urodziny

Dnia 14 maja 2012 r. w auli Wydziału Inżynierii Środowiska odbyły się uroczystości z okazji Święta Uczelni. Politechnika Lubelska obchodziła 59-lecie powstania. Spotkanie rozpoczęło się od nadania tytułu Honorowego Profesora. Otrzymał go prof. Boris Khroustalev z Białoruskiego Narodowego Uniwersytetu Technicznego w Mińsku.

Punktem kulminacyjnym była promocja doktorów habilitowanych i doktorów. Dyplom odebrało 6 doktorów habilitowanych. 17 doktorów złożyło ślubowanie oraz otrzymało dyplomy.

Następnie wręczone zostały listy gratulacyjne tym osobom, które otrzymały tytuły profesora, stopnie naukowe doktora habilitowanego i stopnie doktora poza uczelnią, a także pracownikom, którzy zostali mianowani na stanowisko profesora zwyczajnego i nadzwyczajnego w Politechnice Lubelskiej.

W dalszej części uroczystości nastąpiło nadanie tytułu Wybitnego Absolwenta Politechniki Lubelskiej, przyznawanego przez Towarzystwo Absolwentów i Przyjaciół PL. Laureatem III edycji konkursu został Grzegorz Dębicz, prezes zarządu PHUT Transhurt Sp. z o.o. Towarzystwo było również fundatorem stypendiów, które zostały wręczone 6 najlepszym studentom Politechniki Lubelskiej.

Spotkanie zakończył wykład prof. Piotra Budzyńskiego pt. „Metamateriały – właściwości i zastosowanie”.

Zmiany na Politechnice Lubelskiej

Dnia 13 marca 2012 r. odbyły się wybory na funkcję rektora Politechniki Lubelskiej na kadencję 2012-2016. W wyniku tajnego głosowania na stanowisko rektora Politechniki Lubelskiej został wybrany prof. dr hab. inż. Piotr Kacejko.

Prorektorzy Politechniki Lubelskiej na kadencję 2012-2016:

- » **Dr hab. Marzena Dudzińska, prof. PL** – prorektor ds. nauki,
- » **Dr hab. inż. Bogusław Szmygin, prof. PL** – prorektor ds. rozwoju uczelni,
- » **Dr hab. inż. Andrzej Wac-Włodarczyk, prof. PL** – prorektor ds. studenckich.

Dziekani na kadencję 2012-2016:

- » **Prof. dr hab. inż. Zbigniew Pater** – dziekan Wydziału Mechanicznego,
- » **Prof. dr hab. inż. Henryka D. Stryczewska** – dziekan Wydziału Elektrotechniki i Informatyki,
- » **Dr hab. inż. Ewa Błazik-Borowa, prof. PL** – dziekan Wydziału Budownictwa i Architektury,
- » **Dr hab. inż. Janusz Ozonek, prof. PL** – dziekan Wydziału Inżynierii Środowiska,
- » **Prof. dr hab. Ewa Bojar** – dziekan Wydziału Zarządzania,
- » **Prof. dr hab. inż. Klaudiusz Lenik** – dziekan Wydziału Podstaw Techniki.

Nasi studenci zbudowali energooszczędne auta

Studenci Politechniki Lubelskiej skonstruowali bolid Elvic z napędem elektrycznym, który przejedzie 190 km na jednej kilowatogodzinie oraz samochód miejski Cetan, który spala jeden litr paliwa na 80 km. Zaprezentowali je już mieszkańcom Lublina oraz wzięli udział w międzynarodowym konkursie Shell Eco-Marathon, w którym Cetan w zajął 3 miejscem, a Elvic 17.

Samochody zbudowali studenci skupieni w kołach naukowych działających na wydziałach: Mechanicznym oraz Elektroniki i Informatyki na PL. Ich pojazdy wzięły już w maju tego roku udział w 28. edycji prestiżowego konkursu studenckiego Shell Eco-Marathon w Rottedamie. Konkurs odbywa się, co roku w różnych miejscach na świecie, a startują w nim zespoły studentów z uczelni całego świata, które konstruują pojazdy najbardziej wydajne pod względem energetycznym.

Zespół z Politechniki Lubelskiej, który zbudował bolid Elvic, w konkursowej kategorii „Prototype” zajął 17. pozycję na 23 pojazdy dopuszczone do konkursu. Natomiast Cetan w kategorii samochodów miejskich „Urban Concept” zajął 3. miejsce, a do rywalizacji w tej kategorii dopuszczono sześć pojazdów.

Elvic zasilany prądem elektrycznym może przejechać 190 km zużywając 1 kWh energii. Zasilany jest z akumulatora, którego pełne ładowanie trwa 2-3 godziny. Waży około 60 kg. Maksymalna prędkość, jaką może rozwinąć to 50 km/h.

Samochód Cetan skonstruowany został z myślą o użytkowaniu w ruchu miejskim. Ma zamontowany silnik Diesla o pojemności 211 cm sześciennych. Auto waży 205 kg, ma moc 4,5 KM, a na 80 km spala jeden litr paliwa. Maksymalna prędkość, jaką może osiągnąć, to 80 km/h.

Konstruktorzy Elvica, jak i Cetana zapowiadają kontynuację prac nad doskonaleniem obu samochodów. (opr.elle)

Stop urzędnikom



Postrzeganie przez społeczeństwo urzędników państwowych, wykonywanej przez nich pracy oraz indywidualnego podejścia do interesantów jest tematem wielu dyskusji. Często sami doświadczamy różnych sytuacji i możemy wyrobić sobie zdanie na ten temat. Poniższa publikacja jest poświęcona temu problemowi w odniesieniu do Prawa budowlanego oraz postępowania niektórych urzędników.

W znaczeniu potocznym urzędnik to profesjonalista zajmujący stanowisko w administracji państwowej, a zatem tej, która jest zarządzana i finansowana centralnie. Stanowisko urzędnicze może przybrać formę urzędnika służby cywilnej (osoba zatrudniona w urzędzie administracji publicznej) lub pracownika samorządowego (osoba zatrudniona w jednostkach podporządkowanych administracji samorządowej).

Osoba obejmująca to stanowisko powinna przede wszystkim posiadać predyspozycje intelektualne i osobowościowe. Do wykonywania tego zawodu bowiem potrzebne jest poczucie odpowiedzialności oraz solidność, dokładność i cierpliwość. Liczy się także kultura osobista. Niezbędna jest wiedza z zakresu prawa i procedur administracyjnych. A warunki formalne (na podstawie obowiązujących przepisów ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej – Dz. U. Nr 227, poz. 1505 z późn. zm. oraz ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o pracownikach samorządowych (Dz. U. z 2008 r., nr 223, poz. 1458 z późn. zm.), które musi spełniać urzędnik państwowy, to obywatelstwo polskie, ukończone 18 lat i pełna zdolność do czynności prawnych, nieskazitelny charakter, odpowiednie wykształcenie (prawne, administracyjne) i zaliczenie aplikacji administracyjnej. Celem aplikacji jest teoretyczne i praktyczne przygotowanie pracownika do należytego wykonywania obowiązków urzędnika państwowego. Trwa ona 12 miesięcy i kończy się oceną kwalifikacyjną. Każda z ustaw reguluje to trochę odmiennie.

Ustawa o służbie cywilnej w art. 4 mówi, że:

W służbie cywilnej może być zatrudniona osoba, która:

- 1) jest obywatelem polskim, z zastrzeżeniem art. 5;
- 2) korzysta z pełni praw publicznych;
- 3) nie była skazana prawomocnym wyrokiem za umyślne przestępstwo lub umyślne przestępstwo skarbowe;

4) posiada kwalifikacje wymagane na dane stanowisko pracy;

5) cieszy się nieposzlakowaną opinią.

Ustawa o pracownikach samorządowych mówi, że:

Art. 6 ust. 1 Pracownikiem samorządowym może być osoba, która:

- 1) jest obywatelem polskim, z zastrzeżeniem art. 11 ust. 2 i 3;
- 2) ma pełną zdolność do czynności prawnych oraz korzysta z pełni praw publicznych;
- 3) posiada kwalifikacje zawodowe wymagane do wykonywania pracy na określonym stanowisku;

2. Pracownikiem samorządowym zatrudnionym na podstawie wyboru lub powołania może być osoba, która spełnia wymagania określone w ust. 1 oraz nie była skazana prawomocnym wyrokiem sądu za umyślne przestępstwo ścigane z oskarżenia publicznego lub umyślne przestępstwo skarbowe.

Zarówno ustawa o służbie cywilnej, jak i ustawa o pracownikach samorządowych regulują stosunek pracy oraz obowiązki urzędników. Przede wszystkim jest to dbałość o wykonywanie zadań publicznych oraz o środki publiczne, z uwzględnieniem interesów państwa oraz indywidualnych interesów obywateli. Przestrzeganie Konstytucji RP oraz innych przepisów prawa oraz ochrona interesów państwa oraz prawa człowieka i obywatela. Wykonywanie zadań urzędu sumiennie, sprawnie i bezstronnie. Zachowania tajemnicy państwowej i tajemnicy służbowej w zakresie przez prawo przewidzianym oraz zachowanie uprzejmości i życzliwości przede wszystkim wobec obywateli oraz w kontaktach ze zwierzchnikami, podwładnymi i współpracownikami.

Dziś etat państwowy uważany jest za oznakę stabilności finansowej i życiowej. Zmora jednak większości interesantów wielu urzędów jest brak zrozumienia oraz zdrowego podejścia przez urzędników administracji publicznej w indywidualnej sprawie. Takie traktowanie spraw w dużym stopniu utrudnia ich szybkie ich załatwienie. Oczywiście wina nie leży tylko po jednej stronie. Samo podejście człowieka jest kluczowe w aspekcie komunikacji międzyludzkiej.

Znajomość przepisów i kompetencje

Wydawałoby się, że znajomość i przestrzeganie prawa przez pracownika państwowe-

go powinno być bezdyskusyjne i oczywiste. Obcując, na co dzień z przepisami ustaw oraz rozporządzeń mogą przecież na bieżąco doskonalić swoją wiedzę. Jednak nie zawsze tak jest. Znajomość przepisów, jak np. Prawo budowlane, prawo zamówień publicznych, wszelakich rozporządzeń dotyczących warunków technicznych jest jedną z ważniejszych umiejętności posługiwania się tymi aktami prawnymi, do sumiennie i rzetelnie wykonywanej pracy przez urzędników. Kolejnym ważnym, jak nie najważniejszym aspektem jest kompetentność, a co za tym idzie wykształcenie w danej dziedzinie pracownika państwowego. Rzeczywistość bywa jednak różna. Na co dzień w jednostkach administracji możemy spotkać osoby nie posiadające adekwatnego wykształcenia, wiedzy teoretycznej lub praktycznej, które decydują, uzgadniają oraz opiniują przedłożone dokumenty techniczne.

Podpis pod opisem technicznym

Nagminnym brakiem niezajomości przepisów wykazują się urzędnicy żądając złożenia podpisu projektanta pod opisem technicznym w projekcie. W ramach przypomnienia i uświadomienia podam, że projekt budowlany powinien spełniać wymagania określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. nr 120, poz. 1133 z późn. zm.). Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 4 przedmiotowego rozporządzenia w projekcie budowlanym należy na stronie tytułowej zamieścić imiona i nazwiska projektantów opracowujących wszystkie części projektu budowlanego wraz z określeniem zakresu ich opracowania, specjalności i numeru uprawnień budowlanych oraz datę opracowania i podpis. Analogicznie w sytuacjach określonych w § 4 ust. 1 pkt 3 i ust. 2 ww. rozporządzenia wymagane są podpisy wskazanych osób.

