



ZACHODNIA OBWODNICA LUBLINA NADZIEJA DLA WIELU KIEROWCÓW

- Spotkanie szkoleniowo-integracyjne w Hrubieszowie • Kontrowersyjna S19 •
- Urokliwe mosty Londynu • Kodeks urbanistyczno-budowlany pod lupą •

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
Biuletyn Informacji Publicznej:
www.bip.piib.org.pl

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

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

Biuro terenowe w Białej Podlaskiej

21-500 Biała Podlaska, ul. Narutowicza 10
(Dom Technika NOT Oddział Regionalny),
pok. nr 2 (I piętro)
Terminy dyżurów: w poniedziałki i czwartki
w godz. 11.00–14.00; w środy w godz. 9.00–13.00
biala@lub.piib.org.pl
tel. 83 343-62-05; fax 83 343-60-08

Biuro terenowe w Chełmie

22-100 Chełm, ul. Lwowska 13W
Terminy dyżurów: we wtorki w godz. 9.00–13.00
w środy i czwartki w godz. 15.00–18.00
chelm@lub.piib.org.pl; tel. 82 563-36-59

Biuro terenowe w Zamościu

22-400 Zamość, ul. Rynek Wielki 6
(Dom Technika NOT)
Terminy dyżurów: w poniedziałki i środy
w godz. 13.00–16.00; w piątki w godz. 12.00–16.00
zamosc@lub.piib.org.pl;
tel. 84 638-58-08, 84 639-10-28

PREZYDIUM OKRĘGOWEJ RADY LOIIB

Wojciech Szewczyk – przewodniczący
Joanna Gieroba – zastępca przewodniczącego
Teresa Stefaniak – zastępca przewodniczącego
Janusz Iberszer – zastępca przewodniczącego
Jan Ludwik Ziótek – sekretarz
Zbigniew Mitura – skarbnik
Tomasz Grzeszczak – członek Prezydium
Janusz Wójtowicz – członek Prezydium

CZŁONKOWIE OKRĘGOWEJ RADY LOIIB

Jerzy Adamczyk
Adam Borowy
Tadeusz Cichosz
Grzegorz Dobosz
Krzysztof Jurycki
Ireneusz Krupa
Bogdan Kucharski
Bolesław Matej
Zbigniew Miłosz
Andrzej Mroczek
Zbigniew Szcześniak
Tadeusz Wagner

OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

Wiesław Nurek – przewodniczący
Jerzy Kasperek – wiceprzewodniczący
Andrzej Pichla – wiceprzewodniczący
Jerzy Kamiński – sekretarz
Andrzej Adamczuk
Stanisław Bicz
Kazimierz Bonetyński
Lech Dec
Grzegorz Dębowski
Dariusz Flak
Anna Halicka
Bolesław Horyński
Maria Kosler
Stanisław Plechawski
Edward Woźniak

OKRĘGOWA KOMISJA REWIZYJNA

Leszek Boguta – przewodniczący
Dariusz Zaorski – wiceprzewodniczący
Anna Krasnodębska-Ciołek – sekretarz
Tadeusz Małaj
Andrzej Szkuat

OKRĘGOWY SĄD DYSCIPLINARNY

Władysław Król – przewodniczący
Zenon Misztal – wiceprzewodniczący
Iwona Żak – sekretarz
Barbara Chodkowska-Sagan
Zbigniew Dobrowolski
Andrzej Gwozda
Elżbieta Komor
Kazimierz Kostrzanowski
Józef Koszut
Sławomir Krasuski
Władysław Rawski
Katarzyna Trojanowska-Żuk
Kazimierz Żbikowski

OKRĘGOWI RZECZNIICY ODPOWIEDZIALNOŚCI ZAWODOWEJ

Anna Ostańska – koordynator
Grzegorz Gębka
Henryk Korczewski
Andrzej Leniak
Tomasz Lis
Kazimierz Stelmaszczuk

DELEGACI NA KRAJOWE ZJAZDY W KADENCJI 2014–2018

Leszek Boguta
Tadeusz Cichosz
Joanna Gieroba
Tomasz Grzeszczak
Janusz Iberszer
Andrzej Leniak
Zbigniew Mitura
Wiesław Nurek
Zbigniew Szcześniak
Wojciech Szewczyk
Janusz Wójtowicz



Dyżury pełnione przez członków organów LOIIB w 2016 r.

Członkowie Prezydium Okręgowej Rady

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

- » Zastępca przewodniczącego mgr inż. Joanna Gieroba – 12.01.2016, 12.04.2016, 12.07.2016, 25.10.2016
- » Zastępca przewodniczącego mgr inż. Janusz Iberszer – 09.02.2016, 24.05.2016, 30.08.2016, 29.11.2016
- » Zastępca przewodniczącego mgr inż. Teresa Stefaniak – 22.03.2016, 14.06.2016, 20.09.2016, 13.12.2016

OKręgowy Rzecznik Odpowiedzialności Zawodowej

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

Członkowie Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

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

- » dr inż. Wiesław Nurek – 12.01.2016, 12.04.2016, 12.07.2016, 11.10.2016
- » mgr inż. Jerzy Kasperek – 09.02.2016, 10.05.2016, 09.08.2016, 08.11.2016
- » inż. Jerzy Kamiński – 08.03.2016, 14.06.2016, 13.09.2016, 13.12.2016

Radca prawny

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

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

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



Lubelski Inżynier BUDOWNICTWA

Biuletyn Lubelskiej Okręgowej Izby
Inżynierów Budownictwa

PAŹDZIERNIK-LISTOPAD-GRUDZIEŃ 2016 (Nr 40)

ISSN 1897-3868 Nr 4/2016
Nr R. Pr. 895/06 LOIIB w Lublinie
Nakład: 6200 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
Wiesław Nurek – wiceprzewodniczący
Jerzy Adamczyk – sekretarz
Stanisław Bicz
Wiesław Bocheńczyk
Elżbieta Matej
Edward Partyka
Andrzej Pichla
Wiesław Pomykała
Ryszard Siekierski

Skład i druk

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

Redakcja zastrzega sobie prawo
skracania i adiustacji
publikowanych tekstów.

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

Na okładce:



Zachodnia
obwodnica Lublina

*Z okazji zbliżających się Świąt Bożego Narodzenia
życzymy Państwu,
aby były one pełne optymizmu i zrozumienia,
a nadchodzący Nowy Rok 2017 był
czasem osobistej i zawodowej realizacji,
spełnienia wszelkich marzeń
oraz obfitował w sukcesy i wszelką pomysłowość
życzy*

*Okręgowa Rada
Lubelskiej Okręgowej Izby
Inżynierów Budownictwa*



SPIS TREŚCI

Tym razem spotkaliśmy się w Hrubieszowie	4
Kodeks urbanistyczno-budowlany pod lupą	6
Dzień Budowlanych 2016 w LOIIB	8
Młoda Kadra obradowała w Lublinie	10
Szkolenia	11
70-lecie SITK RP Oddział w Lublinie	12
Zdobywanie uprawnień w LOIIB na tle innych okręgowych izb	13
Urokliwe mosty Londynu	14
Zachodnia obwodnica Lublina. Nadzieja dla wielu kierowców	18
Kontrowersyjna S19	20
Kościół garnizonowy w Puławach – przeobrażenia puławskiej świątyni	23
Ankieta dotycząca prenumeraty czasopism branżowych	26
Dzień Budowlanych w LOIIB w obiektywie	27

Tym razem spotkaliśmy się w Hrubieszowie

21 października br. w Hrubieszowie miało miejsce kolejne w tym roku spotkanie szkoleniowo-integracyjne organizowane przez Lubelską Okręgową Izbę Inżynierów Budownictwa. Było ono potwierdzeniem dużego zainteresowania tego typu spotkaniami ze strony członków lubelskiej izby.

Organizacja spotkań szkoleniowo-integracyjnych dla członków LOIIB w powiatach cieszy się dużym zainteresowaniem oraz aprobatą inżynierów czynnie działających i zrzeszonych w LOIIB. W spotkaniu w Hrubieszowie uczestniczyło 48 osób – członkowie LOIIB z terenu powiatu hrubieszowskiego i zaproszeni goście. Władze samorządowe reprezentował Józef Kuropatwa, starosta powiatu hrubieszowskiego, któremu obowiązki pozwoliły na krótką obecność na początku zebrania. Obecny był Zygmunt Kapera, naczelnik Wydziału Budownictwa i Architektury Starostwa Powiatowego w Hrubieszowie, Henryk Demendecki, naczelnik Wydziału Architektury, Geodezji i Gospodarki Nieruchomościami, Tomasz Brzóska pełniący funkcję Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Hrubieszowie. Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego reprezentował Jacek Horszczaruk. Wśród zaproszonych gości nie zabrakło drogowców. W spotkaniu wzięli udział Krzysztof Zwolan, kierownik Rejonu Dróg Krajowych w Zamościu, Andrzej Serafin, kierownik Rejonu Dróg Wojewódzkich w Hrubieszowie i Mirosław Kleszczewski, dyrektor Zarządu Dróg Powiatowych w Hrubieszowie. Z ramienia Okręgowej Rady LOIIB udział wzięli: Wojciech Szewczyk – przewodniczący i Teresa Stefaniak – z-ca przewodniczącego. W spotkaniu uczestniczyli także: Władysław Król, przewodniczący Okręgowego Sądu Dyscyplinarnego, Anna Ostańska, Okręgowy Rzecznik Odpowiedzialności Zawodowej

koordynator, Stanisław Plechawski, członek Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej i Arkadiusz Koralewski, główny specjalista ds. szkolenia w LOIIB.



W. Szewczyk, przewodniczący LOIIB

Zebranych gości i członków LOIIB powitał przewodniczący lubelskiej izby Wojciech Szewczyk, dziękując za przybycie i udział w spotkaniu. W dalszej części wystąpienia przekazał zebrany aktualne informacje o stanie liczebnym izby z podziałem na poszczególne branże, ze szczególnym uwzględnieniem powiatu hrubieszowskiego oraz zapoznał słuchaczy z działaniami podejmowanymi przez LOIIB. Przewodniczący poruszył aktualny i niepokojący dla środowiska temat zmian legislacyjnych, nad którymi trwają prace,

tj. kodeksu urbanistyczno-budowlanego oraz ustawy o zawodach architekta i inżyniera budownictwa. Następnie w imieniu starosty spotkanie rozpoczął Zygmunt Kapera, który powitał zebranych i w krótkim wystąpieniu przedstawił słuchaczom zadania realizowane przez Wydział Architektury i Budownictwa Starostwa Powiatowego w Hrubieszowie. Dalsza część zebrania



A. Ostańska, Okręgowy Rzecznik Odpowiedzialności Zawodowej – koordynator

miała charakter szkoleniowy. Władysław Król – przewodniczący Okręgowego Sądu Dyscyplinarnego zapoznał zebranych z działalnością Okręgowego Sądu Dyscyplinarnego, poruszył zagadnienia odpowiedzialności zawodowej i dyscyplinarnej, przedstawił w sposób wyczerpujący, jakie występują rodzaje przewinień, podał ich podstawę prawną, a także w ujęciu statystycznym omówił, jakimi sprawami zajmuje się OSD. Wskazał, że zdecydowana większość spraw prowadzona z tytułu odpowiedzialności zawodowej dotyczy



Sala obrad



W. Król, przewodniczący OSD



H. Demendecki

obwiniania kierowników budów o niedbałe pełnienie obowiązków. W końcowej części wystąpienia zaapelował, aby członkowie izby, pełniący samodzielne funkcje techniczne w budownictwie, szczególnie kierownicy budów zapoznali się z publikacją pt. Przewodnik kierownika budowy, które to wydawnictwo była dodatkiem do 4 numeru naszego czasopisma Lubelskiego Inżyniera Budownictwa z 2015 r.