Zatem przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego nakazują jedynie zamieszczenia podpisu na stronie tytułowej projektu oraz na rysunkach wchodzących w skład projektu. **W wyżej wymienionym rozporządzeniu nie ma żadnej wzmianki o wymogu podpisania opisu technicznego.**

Forma projektu budowlanego

Do podstawowych obowiązków urzędnika administracji należy również sprawdzić elementy, jakie zawiera projekt budowlany

zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego. Z doświadczenia oraz obserwacji wiem, że nie każdy projekt budowlany spełnia podstawowe wymagania formy i treści powyższego rozporządzenia. Projekt budowlany to nie jedynie opis techniczny oraz rysunki. Należy tak opracować dokumentację techniczną, aby była zgodna z obowiązującymi przepisami.

Projekt budowlany powinien składać się z dwóch części: projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego. Urzędnicy wskazując na brak podpisu pod opisem technicznym – co jest niezgodne z prawem, często nie reagują na treść przedstawionych im projektów. Do sprawdzenia zawartości oraz treści projektu urzędnik ma do dyspozycji § 8 ust. 1, § 9, § 10, § 11 ust. 1, § 12 ust. 1, § 13 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego, z których wynika jasno, co powinna zawierać każda część projektu budowlanego. Również w Prawie budowlanym w art. 34 napisane jest, co powinien zawierać ów projekt.

Wymuszanie rozwiązań

Na etapie realizacji projektu należy uzyskać opinie oraz niezbędne uzgodnienia dotyczące rozwiązań technicznych, które projektant przedkłada do urzędnika celem pozytywnego rozpatrzenia sprawy. Niekiedy zupełny brak kompetencji, odpowiedniego wykształcenia czy też niestosowanie litery prawa pozwala na niezgodne z przepisami oraz prawem praktyki urzędników państwowych, w postaci narzucania swoich przemyśleń oraz wymuszanie rozwiązań projektowych. Niektóre uwagi do złożonej dokumentacji technicznej napisane przez urzędnika to np.: „Zrezygnować z krzywoliniowego przebiegu trasy w zakresie od wierzchołka X do wierzchołka Y”; „Uzgodnić opis techniczny”; „Brak podpisu pod opisem technicznym”.

W ramach przypomnienia chciałbym wyjaśnić, że „wymuszenie” jest to jeden ze stylów tradycyjnego rozwiązywania konfliktów i ma miejsce wtedy, gdy jedna ze stron próbuje osiągnąć własne cele kosztem interesów pozostałych uczestników konfliktu. Jednostka ta staje się wówczas, stroną dominującą w sporze, sięgając do własnych źródeł władzy.

Zgodnie z przepisami ustawy Prawo budowlane projektant posiadający uprawnienia budowlane jest odpowiedzialny za opracowanie projektu budowlanego w sposób zgodny z ustaleniami określonymi w decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, w decyzji o środowiskowych uwarun-

kowaniach, oraz jest odpowiedzialny za treść przedstawionych rozwiązań technicznych. Według art. 12 ustawy Prawo budowlane projektant wykonuje samodzielną funkcję techniczną. Tylko osoby posiadające odpowiednie wykształcenie techniczne i praktykę zawodową, dostosowane do rodzaju, stopnia skomplikowania działalności i innych wymagań związanych z wykonywaną funkcją, stwierdzone decyzją - „uprawnieniami budowlanymi”, wydaną przez organ samorządu zawodowego mogą wykonywać te funkcje, a co się z tym wiąże również odpowiadać za swoje opracowania.

Urzędnik na podstawie przepisów prawa może jedynie sprawdzić poprawność i zgodność zaproponowanych rozwiązań technicznych z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowaniu terenu, wymogami ochrony środowiska oraz z przepisami technicznymi. Organ administracji został pozbawiony ingerencji w zawartość merytoryczną dokumentacji technicznej za sprawą wykreślenia ust. 2 art. 35 ustawy Prawo budowlane. Jedynie w przypadku niedostosowania rozwiązań projektowych do przepisów technicznych oraz stwierdzenia naruszeń ww. decyzjach może upoważnić przedstawiciela administracji do sformułowania opinii w celu usunięcia nieprawidłowości. **Nieuprawnione jest narzucanie swoich propozycji rozwiązań projektantowi, ponieważ takie postępowanie jest niezgodne z obowiązującym prawem.**

Ochrona danych

Podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis, w drodze decyzji, do centralnego rejestru, o którym mowa w art. 88a ust. 1 pkt 3 lit. a ustawy Prawo budowlane, oraz — zgodnie z odrębnymi przepisami — wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego, potwierdzony zaświadczeniem wydanym przez tę izbę, z określonym w nim terminem ważności.

Powszechną praktyką jest wymóg w każdym egzemplarzu projektu budowlanego umieszczenia uprawnień budowlanych oraz zaświadczenia o przynależności do właściwej izby samorządu zawodowego. Powołując się na art. 33 ust. 2 pkt 1 ustawy Prawo budowlane do wniosku o pozwolenie na budowę należy dołączyć: „cztery egzemplarze projektu budowlanego wraz z opiniami, uzgodnieniami, pozwoleniami i innymi dokumentami wymaganymi przepisami szczególnymi **oraz zaświadczeniem, o którym mowa w art. 12 ust. 7**, aktualnym na dzień opracowania projektu; nie dotyczy

to uzgodnienia i opiniowania przeprowadzanego w ramach oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko albo oceny oddziaływania przedsięwzięcia na obszar Natura 2000”. Zaznaczony fragment należałoby przeczytać ponownie i zastanowić się nad jego znaczeniem. Wynikające z zasad logiki oraz zasad gramatyki języka polskiego słowo „zaświadczeniem” należy zakwalifikować jako słowo w liczbie pojedynczej. Tak, więc należy w jednym egzemplarzu załączyć zaświadczenie, o którym mowa w art. 12 ust. 7 ustawy Prawo budowlane. Zaświadczenie to wchodzi w skład dokumentów potrzebnych do uzyskania pozwolenia na budowę nie jest, więc elementem dokumentacji technicznej.

Jednak najważniejszym aspektem tego problemu jest ujawnianie danych osobowych zawartych w uprawnieniach budowlanych oraz zaświadczeniu. Organ nakazując dołączenie uprawnień budowlanych oraz zaświadczenia o przynależności do właściwej izby samorządu zawodowego do każdego egzemplarza projektu budowlanego łamie przepisy art. 33 ust. 2 pkt 1 ustawy Prawo budowlane oraz przede wszystkim **narusza prawo do ochrony danych osobowych** na podstawie ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2002 r., nr 101 poz. 926 z późn. zm.). W rozumieniu przepisów powyższej ustawy za dane osobowe uważa się wszelkie informacje dotyczące zidentyfikowanej lub możliwej do zidentyfikowania osoby fizycznej. Osobą możliwą do zidentyfikowania jest osoba, której tożsamość można określić bezpośrednio lub pośrednio, w szczególności przez powołanie się na numer identyfikacyjny, jeden lub kilka specyficznych czynników określających jej cechy fizyczne, fizjologiczne, umysłowe, ekonomiczne, kulturowe lub społeczne.

Projekt budowlany jest dostępny w etapie realizacji inwestycji ludziom, którzy mogą wykorzystać dane zawarte w dołączonych dokumentach. Problem nie istniałby, gdyby jednostki administracji dostosowały się do przepisów ustawy Prawo budowlane, które w sposób przejrzysty mówi, iż należy dołączyć jeden egzemplarz wyżej wymienionego zaświadczenia do wniosku o pozwolenie na budowę.

Wnioski

Czy urzędnicy stosują się do tych wszystkich obowiązujących przepisów? Pozwolę sobie nie odpowiadać na to pytanie i pozostawić do dyskusji przytoczone problemy. Czekamy na Państwa opinie w tej sprawie.

mgr inż. DAMIAN ŁOKAJ
FUNDACJA INŻYNIER XXI WIEKU

Oddziaływanie portu lotniczego na gospodarkę regionu

Przedmiotem artykułu są społeczno-ekonomiczne efekty kreowane przez funkcjonowanie portu lotniczego. Na początku przedstawiono model wpływu portu lotniczego na otoczenie ze szczególnym uwzględnieniem efektów społeczno-ekonomicznych. Następnie dokonano przeglądu metod obliczania tych efektów biorąc pod uwagę badania w USA i w Europie oraz wyniki pierwszych w Polsce analiz ekonomicznego wpływu portu lotniczego na otoczenie przeprowadzonych przez zespół naukowy z Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu. W podsumowaniu zawarto najważniejsze uwagi dotyczące wpływu portu lotniczego na rozwój regionu i wskazano dalsze kierunki badań.

Port lotniczy jest punktowym elementem wyposażenia infrastrukturalnego kraju i tak, jak inne obiekty transportowe ma wpływ na otoczenie. Według różnych szacunków działalności transportu lotniczego przyczynia się on do tworzenia od 0,9% do 2,4% wartości Produktu Krajowego Brutto [13]. Sam wpływ bezpośredni transportu lotniczego stanowi średnio 1,1% PKB.

Badania nad oddziaływaniem infrastruktury transportowej na rozwój gospodarczy regionu są jednymi z ważniejszych analiz realizowanych w Unii Europejskiej. Podejmowanie inwestycji w infrastrukturę transportu i rozwój połączeń komunikacyjnych należą do głównych narzędzi polityki regionalnej.

Ze względu na złożoność problemu, brak jednolitej metody umożliwiającej pomiar wpływu infrastruktury na rozwój gospodarczy a także niejednoznaczne wnioski wynikające z przeprowadzonych analiz, występuje trudność w prowadzeniu badań nad związkami infrastruktury transportu z otoczeniem, co postuluje stawianiem ostrożnych sądów.

Infrastruktura transportu generuje wiele rodzajów efektów, a ich podział zależy od

przyjętego kryterium, którym zazwyczaj jest przedmiot badań, zakres czasowy i przestrzenny analizy oraz typ oddziaływania. Mając na uwadze zagadnienie dotyczące wpływu portu lotniczego na rozwój regionu, punktem wyjścia dla dalszych rozważań będą efekty społeczno-ekonomiczne.

Efekty gospodarcze kreowane przez port lotniczy

W literaturze przedmiotu [5] efekty społeczno-ekonomiczne generowane przez port lotniczy określane są jako zmiana, która zachodzi w sferze gospodarczej podmi-

tów funkcjonujących na danym obszarze w związku z działalnością portu lotniczego i podmiotów związanych z funkcjonowaniem portu. W zależności od kanału oddziaływania efekty ekonomiczne można podzielić na popytowe i podażowe.

Efekty generowane po stronie popytu obejmują zmiany w stanie zatrudnienia i wielkości dochodów w regionie, które zachodzą na skutek działalności lotniska. Kreowanie zatrudnienia i dochodów przez port lotniczy oraz podmioty funkcjonujące na terenie i w obrębie tego portu definiowane

Tab. 1: Przedsiębiorstwa funkcjonujące na terenie i w obrębie portu lotniczego

Administracja	Przedsiębiorstwa wspomagające działalność lotniczą	Przedsiębiorstwa wspomagające działalność pozalotniczą
Operator portu Służby bezpieczeństwa Straż graniczna Policja Urząd celny Kontrola lotów	Linie Lotnicze Agenci handlingowi Firmy cateringowe Operatorzy cargo Utrzymanie i konserwacja samolotów	Sklepy wolnocłowe Bary i restauracje Wypożyczalnie samochodów Banki i kantory Biura podróży Placówki handlowe

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [1]

jest jako wpływ bezpośredni. Do przedsiębiorstw funkcjonujących na terenie portu lotniczego zaliczane są przede wszystkim agencje handlingowe, linie lotnicze, organy

nadzoru ruchu, przedsiębiorstwa oferujące usługi lotniskowe, kurierzy, spedytorzy, punkty handlowe i usługowe, zarządcy parkingów, służby bezpieczeństwa. (Tabela 1)





Dostawcy produktów i usług do podmiotów funkcjonujących w bezpośrednim otoczeniu portu lotniczego kreują miejsca pracy i dochody, które składają się na wpływ pośredni. Istotne jest uwzględnianie jedynie tej części działalności przedsiębiorstw i tych miejsc pracy, które są związane z dostawami do podmiotów bezpośrednio związanych z funkcjonowaniem rynku lotniczego.