Następnie wystąpiła Anna Ostańska – Okręgowy Rzecznik Odpowiedzialności Zawodowej – koordynator i kontynuowała temat odpowiedzialności zawodowej i dyscyplinarnej w ujęciu bardzo praktycznym, na przykładach. Poinformowała słuchaczy od kogo wpływają wnioski i jakie są stawiane zarzuty przeciwko członkom izby, pełniącym samodzielne funkcje techniczne w budownictwie. W swoim wystąpieniu omówiła przykładowe sprawy, które wpłynęły i były rozpatrywane przez okręgowych rzeczników odpowiedzialności zawodowej w 2015 r. i 2016 r. Informacje przekazane przez A. Ostańską były przekonujące, trafiły do wyobraźni i wywołały żywe reakcje zebranych. Zdecydowanie ułatwiły zrozumienie formalnych przepisów.

Stanisław Plechawski, członek Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej LOIIB zapoznał słuchaczy z procedurą uzyskiwania uprawnień budowlanych, wymaganymi warunkami, długością praktyk, z możliwymi specjalnościami i specjalizacjami oraz warunkami rozszerzenia posiadanych uprawnień. Zagadnienia związane z procesem budowlanym dotyczące procedur rozpoczęcia budowy i robót budowlanych przybliżył słuchaczom Zygmunt Kapera, naczelnik Wydziału Budownictwa i Architektury Starostwa Powiatowego. Zmiany wprowadzone do ustawy Prawo budowlane

ne były tematem wystąpień Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Hrubieszowie oraz przedstawiciela Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Lublinie. Szczegółowo zreferowano rozdział ustawy dotyczący postępowania poprzedzającego rozpoczęcie robót budowlanych, omówiono obiekty, których budowa w świetle nowych przepisów nie wymaga uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę oraz zmiany dotyczące zgłaszania budowy obiektów i wykonania robót budowlanych. Omówiono temat nieistotnych odstępstw od zatwierdzonego projektu budowlanego.

Problemy poruszane w wystąpieniach budziły duże zainteresowanie słuchaczy i stanowiły tematy rozmów oraz dyskusji w dalszej części spotkania. Na zakończenie części szkoleniowej spotkania wystąpił Henryk Demendecki, naczelnik Wydziału Architektury, Geodezji i Gospodarki

Nieruchomościami Urzędu Miejskiego w Hrubieszowie, który wypowiedział się na temat planów zagospodarowania przestrzennego i przekazał informację, że 75% obszaru miasta Hrubieszów posiada opracowany plan zagospodarowania przestrzennego. Następnie przybliżył zebranym tematy dotyczące zamierzeń inwestycyjnych miasta Hrubieszów.

Spotkanie zakończyły żywe dyskusje i rozmowy oraz wymiana doświadczeń na tematy branżowe. Zarówno część szkoleniowa, jak i integracyjna przebiegała w sympatycznej atmosferze i spotkała się z akceptacją uczestników.

TERESA STEFANIAK
zastępca przewodniczącego
Okręgowej Rady LOIIB

Fot. Z. Dobrowolski, A. Koralewski,
T. Stefaniak



Z. Kapera



S. Plechawski

Kodeks urbanistyczno-budowlany pod lupą

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa udostępniło i przekazało do konsultacji publicznych, zgodnie z wcześniejszymi zapowiedziami ministra Andrzeja Adamczyka i wiceministra odpowiedzialnego za budownictwo – Tomasza Żuchowskiego, projekt kodeksu urbanistyczno-budowlanego z dnia 30 września 2016 r. Jest to kolejne podejście w ostatnich latach celem kompleksowego uregulowania procesu inwestycyjno-budowlanego w Polsce. Poprzednio powołane w tym celu zespoły i komisja kodyfikacyjna z tym się nie uporały. Tym razem jest na to szansa, iż Sejm Rzeczypospolitej w niedługim czasie uchwali tę bardzo ważną dla inżynierów budownictwa i nie tylko, ustawę.

Projekt kodeksu urbanistyczno-budowlanego bazuje przede wszystkim na dotychczasowej ustawie z roku 2003 – o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz na wielokrotnie nowelizowanym Prawie budowlanym z roku 1994. Zastąpi te ustawy w całości po jego uchwaleniu. Kodeks zawierać będzie również część przepisów dotychczas zawartych w ustawie – o gospodarce nieruchomościami, w ustawie – Prawo geodezyjne i kartograficzne, jak również w rozporządzeniu dotyczącym – warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie oraz zawartych w tzw. specustawach (w tym w „specustawie drogowej”).

Cele do osiągnięcia, jakie postawili sobie autorzy projektu przed opracowaniem kodeksu urbanistyczno-budowlanego (kierownictwo i pracownicy Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa) to:

- » **Poprawa przewidywalności i usprawnienie procesu inwestycyjnego.**
- » **Zapewnienie efektywnego gospodarowania przestrzenią oraz wzmocnienie partycypacji społecznej w podejmowaniu rozstrzygnięć przestrzennych na wszystkich poziomach.**
- » **Efektywne lokalizowanie i realizacja inwestycji celu publicznego.**

Kodeks urbanistyczno-budowlany ma unormować zasady gospodarowania przestrzenią, tj.: kształtowanie i realizację polityki przestrzennej, przygotowanie terenów pod inwestycje i realizację inwestycji (w tym celu publicznego), nabywanie praw do nieruchomości przeznaczonych na cele publiczne, zasady utrzymania należytego stanu technicznego obiektów budowlanych i postępowanie w przypadku katastrofy budowlanej.