Oprócz wpływu bezpośredniego, pośredniego i indukowanego funkcjonowanie portu lotniczego wpływa na podażową sferę gospodarki stymulując uwarunkowania sprzyjające rozwojowi podmiotów gospodarczych i całego regionu. Zmiana zachodzi w wielkości zasobów wykorzystywanych w regionie, jak i w produktywności tych zasobów [2].

Związek pomiędzy rodzajem portu lotniczego, a jego znaczeniem gospodarczym

Natężenie i rodzaj efektów ekonomicznych generowanych przez dany port lotniczy różni się w zależności od typu tego portu. Dodatkowo rodzaj portu lotniczego ma znaczenie dla wielkości obszaru oddziaływania. Międzynarodowe porty lotnicze obsługujące ponad 30 mln pasażerów (np. Amsterdam Schiphol, London Heathrow, Frankfurt Main) oddziałują nie tylko na gospodarkę regionalną, ale także krajową czy nawet międzynarodową. Zasięg ich ekonomicznego wpływu jest szeroki i obejmuje gospodarkę globalną. Porty te mają wpływ na lokowanie się dużych międzynarodowych firm i ośrodków dystrybucyjnych i stanowią centrum komercyjne o dużej skali. Narodowe porty lotnicze (np. Warszawa, Sztokholm, Oslo, Rzym) stanowią bazę dla przewoźnika narodowego, promują firmy narodowe i wzmacniają ruch turystyczny w stolicy. Regionalne porty lotnicze (np. Wrocław, Milan, Dusseldorf) wspierają

gospodarkę lokalną poprzez usprawnienie przepływu ludzi i towarów, w tym export wysokowartościowych produktów.

Metoda pomiaru gospodarczych efektów kreowanych przez funkcjonowanie i rozbudowę portu lotniczego

Badania nad społeczno-ekonomicznym wpływem infrastruktury transportu lotniczego na otoczenie mają najdłuższą historię w USA. Związane jest to przede wszystkim z faktem, iż w Ameryce dokonuje się największej przewozów lotniczych i także tam po raz pierwszy przeprowadzono w 1978 roku deregulację, która spowodowała dynamiczny rozwój rynku. W monografii opracowanej pod patronatem Centralnego Urzędu Lotnictwa Cywilnego (Federal Aviation Administration – FAA) autorzy Butler i Kiernan [3] opracowali ramy pomiaru wpływu ekonomicznego portu lotniczego w podziale na efekty bezpośrednie, pośrednie i indukowane. Metodologia ta została rozpowszechniona w Europie między innymi poprzez europejski oddział Międzynarodowej Rady Portów Lotniczych (Airport Council International – ACI). Organizacja ta na podstawie doświadczeń z badań 142 portów lotniczych opracowała wskazówki metodologiczne dotyczące pomiaru wpływu portu lotniczego na otoczenie [1].

W oparciu o informacje zawarte w opracowaniu powstało wiele ekspertyz zarówno w USA, jak i w Europie, zawierające analizy ekonomicznego wpływu konkretnego portu lotniczego lub systemu portów lotniczych na gospodarkę. Badania te prowadzone są na różnych poziomach przestrzennych i mogą zawierać analizy oddziaływania portu na gospodarkę lokalną, regionalną [9], krajową [14] a także międzynarodową [4].

W literaturze przedmiotu pojawia się wiele metod mających na celu oszacowanie

społeczno-ekonomicznego wpływu portu lotniczego na otoczenie. Wyróżnia się trzy główne rodzaje analiz [17]: pierwszy rodzaj to model nakładów i wyników (input-output), który dokonuje pomiaru trzech efektów: bezpośredniego, pośredniego i indukowanego. Drugi rodzaj to analiza kosztów i korzyści (Cost Benefits Analysis – CBA), ilościowa i jakościowa ocena korzyści i kosztów generowanych przez funkcjonowanie portu lotniczego, między innymi oszczędność czasu podróży, stymulowanie biznesu w otoczeniu portu, koszty środowiskowe. Trzeci rodzaj analiz to metody katalityczne (catalytic method), czyli pomiar efektów stymulowanych przez port lotniczy (zwanymi niekiedy efektami zewnętrznymi lub spillover effects). Spośród wymienionych wyżej metod najstarszą i najbardziej rozpowszechnioną analizą jest model nakładów i wyników.

Według metody nakładów i wyników całkowity wpływ ekonomiczny transportu lotniczego jest sumą efektów bezpośrednich, pośrednich i indukowanych, inaczej mnożnikowych [1], [2]. W studiach badawczych stosujących metodę nakładów i wyników efekty te są różnie obliczane, niemniej jednak ich definicje są w miarę jednorodne.

$$W = W_b + W_p + W_i \quad (1)$$

Gdzie: W – wpływ całkowity, W_b – wpływ bezpośredni, W_p – wpływ pośredni, W_i – wpływ indukowany

Wpływy pośredni i indukowany obliczane są zazwyczaj przy użyciu tablicy nakładów i wyników sporządzonej przez urzędy statystyczne dla danego obszaru i zawierającej dane dotyczące przepływów międzygałęziowych. Na podstawie tablicy obliczane są wartości mnożników, które są

ciąg dalszy na str. 16



ciąg dalszy ze str. 15

pomocne w szacowaniu efektów pośrednich i indukowanych. Wpływ całkowity można więc obliczyć dysponując danymi dotyczącymi wpływu bezpośredniego oraz wartości mnożników

$$W = W_b * (1 + m_p + m_i + m_p * m_i) \quad (2)$$

Gdzie: W – wpływ całkowity, W_b – wpływ bezpośredni, m_p – mnożnik wpływu pośredniego, m_i – mnożnik wpływu indukowanego.

Wskaźniki, których pomiar jest najczęściej dokonywany są to dochody i zatrudnienie generowane poprzez funkcjonowanie portu lotniczego. Przychody, dochody i efekty fiskalne wyrażone są w pieniądzu i przepływają w gospodarce tak długo, jak trwa stymulowanie ich poprzez zmiany w wielkości i strukturze produkcji. Efekt zatrudnienia wynika ze zmian w fizycznych zasobach pracy będących czynnikiem produkcji, przy czym zmiany techniczne i technologiczne powinny być uwzględnione w obliczeniach

efektu zatrudnienia. Standardowa analiza nakładów i wyników nie uwzględnia efektu zmian cen, a efekty popytowe wyrażone są w wartościach nominalnych.

Kreowanie dochodów i zatrudnienia przez polskie porty lotnicze

W Polsce problem oddziaływania infrastruktury transportu lotniczego na otoczenie jest dostrzegany, niemniej jednak uwaga kierowana jest głównie na przedstawienie metodologii badań prowadzonych w USA i Europie oraz ujęcie w sposób opisowy efektów społeczno-ekonomicznych kreowanych przez port lotniczy. Zainteresowanie kwestią funkcjonowania portów lotniczych i ich wpływu na otoczenie nastąpiło szczególnie po 2004 r. kiedy rozpoczął się dynamiczny wzrost ruchu lotniczego w związku z akcesją Polski do Unii Europejskiej i liberalizacją prawa lotniczego.

Pierwsze w Polsce analizy oddziaływania portu lotniczego na gospodarkę miasta i regionu zrealizował we współpracy z regional-

nymi portami lotniczymi w 2005 roku zespół naukowy z Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, którego autorka była członkiem. Badanie dotyczyło wpływu Portu Lotniczego Poznań - Ławica na gospodarkę miasta i regionu [15]. Analiza ta została przeprowadzona przy zastosowaniu metody pomiaru wpływu bezpośredniego, pośredniego i indukowanego, stosowanej przy badaniach nad oddziaływaniem europejskich i amerykańskich portów lotniczych na otoczenie. Badania powtórzono w portach lotniczych we Wrocławiu, w Gdańsku i w Warszawie. Ze względu na potrzebę dostosowania metodologii do warunków gospodarki polskiej a także na dostępność danych metoda została zmodyfikowana.

Autorka kontynuując analizy ekonomicznego wpływu portów lotniczych, w ramach projektu badawczego finansowanego przez MNiSW poddała badaniu trzy regionalne porty lotnicze zlokalizowane w Poznaniu, Katowicach i Gdańsku. Kryterium wyboru



portu lotniczego był społeczno-ekonomiczny charakter regionu oraz wielkości przewozowe w danych portach lotniczych.

Metoda analizy została wzbogacona o doświadczenia zdobyte podczas realizacji badań w latach 2005-2008. Niemożność kwantyfikacji pewnych ekonomicznych zależności zobligowała do przedstawienia ostrożnych wniosków.

Efekt dochodowy obliczany jest w postaci wartości dodanej brutto generowanej przez funkcjonowanie podmiotów bezpośrednio związanych z transportem lotniczym i liczony jest od strony dochodowej. Efekt zatrudnienia to liczba miejsc pracy bezpośrednio zależna od działalności portu lotniczego.

Struktura zatrudnienia w polskich portach lotniczych została porównana z wybranymi, europejskimi, regionalnymi portami lotniczymi, które posiadają podobny rodzaj ruchu pasażerskiego do polskich portów. Poznań i Dortmund – przewaga ruchu biz-

nesowego, Gdańsk i Bologne – ruch turystyczno-biznesowy, Katowice i Charleroi – głównie ruch niskokosztowy. Struktura zatrudnienia w polskich portach lotniczych nie różni się znacząco od struktury zatrudnienia w portach europejskich

Pojawia się kwestia kierunku zależności pomiędzy rozwojem regionu, a zmianami ruchu lotniczego. Przeobrażenia społeczno-gospodarcze, wzrost dochodów rozporządzalnych ludności, zniesienie barier instytucjonalno-prawnych mają wpływ na mobilność ludności a tym samym na zmiany w liczbie przewozów lotniczych. Rozwinięty region z prężnie działającą gospodarką lokalną stanowi potencjalny rynek nabywców usług lotniczych. Linie lotnicze podążają za potrzebami mieszkańców i otwierają połączenia tam, gdzie występuje wystarczająca liczba potencjalnych klientów i dostateczna infrastruktura lotnicza. Tym samym profil społeczno-ekonomiczny regionu i jego poziom rozwoju ma wpływ na funkcjonowanie portu lotniczego. Obecność portu lotniczego w regionie może bezpośrednio i pośrednio jego rozwój stymulować.

Ekonomiczne efekty są tylko częścią wpływu całkowitego, jaki port lotniczy wy-

Tab. 2.: Wpływ bezpośredni, pośredni, indukowany i całkowity regionalnych portów lotniczych w Polsce w 2009 r.

	Poznań	Gdańsk	Katowice
Wpływ bezpośredni			
Zatrudnienie (l.etatów)	1076	1214	1954
Wartość dodana (w mln PLN)	88,1	105,2	158
Wpływ pośredni			
Zatrudnienie (l.etatów)	1070	886	832
Wartość dodana (w mln PLN)	93,8	77,7	73
Wpływ indukowany			
Zatrudnienie (l.etatów)	59	49	46
Wartość dodana (w mln PLN)	5,2	4,3	4
Wpływ całkowity			
Zatrudnienie (l.etatów)	2205	2149	2832
Wartość dodana (w mln PLN)	187,1	187,2	235

Źródło: Opracowanie własne

nesowego, Gdańsk i Bologne – ruch turystyczno-biznesowy, Katowice i Charleroi – głównie ruch niskokosztowy. Struktura zatrudnienia w polskich portach lotniczych nie różni się znacząco od struktury zatrudnienia w portach europejskich

Wyniki badań wpływu wybranych regionalnych portów lotniczych w Polsce na gospodarkę miasta i regionu przedstawia tabela 2.

Podsumowanie

Rezultaty badań wybranych regionalnych portów lotniczych w Polsce oraz doświadczenia z analiz europejskich wskazują na duże i rosnące efekty gospodarcze, które są tworzone dzięki istnieniu i rozwojowi portów lotniczych. Efekty mnożnikowe i stymulowane, będące skutkiem funkcjonowania portu lotniczego sprawiają, iż podejmowanie inwestycji w infrastrukturę lotniskową wzmacnia rozwój gospodarki lokalnej, regionalnej a nawet krajowej.

wiera na otoczenie bliższe i dalsze. Rozwój transportu lotniczego pociąga za sobą zarówno koszty ekonomiczne, jak i społeczne. W ocenie efektów kreowanych przez funkcjonowanie portu lotniczego należy brać pod uwagę zarówno pozytywne, jak i negatywne skutki działalności systemu transportu lotniczego w tym efekty środowiskowe.

dr SONIA HUDEREK-GLAPSKA

Asystent w Katedrze Mikroekonomii Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu

Referat został wygłoszony podczas konferencji naukowo - technicznej pt. „Lotniska Użytku Publicznego Polski Wschodniej –problemy, koncepcje, rozwiązania” zorganizowanej przez Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Lublinie i Krajową Sekcję Lotniczą SITK RP, która odbyła się w dniach 23-24 lutego 2012 r. w Nałęczowie.

Wizualizacje: Port Lotniczy Lublin

Materiały źródłowe:

- [1] ACI Europe, 1998, Creating Employment and Prosperity in Europe – a study by ACI Europe of the social and economic impact of airports, ACI Europe, 1998
- [2] Britton E., Cooper A., Tinsley D., The Economic Catalytic Effects of Air Transport in Europe, Oxford Economic Forecasting, European Transport Conference Proceedings, 2005
- [3] Butler, S., Kiernan, L., Measuring the Economic Impact of Airport, FAA, 1986
- [4] Button, K., Taylor, S., International air transportation and economic development, Journal of Air Transportation Management, Vol. 6, 2006
- [5] DeSalvo, J., Direct Impact of an Airport on Travelers'Expenditures:Methodology and Application, Growth and Change, Vol. 33, Issue 4, 2002
- [6] Gualtieri G., L'aeroporto come motore di sviluppo per il territorio: l'Aeroporto di Bologna, L'economia cresce con gli aeroporti, Bologna, 2010
- [7] Heuer, K., Klopphaus, R., Schaper, T., Regionalökonomische Auswirkungen des Flughafens Frankfurt Hahn für den Betrachtungszeitraum 2003-2015, Bierkenfeld, 2005
- [8] Kupfer, F., Lagneaux, F., Economic Importance of Air Transport and Airport Activities in Belgium, National Bank of Belgium, No 158, 2009
- [9] L'Envol Special, Impact Economique – Le journal d'Information – Aeroport de Bordeaux, Bordeaux, 2002
- [10] Malina, R., Wollersheim Ch., Peltzer S., Die regionalwirtschaftliche Bedeutung des Dortmund Airport, Industrie – und Handelskammer zu Dortmund, Dortmund, 2006
- [11] Montalvo, J., G., A methodological proposal to analyze the economic impact of airports, International Journal of Transport Economics, Vol. 25 (2), 1998
- [12] Niemeier H. M., On the use and abuse of impact analysis for airports: A critical view from the perspective of regional policy, w: Pfähler, W., (red.), Regional Input – Output Analysis, Nomos Verlagsgesellschaft, Baden – Baden, 2001
- [13] Omega, Economic benefits of aviation – Technial Report, 2008
- [14] Oxford Economic Forecasting, The Economic Contribution of the Aviation Industry in the UK, Oxford Economic Forecasting, Oxford, 2006
- [15] Rekowski M. (red.), Ekonomiczny wpływ Portu Lotniczego Poznań – Ławica na rozwój miasta i regionu, Maszynopis, Poznań, 2005
- [16] Rekowski M. (red.), Regionalne porty lotnicze w Polsce – charakterystyka i tendencje rozwojowe, Wydawnictwo Uniwersytetu w Poznaniu, 2011
- [17] Transportation Reseach Board (TRB), 2009, Airport Economic Impact Methods and Models, Asynthesis od Airport Practice, ACRP Synthesis 7, Washington

Warsztat Pracy Rzeczoznawcy Budowlanego

W dniach 16-18 maja br. odbyła się w Cedzynie k. Kielc XII Konferencja Naukowo-Techniczna „Warsztat Pracy Rzeczoznawcy Budowlanego”. Głównymi tematami były opracowywane oceny stanu technicznego konstrukcji i metody ich wzmacniania.

Rzeczoznawstwo budowlane jest jedną z najbardziej odpowiedzialnych form działalności w hierarchii samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie. Obecnie ilość robót budowlanych związanych z remontami - renowacjami, rozbudową, wzmocnieniem, naprawą i zmianami sposobu użytkowania obiektów budowlanych ma tendencję wzrostową. Bezpieczne utrzymanie właściwego stanu technicznego obiektów istniejących i nowo budowanych, często o bardzo skomplikowanej konstrukcji i wyposażeniu technicznym, stawiają przed rzeczoznawstwem coraz to poważniejsze i bardziej odpowiedzialne

zadania. Właśnie rzeczoznawcy budowlani, są najczęściej powoływani do opiniowania najtrudniejszych problemów technicznych w projektowaniu, wykonawstwie i użytkowaniu obiektów budowlanych oraz biorą czynny udział. w pracach komisji, powoływanych do zbadania przyczyn powstania katastrof budowlanych oraz awarii technicznych. Ocena tych zjawisk, wymaga rozwiązywania coraz poważniejszych problemów, związanych z zastosowaniem również metod badawczych, wraz z ich interpretacją, monitoringiem i diagnostyką.

Konferencja w Cedzynie miała na celu przekazanie i wymianę informacji, wiedzy i doświadczeń z zakresu rzeczoznawstwa budowlanego. Miała ona charakter warsztatów, umożliwiających przekazanie aktualnych problemów w tym zakresie. Głównymi tematami były opracowywane oceny stanu technicznego konstrukcji i metody ich wzmacniania. Przedstawio-

no wiele przykładów ciekawych ekspertyz wykonanych dla różnych obiektów budowlanych. Dużym zainteresowaniem cieszyła się prezentacja nowoczesnych metod wzmocnienia konstrukcji w laboratoriach Politechniki Świętokrzyskiej.

W konferencji uczestniczyło ponad 200 osób. Wśród biorących udział w warsztatach rzeczoznawców byli członkowie LOIB m.in.: Teresa Stefaniak, Jan Ludwik Ziółek, Olgierd Popławski, Cezary Trześniak i Stanisław Plechawski. Szeroko reprezentowana była kadra profesorska wyższych uczelni technicznych oraz nadzoru budowlanego z całej Polski. Uczestnictwo w rzeczonej konferencji było bardzo dobrą formą podnoszenia kwalifikacji zawodowych.

Organizatorami konferencji byli: Politechnika Świętokrzyska z prof. dr hab. inż. Wiesławem Trąmpczyńskim na czele oraz PZITB Oddział w Kielcach.

W BOCHEŃCZYK

Dworzec kolejowy w Terespolu, jak nowy

Od czerwca 1964 r., czyli od czasu oddania dworca kolejowego w Terespolu do użytku, obiekt ten nie podlegał tak gruntownej przebudowie. Po przeprowadzonych ostatnio pracach budynek jest nowoczesny, funkcjonalny oraz przyjazny osobom niepełnosprawnym.

Pasażerowie korzystający wcześniej z dworca w Terespolu z zadowoleniem przyjmują zmiany poczynione dzięki przeprowadzonemu remontowi. Dzięki niemu odnowiono elewacje, wykonano kamienne posadzki, wymieniono całkowicie dach, stolarkę okienną i drzwiową oraz wszystkie instalacje elektryczne, grzewcze i sanitarne. W holu kasowym oprócz tablic tradycyjnych, zainstalowano nowe elektroniczne tablice informacyjne.

Na zewnątrz dworca od strony podjazdu umieszczono wyświetlacze elektroniczne informujące o aktualnej dacie, wilgotności i temperaturze. W ramach prac przebudowano częściowo także peron przydworcowy.

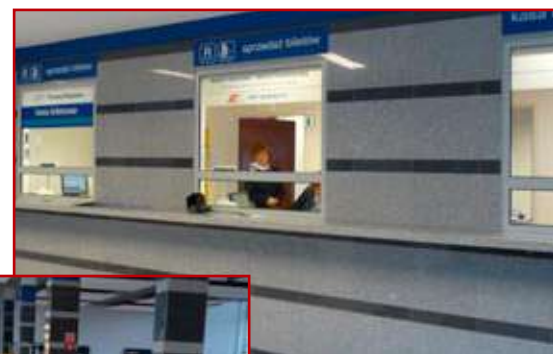
Dworzec i podjazd do dworca zostały przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych, dzięki czemu mogą one o wiele łatwiej np. kupić bilet lub skorzystać z toalet. Wykonano podjazd dla wózków inwalidzkich

oraz zainstalowano windę z poziomu parteru, pozwalającą na przedostanie się z holu kasowego na poziom peronów. Ponadto wydzielono także pomieszczenia punktu informacyjnego, poczekalni i przechowalni bagażu.

Podziemnym tunelem obiekt posiada połączenie z dworcem międzynarodowym i umożliwia przejście pieszych oraz rowerzystów na drugą część miasta (po stronie północnej). W celu podniesienia bezpieczeństwa podróżnych zamontowano system nowoczesnego monitoringu i ostrzegania o pożarze.

Obok dworca został wykonany także parking na 60 miejsc postojowych. Wydzielono również miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych, służb kolejowych i ratowniczych.

Projekt przebudowy został wykonany przez firmę GPVT Pracownia Architektoniczna s.c. z Poznania, natomiast przebudowę przeprowadziło Przedsiębiorstwo Wielobranżowe



„BUDOMEX” z Białej Podlaskiej. Koszt inwestycji wyniósł 8,75 mln zł. Prace trwały 18 miesięcy i zostały sfinansowane ze środków budżetu państwa oraz własnych PKP S.A.

W uroczystości oficjalnego otwarcia odnowionego dworca udział wzięli przedstawiciele władz państwowych i samorządowych, PKP S.A. oraz reprezentanci lokalnej społeczności.

inż. ADAM JASTRZĘBSKI
Foto: Adam Jastrzębski

Kto jest kim w lubelskim budownictwie

mgr inż. Alicja Gębka



Absolwentka Liceum Ogólnokształcącego im. M. Curie-Skłodowskiej w Lublinie. W 1965 r. rozpoczęła studia w WSI w Lublinie na Wydziale Elektrycznym. W 1971 r. ukończyła studia z tytułem inżynier elektryk i rozpoczęła pracę zawodową w Przedsiębiorstwie Robót Elektrycznych „Elektromontaż” w Lublinie na stanowisku asystenta w dziale przygotowania produkcji. Od 1 października

1973 r. podjęła pracę w Biurze Projektowo-Badawczym Budownictwa Ogólnego „Miastoprojekt-Lublin”. Przeszła tutaj kolejne etapy kariery zawodowej poczynając od asystenta projektanta, poprzez stanowisko starszego asystenta projektanta, następnie projektanta, starszego projektanta i kierownika zespołu projektowego. W styczniu 1993 r. awansowała na stanowisko prezesa Zarządu Przedsiębiorstwa Projektowo – Usługowego „Miastoprojekt-Lublin” Spółka z o.o. (BPB BO „Miastoprojekt-Lublin” po przekształceniu).