Przepisy kodeksu urbanistyczno-budowlanego (dalej KUB), zawarte są w KSIĘGACH I – VII i obejmują łącznie 607 artykułów. I tak poszczególne KSIĘGI w kolejności zawierają:

- I – **przepisy ogólne** w tym: określenie zakresu przedmiotowego KUB, tzw. **słowniczek**, czyli znaczenie pojęć i skrótów użytych w KUB oraz zasady ogólne, m.in. zasadę **zrównoważonego rozwoju**.
- II – zawiera unormowania z zakresu **kształtowania polityki przestrzennej**: przepisy wspólne dla aktów planowania przestrzennego, zasady **polityki przestrzennej w gminie**, realizacja polityki przestrzennej **na poziomie wojewódzkim i krajowym** oraz na obszarach funkcjonalnych. Ta księga określa również: formy współpracy samorządowej w planowaniu przestrzennym, zasady mediacji planistycznych, nadzór nad działalnością jednostek samorządu terytorialnego w zakresie podejmowanych uchwał, zasady powoływania i pracy organów doradczych (komisji urbanistycznych) dla jednostek samorządu terytorialnego i zasady wyznaczania na obszarach gmin obszarów szczególnych (zastrzeżonych i rewitalizacji).
- III – **regulacje dotyczące procesu inwestycyjnego** w tym: **obowiązku wykonania przez gminy – inwestycji** stanowiących jej **zadanie własne**, ujętych w **planie miejscowym**. Księga ta określa również: zasady realizacji inwestycji **na obszarach nieobjętych planem miejscowym, rygory dotyczące realizacji inwestycji** (w tym wymagania podstawowe dla obiektów budowlanych), zasady **sytuowania obiektów i urządzeń budowlanych, kategorie inwestycji** (związane z realizacją różnych obiektów budowlanych), **zasady przygotowania inwestycji** (opracowanie projektu budowlanego), podział nieruchomości, **ustalanie (uzgadnianie) przebiegu infrastruktury**, budowy przyłączy, realizacji inwestycji w tym **obowiązki uczestników procesu inwestycyjnego, uzyskania zgody inwestycyjnej** (pozwolenia na realizację robót budowlanych – budowy lub tzw. **milczącej zgody**



i ich ewentualnych zmian). Zawiera ponadto ważne dla inżynierów budownictwa przepisy dotyczące **wykonania robót budowlanych i oddania w użytkowanie** oraz realizacji inwestycji **celu publicznego**, z uwzględnieniem uzyskiwania decyzji środowiskowych i zintegrowanych. Księga ta zawiera również: regulacje dotyczące **nabywania praw do nieruchomości** (zawierania umów), negocjacji w tym zakresie, **wywłaszczenia** i ustanawiania publicznych ograniczeń sposobu korzystania z nieruchomości położonych w pasie drogowym i przyznawanie związanych z tym **odszkodowań**.

IV – dotyczy **utrzymania właściwego stanu technicznego obiektów budowlanych** i postępowania na wypadek **katastrofy budowlanej**. Przepisy w tym zakresie uległy niewielkim zmianom, w stosunku do obecnie obowiązującego Prawa budowlanego. Najistotniejsza zmiana polega na tym, iż **katastrofą budowlaną** będzie **każde gwałtowne zniszczenie obiektu budowlanego** a nie jak obecnie „niezamierzone”.

V – ustanawia przepisy dotyczące **postępowania w przypadku naruszenia przepisów KUB**, w tym zasad i trybu przeprowadzania przez nadzór budowlany **postępowań legalizacyjnych** oraz **nakładania kar** pieniężnych i prowadzenia postępowań **naprawczych**.

VI – to określenie form i treści prowadzenia **rejestrów urbanistyczno-budowlanych**, z wyszczególnieniem zamieszczanych w nich koniecznych danych w systemie teleinformatycznym.

VII – to przepisy **końcowe KUB**, zgodnie z którymi, datę wejścia w życie przepisów KUB, będzie regulować ustawa – Przepisy wprowadzające kodeks urbanistyczno-budowlany.

Przepisy projektu **KUB nie zawierają** uregulowań z zakresu obejmującego zasady **sprawowania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie** oraz **odpowiedzialności zawodowej w budownictwie** z tego tytułu. Domniemać należy, iż te przepisy, zawarte dotychczas w **Prawie budowlanym**, zostaną przeniesione do ustawy **o samorządzie zawodowym architektów oraz inżynierów budownictwa**.

Projekt KUB zawiera szczegółowe regulacje prawne dotyczące **procesu inwestycyjno-budowlanego**. Na tym etapie procedowania wskazane jest, aby ich szczegółowo nie omawiać we wstępnym artykule na ten temat. Projekt KUB zawiera całość regulacji z przebiegu procesu inwestycyjno-budowlanego, mimo to jest jeszcze niedopracowany. Zawiera błędy, nieścisłości, błędne niefortunne określenia i wymaga znacznych korekt. Po jego **uchwaleniu przez Sejm RP** będzie odpowiedni czas, aby omówić jego regulacje szczegółowo, po wprowadzonych zmianach i poprawkach.

Warto jednak przytoczyć na koniec artykułu kilka proponowanych w projekcie **KUB** uregulowań **zmieniających dotychczasowe przepisy** zawarte w **Prawie budowlanym**. I tak **wg projektu KUB**:

- » **Nie będzie wszczynane postępowanie w sprawie naruszeń KUB**, jeżeli od

dnia zakończenia wykonania inwestycji (budowy) **upłynęło 10 lat!** (art. 587).

- » Zmienia się struktury **nadzoru budowlanego** w Polsce. Znikną **PINB** (powiatowe inspektoraty nadzoru budowlanego), a pojawią się większe jednostki **obejmujące obszarem kilka powiatów – OINB** (okręgowe inspektoraty nadzoru budowlanego).

- » **Dziennik budowy** będzie mógł być prowadzony w formie **elektronicznej!**? (art. 414 p 4)

- » Wśród **uczestników procesu budowlanego** wg projektu KUB są:

1. **Główny projektant**, projektant współpracujący lub projektant sprawdzający.
2. **Kierownik budowy** lub kierownik robót.
3. **Inspektor nadzoru technicznego** oraz jak dotychczas zawsze **inwestor** (art. 357).

- » **KUB przewiduje 6 kategorii inwestycji** (art. 314).

I tak:

- w kategorii **1** – mają się znaleźć **najprostsze konstrukcje**,
- w kategorii **2** – **mniej skomplikowane inwestycje**, a
- w kategoriach **3–6** – **bardziej skomplikowane inwestycje** w tym np.: domy jednorodzinne, stadiony czy elektrownie. Uściślić te kategorie ma odpowiedni akt wykonawczy (rozporządzenie Rady Ministrów).

- » W przepisach prawa miejscowego mają się pojawić – **Miejscowe Przepisy Urbanistyczne** (wg autora – **brak uchwalonych** miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego **dla ok. 50% obszaru Polski**, będzie nadal głównym „wąskim gardłem” i **hamulcem procesu inwestycyjno-budowlanego**).

- » **Inwestycje celu publicznego** mają być podzielone na **trzy klasy**:

I – inwestycje strategiczne – głównie liniowe,

II – pozostałe inwestycje liniowe, w których postępowania administracyjne mają charakter masowy ze względu na ilość stron,

III – pozostałe inwestycje.

- » **Projekt budowlany** ma się składać przede wszystkim z: **projektu urbanistyczno-architektonicznego** i **projektu technicznego** (art. 318 p 1).

- » **Przyłącze to budowla** (art. 349 p 2) – dotychczas urządzenie.

- » **Zgoda inwestycyjna** będzie wydawana przez **organ administracji inwestycyjnej** na realizację inwestycji (budowy – robót) (art. 374) – zastępować ma dotychczasowe: **pozwolenia na budowę, zgłoszenia budowlane, zgłoszenie zamiaru zmiany sposobu użytkowania obiektu budowlanego** oraz czasami konieczne **decyzje – o warunkach zabudowy działki czy terenu**. Wątpliwości budzi „milcząca zgoda” regulowana **art. 391** – niefortunne określenie i zasady udzielania.

- » Projekt **KUB przewiduje** podobnie, jak to jest w „specustawach” – **wydawanie decyzji zintegrowanych** (budowa dróg), które będą **rozstrzygać o**:

- podziale nieruchomości i wywłaszczeniu,
- ograniczeniu sposobu korzystania z nieruchomości,
- **zgodzie inwestycyjnej**.

- » Funkcje **organów nadzoru budowlanego** w sprawach dotyczących **zabytków** mają pełnić **organy ochrony zabytków** (art. 442 p 2) – dobra zmiana, ale powinny również pełnić funkcje administracji inwestycyjnej (dotychczas budowlanej).

- » **Katastrofą budowlaną jest gwałtowne zniszczenie obiektu budowlanego lub jego części** (art. 579) – zmiana, która już dawno powinna być wprowadzona. Obecnie w **Prawie budowlanym** istnieje dookreślenie katastrofy – „**niezmierzona**”.

Podsumowując, życzyć nam wszystkim trzeba, aby został uchwalony kodeks urbanistyczno-budowlany **w pełni satysfakcjonujący nasze środowisko**.

mgr inż. WIESŁAW BOCHEŃCZYK



Dzień Budowlanych 2016 w LOIIB

„Dzień Budowlanych” i „Dzień Inżyniera Budownictwa” członkowie Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa świętowali w tym roku w lubelskim Centrum Konferencyjno-Wystawienniczym „Etiuda”.

W spotkaniu udział wzięło około 400 członków LOIIB z całego województwa lubelskiego oraz goście reprezentujący: władze wojewódzkie i samorządowe, Politechnikę Lubelską, stowarzyszenia naukowo-techniczne oraz organizacje współpracujące z lubelską izbą. Przybyło także dwóch przedstawicieli z zaprzyjaźnionych okręgowych izb: p. Józef Kluska ze Śląskiej OIIB i Roman Lulis z Mazowieckiej OIIB.

Po przywitaniu wszystkich uczestników spotkania W. Szewczyk, przewodniczący Okręgowej Rady LOIIB omówił działalność samorządu zawodowego w ostatnim roku. Przewodniczący LOIIB zwrócił m. in. uwagę na pierwszą tegoroczną sesję egzaminacyjną na uprawnienia budowlane, zaakcentował współpracę lubelskiego samorządu zawodowego z władzami samorządowymi i administracyjnymi, stowarzyszeniami naukowo-technicznymi i Politechniką Lubelską. Przybyli na spotkanie goście w swoich wypowiedziach zwracali uwagę na dobrą współpracę z lubelskim samorządem zawodowym inżynierów budownictwa, doceniali pracę inżynierów budownictwa i ich wpływ na rozwój gospodarki.

„Z zainteresowaniem i aprobatą obserwuję działalność Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa. Cieszy mnie rozwój samorządu zawodowego branży budowlanej oraz działania nakierowane na podnoszenie kwalifikacji czy propagowanie idei przedsiębiorczości. Serdecznie pozdrawiam uczestników spotkania z okazji Dnia Budowlanych i Dnia Inżyniera Budownictwa. W tym wyjątkowym dniu składam Państwu gratulacje i wyrazy uznania za wkład w umacnianie potencjału polskiego budownictwa oraz działalność na rzecz województwa lubelskiego” – napisał Marszałek Województwa Lubelskiego Sławomir Sosnowski w liście skierowanym do

W. Szewczyka, przewodniczącego LOIIB, który został odczytany przez Krzysztofa Tajera.

Prezes Polskiego Towarzystwa Mieszkaniowego Lublin Kazimierz Widysiewicz podziękował członkom lubelskiej izby za aktywny udział w Konkursie „O Kryształową Cegłę” – na najlepszą inwestycję budowlaną po obu stronach wschodniej granicy Unii Europejskiej na Szlaku Słońca i Śniegu. Podkreślił profesjonalną wiedzę, kompetencje zawodowe oraz zaangażowanie w ocenę dokonań inwestycyjnych i architektonicznych obiektów wykonanych w regionach Europy Wschodniej. Ogłosił także, że PTM Lublin nadało W. Szewczykowi, przewodniczącemu LOIIB, Honorowy Tytuł – Promotor Regionów Europy Wschodniej. Tytuł ten potwierdza dotychczasowe zasługi w propagowaniu najlepszych wzorców i nowoczesnych rozwiązań w architekturze i budownictwie, ma stanowić inspirację do dalszego dotrzymywania wysokich standardów etyki zawodowej, odpowiedzialności społecznej i nowatorskiego charakteru działalności.