W 1975 r. rozpoczęła studia magisterskie na Politechnice Lubelskiej na Wydziale Elektrycznym w Instytucie przetwarzania danych i użytkowania energii elektrycznej. W 1978 r. z tytułem magistra inżyniera elektryka zakończyła edukację na PL.

W latach 1975-1990 pracowała dodatkowo w takich firmach, jak Lubelskie Przedsiębiorstwo Instalacji Elektrycznych, Biuro Studiów i Projektów Budownictwa MSW Oddział Lublin, PEUT EXBUD-KIELCE Oddział w Lublinie.

Pod jej opieką i przy jej udziale realizowane były inwestycje w różnych dziedzinach budownictwa m.in. mieszkaniowego, służby zdrowia, oświaty, sportu, infrastruktury technicznej na terenie całego województwa lubelskiego. Najważniejsze z nich to: Wojewódzki Szpital Specjalistyczny w Lublinie; Wojewódzkie Szpitale w Zamościu i Chełmie, Szpitale w Radzynie Podl., Opolu Lub. i w Tomaszowie Lub., banki PKO BP m.in. w Białej Podl. i w Radzynie Podl.; szkoły podstawowe i średnie na terenie woj. lubelskiego; obiekty sądu i prokuratury w Białej Podl. i Świdniku; Urząd Wojewódzki w Lublinie. Opracowano kompleksowe dokumentacje dla takich inwestycji, jak m.in. os. mieszkaniowe w Turce k/Lublina, „Słoneczny Stok” w Zamościu; kryte pływalnie w Międzyrzeczu Podl. i w Krasnymstawie.

W styczniu 2005 r. przeszła na emeryturę. Nadal jest czynna zawodowo. Jej autorstwa są projekty instalacji elektrycznych i energetycznych dla m.in. Szpitala w Kraśniku, Szpitala SPSK nr 1 i nr 4 w Lublinie, Hospicjum w Krasnymstawie, akademików oraz hali sportowej i krytej pływalnia Uniwersytetu Przyrodniczego w Lublinie; Urzędu Miasta w Łęcznej, Uzdrawiska Nałęczów.

Posiada uprawnienia budowlane upoważniające do wykonywania samodzielnej funkcji projektowania w specjalności instalacyjno-inżynierskiej w zakresie instalacji elektrycznych (1977 r.) oraz funkcji projektanta w specjalności instalacyjno-inżynierskiej w zakresie sieci energetycznych (1992 r.).

W latach 2000-2005 była przewodniczącą Okręgu Wschodniego Izby Projektowania Budowlanego. Jest członkiem LOIIB. Za pracę społeczną została odznaczona m.in.: Srebrną i Złotą Odznaką Honorową SEP.

inż. Wojciech Budzyński



Urodził się w 1944 r. w Lublinie. Absolwent lubelskiego Technikum Energetycznego. W lipcu 1964 r. podjął pracę w Miejskim Zarządzie Budynków Mieszkalnych w Lublinie na stanowisku inspektora kontroli technicznej. We wrześniu 1964 r. rozpoczął zasadniczą służbę wojskową w Pułku Artylerii Lekkiej w Chełmie. W wojsku ukończył Szkołę Podoficerską Artylerii w Bartoszycach. W 1966 r. rozpoczął studia na Wydziale Elektrycznym WSI w Lublinie. W tym samym roku we wrześniu podjął pracę w Biurze Projektów Budownictwa Komunalnego Lublin. Pracę zawodową w biurze rozpoczął od stanowiska kreślacza, następnie pracował jako asystent projektanta i po uzyskaniu uprawnień projektowych w 1973 r. awansował na stanowisko projektanta i kierownika zespołu w pracowni W1. Zajmował się projektowaniem sieci elektroenergetycznych napowietrznych i kablowych różnych napięć dla obiektów komunalnych m.in. oczyszczalni ścieków, ujęć wody (m.in. ujęcie „Wiślana” w Dęblinie). Wykonywał i projektował sieci oraz urządzenia elektroenergetyczne dla obiektów użyteczności publicznej (Urząd Wojewódzki w Białej Podlaskiej; Sąd Rejonowy w Chełmie), osiedli mieszkaniowych i szkół (Szkoły Tysiąclecia m.in. w Starej Wsi) oraz oświetlenia uliczne dla miast (m.in. Puławy, Chełm) na terenie woj. lubelskiego.

W 1972 r. ukończył studia i otrzymał tytuł inżyniera elektryka. Pracę dyplomową dotyczącą elektroosmotycznego osuszania fundamentów intensywnie zawiłgoconych pisał u dr hab. inż. Zygmunta Rutki przy współpracy z ITB.

Od marca 1991 r. podjął pracę w SM „Spółdzielnia” w Lublinie na stanowisku starszego inspektora nadzoru robót elektrycznych. Pod jego kierownictwem wykonano m.in. instalację elektroenergetyczną dla os. Nowomiejska. W październiku 1991 r. przeniósł się do LSM i rozpoczął pracę jako kierownik administracji os. im. B. Prusa.

W 1992 r. został ustanowiony rzeczoznawcą budowlanym oraz wpisany na listę rzeczoznawców budowlanych Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego w specjalności instalacyjno-inżynierskiej w zakresie sieci i instalacji elektrycznych obejmujących projektowanie oraz kierowanie budowy, rozbiórki i utrzymanie obiektów budowlanych.

W latach 1995-2002 był członkiem komisji egzaminującej na uprawnienia budowlane działającej przy Wojewodzie Lubelskim.

W kwietniu 2001 r. z uwagi na stan zdrowia przeszedł na rentę. Obecnie pracuje jako projektant i inspektor w zakresie budowania sieci i urządzeń elektroenergetycznych.

Jest jednym ze współautorów „Poradnika elektryka” (wyd. I), który ukazał się w 1995 r. pod kierownictwem doc. Leonida Kacejko.

Od 1967 r. należy do SEP i obecnie pełni funkcję przewodniczącego Koła Terenowego. Był członkiem Rady FSNT NOT w Lublinie.

Od początku funkcjonowania LOIIB aktywnie uczestniczy w pracy Izby. Przez pierwsze dwie kadencje był przewodniczącym Okręgowej Komisji Rewizyjnej. Teraz jest członkiem Komisji Prawno-Regulaminowej.

Za swoją działalność społeczną i zawodową odznaczony m.in. Honorową Odznaką NOT, Złotą Odznaką Honorową SEP, Srebrną Odznaką Honorową PIIB.

„VIA BALTICA” I „VIA CARPATIA” A GOSPODARKA LUBELSZCZYZNY (CZ. II)

Szlak „Via Carpatia” z uwagi na swój przebieg ma szczególnie istotne znaczenie dla wszystkich województw Polski Wschodniej i stanowi szansę na przyspieszenie rozwoju tej części kraju. Drogi S-8 i S-19, których przebieg pokrywa się z przebiegiem szlaku „Via Carpatia”, stanowią kluczowy element sprzyjający zwiększeniu dostępności transportowej wschodniej części Polski, zarówno w skali kraju, jak i Unii Europejskiej oraz sprzyjają jego ekonomicznemu wzrostowi. W pierwszej części naszego artykułu omówiliśmy planowany przebieg „Via Carpatii” przez Litwę i Polskę oraz związane z nim problemy realizacyjne. W drugiej przedstawiamy szlak przez Słowację, Węgry i Rumunię.

Realizacją szlaku „Via Carpatia” zainteresowanych jest wiele krajów, które liczą na to, że przyczyni się on do zintensyfikowania wymiany gospodarczej. W dobie obecnego kryzysu gospodarczego ma to niemałe znaczenie. Kraje południowej i środkowej Europy, jak: Słowacja, Węgry, Rumunia, Bułgaria oraz Grecja wiążą z powstaniem szlaku „Via Carpatia” duże nadzieje.

Słowacja

Część „Via Carpatii” prowadząca przez Słowację ma długość 127 km licząc od granicy z Polską (Barwinek) do granicy z Węgrami (Milhost). Na tę część składają się - podlegające przebudowie na parametry drogi ekspresowej - odcinki dróg krajowych, z uwzględnieniem obwodnic oraz obejść miast i osiedli.

Prezentowany w roku 2008 program przebudowy odcinków „Via Carpatii” przebiegających przez Słowację i obecny stan realizacji tego programu świadczy, że Słowacja przywiązuje bardzo dużą wagę do tego projektu. Nawiązuje się w nim m.in. do już istniejących tras komunikacyjnych na kierunku wschód - zachód. Planowane prace modernizacyjne zostały natomiast ujęte w szczegółowym programie, który prezentujemy poniżej.

Należy dodać, że wstępny program przebiegu trasy zwanej później „Via Carpatia” opracowano już w 1994 r. w ramach programu przebudowy i modernizacji dróg krajowych. Szczegółowy program korytarza transportowego Północ - Południe został opracowany w roku 1998. W programie tym przebieg korytarza podzielono na szereg odcinków - w zależności od charakteru i złożoności przebiegu - oraz na jakiej klasie drogi został on zlokalizowany.

„Via Carpatia” w Słowacji:

- » Droga ekspresowa nr R4 (PL-SK) Hunkowice 2,967 km
- » Droga ekspresowa nr R4 Hunkowice - Ladomirowa 8,130 km

- » Droga ekspresowa nr R4 obejście Svidnika 4,597 km
- » Droga ekspresowa nr R4 Svidnik - Presom 48,919 km
- » Droga ekspresowa nr R4 by - pass Presov północ 14,417 km
- » Autostrada D1 Presov zachód-południe 7,100 km
- » Autostrada D1 Presov - Kosice 17,000 km
- » Droga ekspresowa nr R2 Kosice - Kosické Oslany 9,680 km
- » Droga ekspresowa nr R4 Kosice - Milhost (SK-H) 14,190 km

Razem 127,000 km

- zakończenie 2014 r.

- » D1 Presov - Kosice - istniejąca autostrada
- » R2 Kosice - Kosické Oslany - istniejąca droga ekspresowa
- » R4 Kosice Milhost (SK-H) - rozpoczęcie robót 2009 r. - zakończenie 2010 r.

Jak widać z powyższej analizy na odcinku liczącym 127 km korytarza transportowego „Via Carpatii”, obecnie przebudowano lub zmodernizowano 48,5 km, co stanowi 38,2% całości szlaku. Przewidywany termin zakończenia prac to 2016 r.

Należy podkreślić, iż na odcinku od Presova do Kosic korytarz „Via Carpatii” pokrywa się z ciągiem autostrady D1 prowadzącej od granicy z Austrią w rejonie Bratisławy, aż do granicy z Ukrainą w Użgorodzie (po stronie ukraińskiej). Jest to już czwarte na przebiegu „Via Carpatii” ważne skrzyżowanie z drogowymi trasami komunikacyjnymi przebiegającymi z zachodu na wschód, umożliwiającą swobodny rozdział ruchu pojazdów.