A. Halicka, prorektor ds. współpracy z otoczeniem społeczno-biznesowym Politechniki Lubelskiej zwróciła uwagę na dotychczasową współpracę Politechniki Lubelskiej z LOIIB oraz podziękowała za wspieranie działań na rzecz rozwoju młodej kadry technicznej. Zadeklarowała kontynuowanie dotychczasowej linii współdziałania politechniki z lubelską izbą oraz rozszerzanie płaszczyzny współpracy.

Podczas oficjalnej części spotkania odznaczono trzech członków LOIIB – Zbigniewa Dobrowolskiego, Józefa Koszuta i Władysława Rawskiego – Złotymi Odznakami Honorowymi Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa. Dekoracji dokonała Joanna Gieroba, wiceprezes PIIB i Wojciech Szewczyk, przewodniczący LOIIB.

Następnie uhonorowano osoby świętujące 50-lecie nadania uprawnień budowlanych. W tym roku były to 24 osoby i po raz pierwszy w historii lubelskiej Izby była to tak



W. Szewczyk, J. Koszut, Z. Dobrowolski, W. Rawski, J. Gieroba

duża liczba. Każdy otrzymał pismo gratulacyjne od Andrzeja R. Dobruckiego, prezesa PIIB i okolicznościową statuetkę, specjalnie przygotowaną na tę okazję. Był to i miły akcent wrześniowej uroczystości, i niejednemu z naszych wyróżnionych kolegów łezka w oku się zakręciła, że to już tyle lat ...

W dalszej części spotkania dokonano także po raz kolejny rozstrzygnięcia konkursu na najlepsze prace dyplomowe wykonane na kierunku Budownictwo na Wydziale Budownictwa i Architektury oraz na Wydziale Inżynierii Środowiska Politechniki Lubelskiej w roku akademickim 2015/2016. W komisji konkursowej uczestniczyli przedstawiciele LOIIB i ocenie poddano inżynierskie oraz magisterskie prace dyplomowe. Wręczenia nagród dokonali: Anna Halicka, prorektor ds. współpracy z otoczeniem



Przemawia K. Tajera



Przemawia K. Widyszewicz



Przemawia J. Kluska

społeczno-biznesowym, Alicja Siuta-Olcha, prodziekan ds. nauki Wydziału Inżynierii Środowiska i Marek Grabias, prodziekan ds. studenckich na Wydziale Budownictwa i Architektury Politechniki Lubelskiej. Najwyższe noty wśród magisterskich prac dyplomowych uzyskała praca Tomasza Podgórnika, drugie miejsce zajęła praca – Łukasza Bociana i trzecie miejsce – praca Emila Zająca. Wśród prac inżynierskich, zdaniem komisji konkursowej, najlepsza okazała się praca przygotowana przez Adriana Wojtyłę, następnie praca Piotra Popielarza i trzecim miejscem wyróżniono pracę Radosława Włocha.

Po zakończeniu części oficjalnej lubelskiego spotkania rozpoczęto blok rekreacyjno-rozrywkowy występem Formacji Tańca Towarzystwskiego „Gamza” z Politechniki Lubelskiej, która zaprezentowała się w tanecznym show „Gamza in America”. Wirujące tancerki w rytm niespokojnej muzyki i tancerze wykonujący zgrabne układy taneczne mogli cieszyć oko niejednego z uczestników spotkania,

Następnie rozpoczęły się konkursy i gry specjalnie przygotowane na tę okoliczność przez Agencję „Raki”. Od początku przez cały czas trwania bloku rekreacyjnego czynne było Kasyno Szczęścia, ze stołami do gry w pokera, ruletkę oraz Black Jacka. Uczestnicy spotkania mogli wziąć udział w zawodach indywidualnych, jak np. poławiacze pereł, wbijanie gwoździ na czas, wyścigach samochodów zdalnie sterowanych oraz konkursach zespołowych, jak np. wybudujemy nowy dom. Na boisku zorganizowano turniej piłkarski drużyn 4-osobowych oraz turniej rzutów osobistych. Na zakończenie bloku konkursowego najlepszym uczestnikom wszystkich gier i zabaw zostały wręczone zasłużone nagrody.

Na zakończenie obchodów „Dnia Budowlanych” i „Dnia Inżyniera Budownictwa” odbył się pokaz sztucznych ogni.

URSZULA KIELLER-ZAWISZA



Osoby świętujące 50-lecie nadania uprawnień budowlanych

- | | |
|------------------------------|-------------------------------|
| 1. Berek Ryszard | 13. Piątak Mieczysław |
| 2. Bojczuk Piotr | 14. Polakowski Andrzej |
| 3. Chyżyńska Grażyna Maria | 15. Pomykała Józef Wiesław |
| 4. Gospodarek Stanisław | 16. Przybyś Tadeusz |
| 5. Klempka Tadeusz | 17. Suski Karol Marian |
| 6. Kucharski Leopold | 18. Ślipaczek Zbigniew Jan |
| 7. Kukielka Jan | 19. Ulanowski Aleksander |
| 8. Latos Czesław | 20. Wałachowski Henryk Marian |
| 9. Łakomski Edward Piotr | 21. Wilczopolski Edward |
| 10. Matyjewicz Piotr Andrzej | 22. Wnuk Stanisław |
| 11. Mazur Janusz Andrzej | 23. Woś Józef |
| 12. Mitura Zbigniew | 24. Wysokiński Jerzy |



Młoda Kadra obradowała w Lublinie

W dniach 14-16.10.2016 r. odbył się w Lublinie XVI Krajowy Zjazd Naukowo-Techniczny Młodej Kadry Polskiego Związku Inżynierów i Techników Budownictwa. Celem tych spotkań jest rozwijanie wiedzy technicznej młodych inżynierów i techników.

W oficjalnym rozpoczęciu zjazdu udział wzięli m.in. Anna Halicka, prorektor ds. współpracy z otoczeniem społeczno-biznesowym Politechniki Lubelskiej, Wiktor Piwowski, Sekretarz Generalny PZITB; Teresa Stefaniak, zastępca przewodniczącego Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa, Marek Grabias, prodziekan ds. studenckich, studia I stopnia i Bartłomiej Kwiatkowski, prodziekan ds. studenckich, studia II stopnia Wydziału Budownictwa i Architektury PL, Wiktor Dziubiński, przewodniczący PZITB Oddział Lublin, Piotr Szymczak, przewodniczący Komitetu Młodej Kadry PZITB.

Anna Halicka w swoim wystąpieniu podkreśliła, jak ważne jest zdobywanie nauki i wykorzystywanie jej w późniejszej pracy. Wiktor Piwowski zwrócił uwagę na działalność społeczną, rozwijanie wspólnych pasji i zainteresowań, pomaganie sobie wzajemnie. Wiktor Dziubiński życzył Młodej Kadrze PZITB owocnych obrad i kreatywnego działania.

Na obrady do Lublina przybyło 63 delegatów z 18 Oddziałów i 20 kół PZITB z całej Polski, a organizatorem XVI Krajowego Zjazdu było PZITB Oddział Lublin z Kołem Młodych funkcjonującym przy Politechnice Lubelskiej. Spotkania te mają charakter cykliczny i odbywają się co pół roku w różnych województwach. Lublin był gospodarzem po raz drugi (wcześniej w 2012 r.). Młodzi inżynierowie i studenci obradowali w budynku Wschodniego Innowacyjnego Centrum Architektury Wydziału Budownictwa i Architektury Politechniki Lubelskiej.

Zjazd połączony został z konferencją pt. „Buduj bezpiecznie”. Rozpoczęła ją prelekcja Anny Smolarz, nadinspektor pracy PIP OIP w Lublinie, która zapoznała uczestników z przyczynami i skutkami wypadków przy pracy na tle stwierdzanych nieprawidłowości podczas prowadzonych czynności kontrolnych przez inspektorów pracy. Przybyli mogli zapoznać się także z budownictwem wykorzystującym konopie przemysłowe, które przedstawił Przemysław Brzyski z WBiA PL. Odbyła się także prezentacja nowoczesnych metod projektowania 3D konstrukcji budowlanych oraz omówiono innowacyjne zbrojenie betonu z wykorzystaniem prętów i siatek zbrojeniowych kompozytowych.

Rozstrzygnięto także konkurs na najlepszy artykuł mający na celu podniesienie świadomości zachowania zasad bezpieczeństwa w budownictwie, którego zwycięzcą został Michał Czopek z Politechnik Częstochowskiej.

Na zakończenie pierwszego dnia przygotowano tzw. Debatę Oksfordzką, której tematem była konieczność zatrudniania w wykonawstwie osób wykwalifikowanych. Drugiego dnia uczestnicy zjazdu odwiedzili budynek Ecotech-Complex, budowę mostu nad Bystrzycą przy ul. Muzycznej oraz zwiedzili Lublin.

RED.

Fot. T. Bujnowski, U. Kieller-Zawisza



Szkolenie Krajowej i Okręgowych Komisji Kwalifikacyjnych

W dniach 8-10 września br. miało miejsce szkolenie członków Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej PIIB i szesnastu okręgowych komisji kwalifikacyjnych. Uczestniczyli także pracownicy biur obsługujące komisje kwalifikacyjne.

Podczas szkolenia omówiono aktualne problemy samorządu zawodowego inżynierów budownictwa w kontekście zasad uzyskiwania uprawnień budowlanych. Podjęto temat problematyki postępowania kwalifikacyjnego i egzaminacyjnego w świetle aktualnych regulacji prawnych

oraz wniosków wynikających z odwołań. Dyskutowano także nad zagadnieniami zgłoszonymi przez okręgowe komisje kwalifikacyjne.

Podstawowymi celami szkolenia było wyjaśnienie pojawiających się wątpliwości w praktycznym stosowaniu prawa przy nadawaniu uprawnień budowlanych oraz utrzymanie takich samych wysokich standardów we wszystkich okręgowych komisjach kwalifikacyjnych.

Lubelską Okręgową Izbę Inżynierów Budownictwa reprezentowali: Wiesław Nurek,



Lubelska delegacja z A. R. Dobruckim, prezesem PIIB przewodniczący OKK, Jerzy Kamiński, sekretarz i Andrzej Pichla, członek OKK oraz Ewa Musz, pracownik biura LOIIB.

Narada sekretarzy i dyrektorów

1-2 września br. odbyło się szkolenie sekretarzy okręgowych rad i dyrektorów biur. W czasie dwudniowego spotkania omówiono tematy i problematykę istotną dla funkcjonowania oraz współpracy sekretarzy i dyrektorów. Podjęto tematy dotyczące m.in. ochrony danych osobowych, ubezpieczenia członków PIIB, świadczenia usług transgranicznych i uznawania kwalifikacji.

Zapoznano się ze zmianami w prawie pracy, które miały miejsce w 2016 r. i do-

tyczyły umów o pracę, a także z zasadami rozliczania delegacji służbowych. Uczestnicy zostali również poinformowani o planowanej zmianie dotyczącej funkcjonowania strony internetowej PIIB oraz udoskonalania i rozszerzania jej dotychczasowej oferty. Mówiono także o nawigacji strony internetowej PIIB, programie BUD-INFO i Serwisie Budowlanym.

W obradach uczestniczył Jan Ludwik Ziółek, sekretarz Okręgowej Rady LOIIB i Zbigniew Szczęśniak, dyrektor biura LOIIB.



Na pierwszym planie Z. Szczęśniak i J. Ludwik Ziółek

Szkolenie rzeczników i sędziów

W dniach 26-28 października br. w Warszawie odbyło się szkolenie członków Krajowego Sądu Dyscyplinarnego oraz Krajowych Rzeczników Odpowiedzialności Zawodowej wraz z okręgowymi rzecznikami odpowiedzialności zawodowej oraz przewodniczącymi OSD. Odbyła się także narada z przedstawicielami Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego i Wojewódzkich Inspektoratów Nadzoru Budowlanego.