1. Przebieg „Via Carpatia”

Planowana realizacja w/w odcinków:

- » R4 (PL-SK) - Hunkowice - przebudowany
- » R4 Hunkowice - Ladomirowa - rozpoczęcie robót 2015 r. - zakończenie 2017 r.
- » R4 Obejście Svidnika - rozpoczęcie robót 2007 r. - zakończenie 2009 r.
- » R4 Svidnik - Presom - rozpoczęcie robót 2014 r. - zakończenie 2016 r.
- » R4 północne obejście Presova - rozpoczęcie robót 2010 r. - zakończenie 2013 r.
- » D1 zachodnio - południowa obwodnica Presova - rozpoczęcie robót 2010 r.

Węgry

Węgry bardzo poważnie podeszli do idei urządzenia korytarza transportowego Północ - Południe, pomimo że odcinek „Via Carpatii” przebiega u nich tylko wschodnim skrajem. Potwierdza to dotychczasowy stan dróg, jak i przygotowany program ich dalszej modernizacji oraz przebudowy.

Całkowita długość „Via Carpatii” na terenie Węgier pomiędzy miejscowościami Tornyosnemeti do Nagykereki wynosi 234 km, a po całkowitej przebudowie będzie liczyła



2. Gotowe odcinki Via Carpatia w rejonie Debreczyna

230 km. Odcinek ten został podzielony na 4 sekcje w zależności od dotychczasowego stanu technicznego i planowanych robót.

Odcinek drogi głównej nr 3 – Torynosemeti – Miskolc nr E71 (3) po przebudowie E71 (M30)

**Długość przed przebudową 57,600 km
po przebudowie 56,00 km**

- » Klasa drogi główna ekspresowa
- » Ilość pasów ruchu 2 4
- » Szerokość pasa drogowego 12 28
- » Pas rozdziału ruchu brak jest
- » Natężenie ruchu 8500 p/dobę

Przebudowa tego odcinka obejmuje obejścia miast i osiedli, na kilku odcinkach przebiega nowym śladem.

Odcinek drogi ekspresowej Miskolc – Emod E71, E79 (30)

**Odcinek ten nie wymaga przebudowy
i posiada następujące parametry:**

- » Długość 28,00 km
- » Klasa drogi ekspresowa
- » Ilość pasów ruchu 4
- » Pas rozdziału ruchu jest
- » Natężenie ruchu 1300(0) – 16000 p/dobę

Odcinek drogi ekspresowej Emod - De- brecen E79 (M3, M35)

**Odcinek nie wymaga przebudowy i po-
siada następujące parametry**

- » Długość 79,50 km
- » Klasa drogi ekspresowa
- » Ilość pasów ruchu 4
- » Pas rozdziału ruchu jest
- » Natężenie ruchu 11000 - 18500p/dobę

Odcinek drogi głównej Debrecyn – Nagykerek E79 (M35, M4, 47, 42) (H-RO)

**Odcinek ten wymaga całkowitej prze-
budowy:**

- » Długość odcinka przed przebudową 68,00 km
- » Długość odcinka po przebudowie 66,00 km
- » Klasa drogi przed przebudową – główna; po przebudowie - ekspresowa
- » Ilość pasów ruchu 2 4
- » Szerokość pasa drogowego 9, 10,5-14 28
- » Pas rozdzielający brak jest
- » Natężenie ruchu 9000 - 12000 p/dobę

Zamieszczony powyżej program przebudowy dróg wchodzących w skład „Via Carpatii” na terenie Węgier zakończony zostanie do końca 2020 r. Należy jednak podkreślić, iż obecny ich stan daje wystarczającą wygodę i bezpieczeństwo jazdy. Najgorsze warunki jazdy występują na odcinku Debrecen – Nagykereki, dodatkowo z brakiem obejścia Debrecena na tym kierunku. Nowe obejście Debrecena umożliwi sprawny rozdział ruchu na kierunkach – Budapest i Hajduszoboszlo. Do przebudowy pozostało 122 km, co stanowi 53%

Rumunia

Korytarz „Via Carpatii” przebiegający przez Rumunię jest najdłuższy, a jednocześnie posiada odgańlenie Nr 1 w miejscowości Oradea na kierunek Bucuresti – Konstanta oraz odgańlenie Nr 2 na kierunek Saloniki. Rumuni proponują także odgańlenie Nr 3 w miejscowości Arad prowadzące przez Timisoarę do Beogradu w celu połączenia „Via Carpatii” z autostradą E70 i E75.

To warto wiedzieć...

Inicjatywa utworzenia szlaku „Via Carpatia” została sformalizowana 27 października 2006 r. w Łańcucie podczas zorganizowanej w tym celu międzynarodowej konferencji pt. „Jedna droga – cztery kraje”. Podpisana została wówczas przez Ministrów Transportu Litwy, Polski, Słowacji i Węgier: „Deklaracja Łańcucka w sprawie rozszerzenia Transeuropejskiej Sieci Transportowej poprzez utworzenie najkrótszego szlaku drogowego na osi Północ-Południe, łączącego Litwę, Polskę, Słowację i Węgry”. W październiku 2010 r. do inicjatywy „Via Carpatia” przystąpiły Bułgaria, Grecja oraz Rumunia. Szlak „Via Carpatia” przebiega wzdłuż wschodniej granicy Unii Europejskiej z Kłajpedy i Kowna na Litwie przez Białystok, Lublin, Rzeszów i Koszyce do Debreczyna na Węgrzech i dalej do Rumunii. W Rumunii szlak „Via Carpatia” rozwił się w kierunku portu morskiego Konstanca oraz w kierunku Bułgarii (Sofia) i portów greckich nad Morzem Egejskim (Saloniki).

Szlak drogowy „Via Carpatia” w Polsce liczy łącznie 683 kilometry i przebiega po drogach S-8 i S-19 na następujących odcinkach: granica polsko-litewska – Budzisko – Suwałki – Augustów – Raczkki – Korycin – Knyszyn – Dobrzyniewo Duże – Choroszcz – Siemiatycze – Lublin – Nisko – Rzeszów – Barwinek – granica polsko-słowacka. Na odcinku z Kuźnicy Białostockiej do Korycina szlak biegnie śladem drogi S-8, należącym do sieci TEN-T jako droga „Via Baltica”. Także końcowy odcinek trasy tj. Rzeszów – Barwinek został zaliczony do sieci TEN-T.

Wysiłki podejmowane przez partnerów projektu zaowocowały w 2011 roku włączeniem całego szlaku „Via Carpatia” do wąskiej listy połączeń priorytetowych zaproponowanej Komisji Europejskiej przez Ministerstwo Infrastruktury w ramach rewizji polityki Transeuropejskiej

Odgałęzienie Nr1 na kierunku Bucaresti - Constanta składa się z 4 odcinków o różnym stanie technicznym.

1. (H-RO) Oradea - Cluj Napoca - droga krajowa nr 1 (E60) o długości odcinka - 169 km.

Ilość jezdni - 1; Ilość pasów ruchu - 2; Stan techniczny - wymagana modernizacja; Brak obejść i obwodnic.

2. Cluj Napoca - Targu Mures - Sighisoara - droga krajowa nr 1, 15,13 (E60) o długości odcinka - 163 km. Ilość jezdni - 2; Ilość pasów ruchu - 4; Odcinek w trakcie modernizacji na parametry autostrady

3. Sighisoara - Brasom - Ploiesti - Bucuresti - droga krajowa A3 (E70). Ilość jezdni - 2; Ilość pasów ruchu - 4; Odcinek o parametrach autostrady.

4. Bucuresti - Constanta - droga krajowa A2 (E70) o długości odcinka 187 km. Ilość jezdni - 2; Ilość pasów ruchu - 4; Odcinek o parametrach autostrady.

Całkowita długość odcinka - 882 km, w tym spełniające warunki niezbędne dla „Via Carpatii” - 490 km, co stanowi 55% całości.

Odgałęzienie Nr 2 na kierunku Soloniki składa się z 6 odcinków o różnym stanie technicznym.

1. Oradea-Arad - droga krajowa nr 79 (E679) o długości 117 km. Ilość jezdni - 2; Ilość pasów ruchu - 4; Ilość jezdni - 2; Odcinek o parametrach drogi ekspresowej.

2. Arad - Timisoara i obejście Arad - droga krajowa nr 79 (E679) o długości 56 km. Odcinek w trakcie przebudowy. Ilość jezdni - 1; Ilość pasów ruchu - 2.

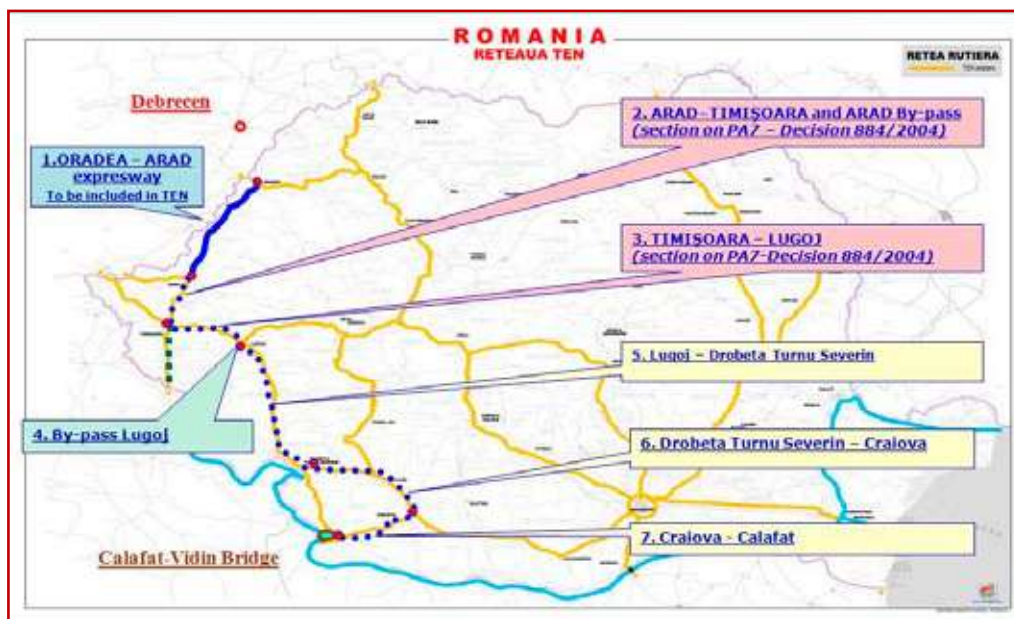
3. Timisoara - Lugoj i obejście Lugoj - droga krajowa nr 6 (E 70) o długości 61 km. Odcinek w trakcie przebudowy; Ilość jezdni - 1; Ilość pasów ruchu - 2.

4. Lugoj - Drobeta Turnu Severin - droga krajowa nr 6 (E70) o długości 110 km. Odcinek planowany do przebudowy po 2015 r. Ilość jezdni - 1; Ilość pasów ruchu - 2.

5. Drobeta Turnu Severin - Craiova - droga krajowa nr 6 (E70) o długości 113 km. Odcinek planowany do przebudowy po 2015 r. Ilość jezdni - 1; Ilość pasów ruchu - 2.

6. Craiova - Calafat - droga krajowa nr 56 (E 79) o długości 93 km. Odcinek planowany do przebudowy po 2015 r. Ilość jezdni - 1; Ilość pasów ruchu - 2.

Długość całkowita wynosi 550 km, w tym 117 km spełniające warunki drogi ekspresowej, co stanowi 21%.



3. Rumunia Odcinek nr II Oradea - Calafat bridge

Odgałęzienie nr 3

Arad - Timisoara - Moravita RO-SRB droga krajowa nr 79 (E671) o długości 134 km. Odcinek planowany do przebudowy po 2015 r. Zadaniem tego odcinka jest połączenie korytarza „Via Carpatii” z autostradą nr 1 w Serbii w okolicach Beogradu.

Całkowita długość proponowanych przez Rumunię odgałęzień wynosi 1566 km, w tym spełniające warunki drogi ekspresowej 38,75%.

Podsumowanie

Poddany analizie przebieg szlaku „Via Carpatia” przez Litwę, Polskę, Słowację, Węgry oraz Rumunię, nie jest przebiegiem ostatecznym. Oczekujemy na opublikowanie szczegółowej propozycji przebiegu tego korytarza przez Bułgarię i Grecję. Analizując zaś zamieszczoną w prezentacji Rumunii orientacyjną mapę przebiegu korytarza na terenie Bułgarii i Grecji uwidacznia się konieczność zastosowania kolejnego odgałęzienia w rejonie Sofii na Plovdiv i Istanbul. Stworzy to możliwość połączenia naszego korytarza z siecią dróg w Azji Mniejszej.

Należy stwierdzić, iż proponowany korytarz jest optymalnym rozwiązaniem, które przejmie na siebie rolę osi północ - południe, na której w poszczególnych krajach występują główne skrzyżowania z korytarzami wschód - zachód. Taka sytuacja sprzyjać będzie swobodniejszemu segregowaniu ruchu - z możliwością wyboru najkrótszej trasy - oraz bardziej równomiernemu rozkładowi połączeń drogowych we wschodniej Europie.

Analizując dotychczasowe zaangażowanie krajów, które podpisały „Deklarację

Łączucą” należy stwierdzić, że Polska chociaż była inicjatorem tej deklaracji włożyła najmniej wysiłku w realizację jej postanowień. Patrząc natomiast na obecną sytuację gospodarczą w Europie, nasz kraj powinien wrócić na dawne, utracone w okresie przeobrażeń gospodarczych, rynki wschodnie. Kilkadziesiąt lat temu odbywał się bardzo intensywny ruch pojazdów, po o wiele gorszych drogach, które przewoziły towary z Polski do krajów Bliskiego Wschodu i Afryki, jak i z powrotem.

Zaproponowany przez Polskę korytarz transportowy „Via Carpatia” przyczyni się do zintensyfikowania wymiany gospodarczej z Europą oraz Azją i Afryką, co jest także dużą szansą dla Lubelszczyzny.

Aby zintensyfikować działania Rządu RP, wzorem innych społecznych stowarzyszeń, jak : na przykład Stowarzyszenie na rzecz budowy Lotniska w Świdniku czy Stowarzyszenie budowy „Via Baltica”, występujemy z inicjatywą powołania stowarzyszenia na rzecz budowy „Via Carpatia”. Do współpracy zaprosimy samorządy terytorialne, przez które przebiega szlak „Via Carpatia” z woj. lubelskiego, podlaskiego i podkarpackiego. Celem stowarzyszenia będzie monitorowanie przebiegu realizacji zadań związanych z przebudową odcinków „Via Carpatii”, udział w usuwaniu lokalnych przeszkód formalnych i mentalnych, szerzenie wiedzy wśród lokalnych społeczności o korzyściach gospodarczych wynikających z istnienia tego szlaku.

JERZY EKIERT

Lubelskie Centrum Konferencyjne i Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego

W centrum Lublina przy ulicy Grottgera realizowana jest kolejna w tym mieście kluczowa inwestycja – Centrum Konferencyjne oraz nowa siedziba Urzędu Marszałkowskiego.

Nowy Urząd Marszałkowski będzie miał 12 tys. mkw. powierzchni użytkowej. Trzy kondygnacje nadziemne i trzy podziemne będą składały się na nowy obiekt, który będzie posiadał także 186 miejsc postojowych. Inwestycja w całości będzie finansowana ze środków budżetowych.

Lubelskie Centrum Konferencyjne z kolei zostanie wybudowane w sąsiedztwie Urzędu Marszałkowskiego. Budynek ten będzie miał z kolei 5 tys. mkw. powierzchni użytkowej oraz 6 kondygnacji. Obiekt będzie posiadał kilka sal konferencyjnych oraz pomieszczenia wystawiennicze. Dla Centrum zostanie przygotowanych 50 miejsc postojowych.

Zarówno Urząd Marszałkowski, jak i Centrum Konferencyjne będą w pełni przystosowane dla osób niepełnosprawnych.

Zastosowanie nowoczesnej technologii przez wykonawcę ogranicza do minimum wpływy realizowanej jednej z inwestycji na zabudowę sąsiednią i umożliwia realizację dwóch przedsięwzięć w dwóch niezależnych od siebie etapach. Według planu prace mają zakończyć się w 2013 r.

Projekt architektoniczny obu inwestycji przygotowała warszawska pracownia architektoniczna Projekt Polsko – Belgijaska Pracownia Architektury Sp. z o. o. Inwestycję zrealizuje Polimex - Mostostal S.A. i 8 lutego 2012 r., władze województwa lubelskiego podpisały z wykonawcą umowę na przeprowadzenie robót budowlanych.



Ustawodawstwo, administracja i eksploatacja dróg rzymskich (cz. III)

Dzieje transportu starożytnego Rzymu, a tym samym rozwoju sieci drogowej, jako czynnika współzależnego, wiążą się z jego terytorialną ekspansją. Państwo Rzymskie, którego legendarne początki sięgają VIII wieku p.n.e. rozrastało się z niewielkich osad do rozmiarów imperium. Imperium to przewyższało pod względem rozległości i wewnętrznego zróżnicowania gospodarczego i kulturowego, wcześniejsze organizacje terytorialne.

Odległości dzielące krańce imperium i ich centra administracyjne były ogromne. Z tych też powodów już od początku dbano o rozwój sieci drogowej, stale ją także doskonaląc. Głównymi czynnikami tego przemyślanego w stosunku do narastających potrzeb rozwoju było ustawodawstwo drogowe oraz sprawna administracja.

Ustawodawstwo i administracja drogowa

Jedną z najstarszych ustaw drogowych była ustawa Lex Sempronia Varia. Ustawa ta wydana w roku 123 p.n.e. przez trybuna rzymskiego G. Grakchusa wyróżniała się szczególnie tym, że w sposób istotny uprościła procedury związane z wywłaszczaniem gruntów pod budowę dróg. Zawierała też podstawowe zasady związane z budownictwem przy budowie dróg np. przy rozwiązaniach konstrukcyjnych zwracała szczególną uwagę na prawidłowe ich odwodnienie jako czynnika gwarantującego trwałość i niezawodność eksploatacyjną w różnych okresach pogodowych. W części dotyczącej administracji, w celu jej usprawnienia, połączono gospodarkę drogową poszczególnych gmin w całość. W tym przypadku na właścicieli nałożono jednocześnie z nadaniem działki, przy której przebiegała droga, obowiązek jej stałego utrzymania.

Zwrócono też szczególną uwagę na nadzór przy budowie dróg. Funkcja ta należała w starożytnym Rzymie do zaszczytnych i wchodziła w zakres zasadniczych obowiązków obywatelskich. Przykładem tego był Juliusz Cezar, który mianowany inspektorem robót przy budowie drogi Alpejskiej, wydał dodatkowo na ten cel, większość swoich zasobów pieniężnych. Również jedną z pierwszych czynności Cesarza Augusta było uporządkowanie stanu dróg. W roku 20 p.n.e. na własny koszt przeprowadził naprawę drogi Via Flaminga. Tym sposobem zachęcano również senatorów do opieki nad innymi drogami.

Doskonaląc tę metodę w celu bezpośredniego stałego nadzoru i opieki nad drogami, już w tym przypadku z urzędu, powołano kuratorów (curatores viarum). Inną grupę stanowili tzw. wyzwoleńcy cesarscy, których obowiązkiem było prowadzenie księgowości i kontrolowanie wydatków.

W myśl obowiązującej ustawy drogowej w miastach opiekę nad ulicami sprawowali edylowie. Tak, jak w ciągach dróg pozamiejskich nadzorowali oni budowę ulic, czuwali nad ich utrzymaniem i przestrzeganiem przepisów porządkowych, ale również nad bezpieczeństwem mieszkańców.

Drogi rzymskie budowano zasadniczo na gruntach państwowych np. droga Via Apia biegła po gruncie należącym do Rzymu. Wraz z nadaniem ziemi z państwowego funduszu gruntów, jaki utworzono po zdobyczach terytorialnych, powstał obowiązek utrzymania drogi.

Trudności związane z finansowaniem budowy dróg i ich utrzymaniem, nie były dla Rzymian nowe, miały je również starsze cywilizacje, ale Rzymianie starali się znaleźć nowe sposoby na ich rozwiązanie. Niektóre gminy budowały drogi we własnym zakresie, lecz w tym przypadku pobierano opłaty za korzystanie z nich. Jednak ustawa Grakchów zniósła te opłaty i od tego momentu po wszystkich drogach rzymskich podróżowano bezpłatnie. Część dróg finansowano z odszkodowań wojennych płaconych przez zwyciężone kraje. Nowe drogi powstawały również w okresie pokoju, dzięki pracy armii rzymskich legionów.

Cesarz Klaudiusz zatrudniał przy robotach drogowych gladiatorów, niewolników i jeńców wojennych. Nigdy jednak nie zaniechano starego systemu świadczeń osobistych, np. zabierając właścicieli ziemskiego niewolników.

Za cesarza Dioklecjana obowiązek utrzymania dróg przez właścicieli ziemskich ustalano w zależności od ilości posiadanej ziemi. Świadczenia te polegały na obowiązku dostarczania określonej ilości niewolników, zaprzęgów lub też na opłacie pieniężnej. Od tego obowiązku nie było żadnych zwolnień.

Eksploatacja dróg rzymskich

Dużą pomocą dla współczesnych badaczy, zajmujących się odtwarzaniem dróg rzymskich są odnalezione kamienie milowe (miliaria). Były to kamienie w kształcie walca, na których była wryta odległość w milach od początkowego punktu drogi. Podawano również rok budowy drogi lub jej przebudowy, a nawet prowadzonych prac przy jej utrzymaniu. Niekiedy podawano nazwisko budowniczego lub osoby, która poleciła ustawienie kamienia. **Rys 1**



Rys.1 Rzymski kamień milowy

Najstarszy dotychczas znaleziony kamień milowy pochodzi z III wieku p.n.e. Najciekawszym jednak był kamień o nazwie miliarium aureum, którego zakończenie stanowiła złota kula. Słup ten został wzniesiony przez cesarza Augusta w centralnym punkcie Rzymu, w pobliżu świątyni Saturna. Odległości na kamieniach milowych podawano w milach rzymskich. Określenie mila pochodzi od „mille passus” tj. tysiąc kroków, przy czym krok był krokiem podwójnym – 1,48 m, w odróżnieniu od kroku pojedynczego (gradus 0,74 m). W Galii odległości podawano zarówno w milach rzymskich, jak i w starych leugach galijskich. Jedna leuga galijska = 2220 m.

Dla wygody podróżnych, którzy w tym czasie pokonywali olbrzymie odległości wzdłuż dróg istniały gospody, które niekiedy przybierały nazwę od liczby kamienia milowego. Poza gospodami istniały punkty zmiany koni dla kurierów cesarskich.

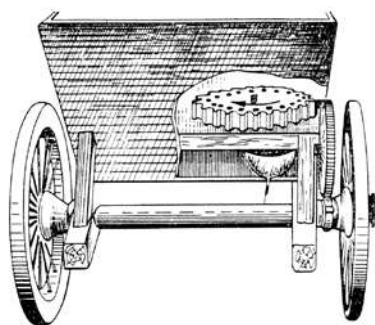
Cesarz August wprowadził pocztę polową. Jednak w początkowym okresie pocztą mogli posługiwać się jedynie ci, którzy legitymowali się poleceniem urzędowym. Natomiast pocztęywateli prywatnych roznosili niewolnicy.

Podróżni, poczta, kupcy, a przede wszystkim wojsko musieli orientować się w trasie podróży i odległościach między poszczególnymi miastami, dlatego też zaczęły powstawać pierwsze mapy. Wojsko miało mapy sztabowe, które malowano na skórzanych tarczach żołnierzy. Mapy te różniły się od dzisiejszych, ale podawane na nich odległości były niezwykle dokładne. Zięć cesarza Augusta, Agrypa, opracował mapę wszystkich dróg. Mapa ta była zaopatrzona w legendę, na której podawano odległości i poszczególne połączenia.

Podróżujący posługiwali się również innymi mapkami np. rytymi na srebrnych kubkach. U góry na kubku znajdował się napis „Itinerarium a Gades usque Romam”, a pod spodem w czterech rzędach podawano kolejno miejscowości, tj. trasę podróży wraz z odległościami między nimi, a przy końcu podano odległość całkowitą. Z chwilą osiągnięcia celu podróży, kubek wrzucano jako ofiarę do poświęconych Apollinowi gorących źródeł.

Podróże drogami rzymskimi odbywały się konno, na mularach lub w wozach, jednak jazda wozami przyjęła się dopiero w późniejszych wiekach, gdyż Rzymianie uważali jazdę wozem za poniżającą. Istniało kilka typów wozów rzymskich, które służyły do przewozu ludzi i ciężarów, a były nimi między innymi: carrus - mały wóz dwukołowy dla niewielkich ciężarów; rheda - czterokołowy wóz podróżny; dormitorium - duży wóz osobowy. Zdolność transportu konnego była jednak w dużym stopniu ograniczona ze względu na nieznaną uprzęży i podków, co utrudniało wykorzystanie koni na twardych kamiennych drogach rzymskich. Z tego też względu ograniczano dopuszczalne obciążenia wozów.

Według Kodeksu Teodozjusza (438 n.e.) wynosiły one: dla wozów rheda sześćosobowych - 327 kg, a dla wozów ciężkich drabiniastych - 490 kg. Na **rys. 2** przedstawiono wóz podróżny. Podróże wozami były z tego względu powolne. Kurierzy cesarscy i zwykli podróżni nie jeździli z większą szybkością niż 5 mil (ok. 7,5 km) na



Rys.2 Rzymski wóz podróżny (sarracum)

godzinę, tj. 75 km dziennie. Jednak specjaliści wysłannicy cesarscy w nagłych przypadkach byli w stanie przejechać dziennie 160 mil tj. 237 km. Cezar natomiast pokonywał dziennie na rhedzie, wozie czterokołowym 100 mil - 148 km.

Inaczej był organizowany ruch w Rzymie i większych miastach. W ciągu dnia zabroniony był ruch kołowy, wozem nie wolno było wjeżdżać, gdyż pojazdy powodowały powstawanie zatorów w wąskich uliczkach. W roku 47 p.n.e. Cezar wydał zarządzenie, że od wschodu słońca do zmierzchu należy wstrzymać ruch kołowy, a wozy które nie zdążyły opuścić miasta przed świtem musiały czekać przez cały dzień aż do nastania zmierzchu. Jeszcze bardziej

rygorystyczne ograniczenia ruchu kołowego wprowadził Klaudiusz, zabraniając całkowicie przejazdu przez miasto. Podróżujący zmuszeni byli przejść pieszo lub przesiąść się do lektyk.

Zagadnieniem ważnym dla podróżujących, którym interesowano się już w starożytności, było w miarę dokładne ustalenie odległości, którą pokonywali poruszający się po drodze. W tym celu Heron z Aleksandrii (II wiek p.n.e.) opisał urządzenie, które służyło do tego pomiaru o nazwie „hodometr”. Urządzenie to za pomocą gwintowanych rurek i kół zębatach, połączonych z obracającym się kołem pojazdu, przekazywało i notowało odległość, jaką przejechał pojazd.

Inaczej działał homometr opisany przez Witruwiusza. Przyrząd ten, który pokazano na **rys.3** był prostej konstrukcji, a jego działanie polegało na obracaniu się o jeden skok pionowo ustawionego koła zębatego przez trzpień przymocowany do piasty koła pojazdu. Po dokonaniu pełnego obrotu koła zębatego przesuwano w sposób analogiczny następnie poziome koło zębate, w którym znajdowały się otwory z okrągłymi kamieniami. W miarę przesuwania się otworów kamienie spadały do naczynia i określały liczbę przejechanych mil.



Rys.3 Licznik odległości (hodometr)

Tak, jak przy budowie dróg rzymskich stosowano różne konstrukcje nawierzchni dostosowane do potrzeb, dbając zarazem o ich dobre utrzymanie, tę samą zasadę stosowano przy budowie mostów, akweduktów i tuneli. Obiekty te, których szereg przetrwało do dziś, zachwycając swymi wspaniałymi konstrukcjami i trwałością przedstawimy w kolejnym artykule.

JÓZEF WIESŁAW POMYKAŁA

LITERATURA:

- » Alfred Wielkopolski, Zarys Gospodarczych Dziejów Transportu, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1975 r.
- » A. Rosset, Starożytne Drogi i Mosty, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1970 r. Literatura;
- » Alfred Wielkopolski, Zarys Gospodarczych Dziejów Transportu, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1975 r.
- » A. Rosset, Starożytne Drogi i Mosty, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1970 r.

Pierwszy Regionalny Oddział ITS POLSKA ruszył w Lublinie

12 czerwca br. rozpoczął działalność Regionalny Oddział ITS POLSKA w Lublinie. Jest on pierwszym zamiejscowym oddziałem Stowarzyszenia ITS Polska. Liderem grupy inicjatywnej jest Jerzy Ekiert. Udział w inauguracji lubelskiego oddziału wziął prezes ITS POLSKA Marek Litwin. Na siedzibę oddziału wybrano Dom Technika NOT przy ul. M. Curie - Skłodowskiej – Curie 3 w Lublinie.

ITS POLSKA jest profesjonalną, publiczno-prywatną inicjatywą mającą na celu wsparcie procesów rozwoju i wdrożenia Inteligentnych Systemów Transportowych. Dewizą systemów ITS jest: „Zbieraj dane raz i wykorzystuj je wiele razy, w różnych aplikacjach”, jako kwestii niezbędnej dla efektywnego wykorzystania systemów ITS.

W czasie spotkania lider grupy inicjatywnej Jerzy Ekiert zaprezentował planowaną działalność lubelskiego oddziału w okresie od 1.06.2012 r. do 31.12.2013 r. Członkowie lubelskiej placówki mają zająć się m.in. zorganizowaniem seminariów dotyczących zarządzania przestrzenią powietrzną w transporcie lotniczym oraz korytarza europejskiego „Via Carpatia”. J. Ekiert zasignalizował także, że w sferze zainteresowań oddziału lubelskiego pozostanie m.in. problem sterowania ruchem drogowym i parkowania

na terenie miast na przykładzie m. Lublina; przejścia graniczne na ścianie wschodniej – drogi, usprawnienia i skrócenia odpraw; bezpieczna i sprawna kolej, jako alternatywa dla towarowego i osobowego transportu drogowego.

Członkowie Regionalnego Oddziału ITS POLSKA w Lublinie razem z Prezes ITS POLSKA Markiem Litwinem spotkali się także z Jackiem Sobczakiem członkiem Zarządu Województwa Lubelskiego, odpowiedzialnym za infrastrukturę.

W zorganizowanej natomiast konferencji prasowej udział wzięli m.in. Zdzisław Tworek i Marek Żmijan z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz Marek Litwin prezes ITS POLSKA. Marek Litwin podkreślił, że ITS POLSKA jest inicjatywą mającą na celu wsparcie procesów rozwoju i wdrożenia Inteligentnych Systemów Transportowych. Natomiast Marek Żmijan podjął temat m. in. Centrum Zarządzania Ruchem oraz obwodnicy Lublina, a dokładnie węzła Lubartów, który ma być włączony do Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem.

Na siedzibę oddziału wybrano Dom Technika Naczelnej Organizacji Technicznej w Lublinie mieszczący się przy ul. M. Curie - Skłodowskiej – Curie 3. (opr. elle)

Złota Kielnia – Budowa Roku 2011

Polski Związek Inżynierów i Techników Budownictwa Oddział Lublin organizuje jubileuszową X edycję konkursu „Złota Kielnia” Budowa Roku 2011.

Konkurs od lat pozwala wyłonić wyróżniające się technicznie i organizacyjnie przedsięwzięcia budowlane oraz ich twórców.

Udział w nim promuje: obiekty cechujące się nowoczesnością, budowniczych obiektów oraz inwestorów. Jest też szczególną rekomendacją na rynku budowlanym.

Do konkursu, którego rozstrzygnięcie odbędzie się w IV kwartale 2012 r., mogły być zgłaszane obiekty budowlane wszystkich rodzajów budownictwa, zakończone w okresie od czerwca 2010 r. do końca maja 2012 r.

Patronat nad konkursem „Złota Kielnia” Budowa Roku 2011 sprawują: Wojewoda Lubelski, Marszałek Województwa Lubelskiego, Dyrektor Telewizji Polskiej S.A. Oddział w Lublinie oraz Prezes Zarządu Polskiego Radia Lublin S.A.

Szczegółowe informacje uzyskać można w siedzibie Polskiego Związku Inżynierów i Techników Budownictwa Oddział Lublin, ul. M. Curie-Skłodowskiej 3, 20-029 Lublin, tel./fax 81 532 91 29



Konkurs „O Kryształową Cegłę”

Polskie Towarzystwo Mieszkaniowe Lublin organizuje w tym roku XII edycję międzynarodowego konkursu „O Kryształową Cegłę – na najlepszą inwestycję budowlaną po obu stronach wschodniej granicy Unii Europejskiej”.

W jedenastu dotychczasowych edycjach zgłoszono ponad 600 inwestycji budowlanych z terenu województw: lubelskiego, podlaskiego, podkarpackiego, warmińsko – mazurskiego, a także ze Lwowa i obwodu lwowskiego, Łucka i obwodu wołyńskiego oraz z Białorusi, Litwy, Łotwy i Słowacji. Z roku na rok rośnie też liczba uczestników, nie wahających się poddać swoje osiągnięcia międzynarodowej krytyce. Otrzymałe Kryształowe Cegły i wyróżnienia wystawiają im najwyższe rekomendacje.

W konkursie wyodrębniono kategorię specjalną „**Obiekty sportowe i rekreacyjne**”, która stwarza możliwość dokumentowania i monitoringu realizacji strategii rozwoju gmin w obszarze regionów przyległych do wschodniej granicy Unii Europejskiej. W roku 2010 wprowadzono także kategorię proekologiczną: „**Partnerstwo dla Natury – Inwestycje Przyjazne Środowisku**”. Dotyczy ona obiektów budowanych bądź modernizowanych z zastosowaniem technik i technologii energooszczędnych, z poszanowaniem środowiska naturalnego.

Organizacją przedsięwzięcia zajmuje się Polskie Towarzystwo Mieszkaniowe Lublin. Konkursem kieruje Komitet Organizacyjny, który powołuje Kapitułę. Wręczenie prestiżowych nagród i wyróżnień tegorocznej edycji nastąpi podczas uroczystej gali, która odbędzie się w grudniu 2012 roku w Lublinie.

Wiosenna sesja egzaminacyjna na uprawnienia budowlane w LOIB



XI Zjazd Sprawozdawczy LOIIB