W czasie szkolenia rzeczników odpowiedzialności zawodowej i sędziów omawiano sprawy wpływające do sądów dyscyplinar-

nych oraz rzeczników odpowiedzialności. Na konkretnych przykładach wyjaśniane były zawiłości prawne wymagające dodatkowego komentarza. Podczas spotkania z reprezentantami GUNB i WINB dyskutowano o współpracy i podejmowanych wspólnych działaniach dla dobra członków samorządu zawodowego inżynierów budownictwa.

LOIIB reprezentowali: Władysław Król, przewodniczący OSD, Anna Ostańska, Rzecznik Odpowiedzialności Zawodowej – koordynator, Andrzej Leniak, członek KSD i Agnieszka Jaśkiewicz, pracownik biura LOIIB.



A. Jaśkiewicz, A. Leniak i W. Król

70-LECIE SITK RP ODDZIAŁ W LUBLINIE

1 października 2016 r. w Dworku Kościuszków położonym na terenie Ogrodu Botanicznego UMCS w Lublinie swój jubileusz 70-lecia działalności obchodziło Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP Oddział w Lublinie.

Do Dworku Kościuszków licznie przybyli członkowie SITK RP Oddział w Lublinie i zaproszeni goście. Wspólnie wspominali historię powstania Stowarzyszenia w roku 1946, kiedy to zawiązał się Komitet Organizacyjny przygotowujący Walne Zgromadzenie Oddziału SITK RP.

Na początku działalności lubelski oddział SITK RP liczył 128 członków zrzeszonych w 8 kołach zakładowych. Jego liczebność na przełomie lat zmieniała się, a okres świetności datuje się na rok 1988, kiedy to Oddział liczył 1912 członków, zrzeszonych w 57 kołach.

Na przestrzeni lat 18 razy zmieniały się Zarządy Oddziału, 12 razy zmieniali się prezesi. Najdłużej piastującym stanowisko prezesa był Zbigniew Mitura (od 1984 r. do 2010 r.). Obecnie Prezes Honorowy Stowarzyszenia. Teraz w lubelskim Oddziale funkcjonuje 17 kół zakładowych zrzeszających 227 członków.

Spotkanie w pięknym jesiennym plenerze Ogrodu Botanicznego UMCS przebiegało w atmosferze wspomnień o czasach aktywności naszych członków, o wspólnie rozwiązywanych problemach, wycieczkach techniczno-turystycznych, spotkaniach oraz kolegach i koleżankach, którzy współtworzyli środowisko, a których już nie ma wśród nas.

Ciesząc się z dokonań oraz wkładu, jaki nasi członkowie poczynili na rzecz rozwoju branży budowlanej, a także postępu i rozwoju transportu życzymy członkom Stowarzyszenia wielu twórczych dokonań, wytrwałości w zmaganiach z codziennymi problemami oraz wszelkiej pomyślności, zarówno osobistej jak i zawodowej.

MACIEJ KOWAL
Prezes SITK RP Oddział w Lublinie



Zdobywanie uprawnień w LOIB na tle innych okręgowych izb

Od początku funkcjonowania samorządu zawodowego inżynierów budownictwa, tj. od 2002 roku odbyło się 27 sesji egzaminacyjnych dla osób ubiegających się o uzyskanie uprawnień budowlanych. Zasady przeprowadzania egzaminu zmieniały się na przestrzeni tych lat w stosunkowo niewielkim zakresie. Egzamin od początku składał się z części pisemnej w formie testu, a po uzyskaniu pozytywnej oceny z części ustnej.

Na ostatniej XXVII sesji pozytywny wynik egzaminu w skali kraju uzyskało 2818 osób przy zdawalności w teście 86,4%, a w części ustnej – 77,2%. W Lubelskiej Okręgowej Izbie Inżynierów Budownictwa było to odpowiednio 88,84% i 86,78%. W innych okręgowych izbach zdawalność testu była: najwyższa w Wielkopolskiej OIIB – 92,98% i Śląskiej OIIB – 91,94%, zaś najniższa w Łódzkiej OIIB – 80,26% i Podkarpackiej OIIB – 80,53%. Na części ustnej największą zdawalność odnotowano w Opolskiej OIIB – 86,96%, zaś najmniejszą w Śląskiej OIIB – 64,32%.

Dokonując oceny zdawalności w skali kraju na przestrzeni ostatnich 5 lat można zauważyć wyraźne „tąpnięcie” w II sesji roku 2014 r. To efekt wprowadzenia zmian w prawie budowlanym („reforma Gowina”), w tym skrócenie wymaganego stażu zawodowego i zaostrzenie kryteriów egzaminacyjnych. Do I sesji 2014 r. zdawalność testu wynosiła ok. 90%, a ustnego ok. 85%, natomiast w II sesji 2014 r. zdawalności obu części egzaminu nie przekroczyła 80%.

Tyle w skrócie o procentach, natomiast w liczbach bezwzględnych w pierwszej sesji egzaminacyjnej 2016 r. na 2818 nadanych uprawnień w skali kra-



Egzamin ustny w LOIB

ju złożyło się m.in. 197 w Lubelskiej OIIB (7 wynik), 389 w Mazowieckiej OIIB (najwięcej) i 52 w Lubuskiej OIIB (najmniej).

Od negatywnych decyzji Okręgowych Komisji Kwalifikacyjnych złożono do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej (a było ich w skali kraju 495 w odniesieniu do testu i 831 w odniesieniu do egzaminu ustnego) 19 odwołań (11 test, 8 ustny). Krajowa Komisja Kwalifikacyjna po rozpatrzeniu zasadności tych odwołań utrzymała w mocy 12. W OKK LOIB złożono jedno odwołanie, które KKK uznała za bezzasadne.

dr WIESŁAW NUREK
Przewodniczący
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej
LOIB

Jesienna sesja w LOIB

Z końcem sierpnia upłynął termin składania wniosków o dopuszczenie do jesiennej sesji egzaminacyjnej (egzamin testowy 18 listopada br.). W miesiącu wrześniu zespoły kwalifikacyjne złożone z członków Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej rozpatrzyły i dokonały kwalifikacji łącznie 181 wniosków. W poszczególnych specjalnościach było to: 74 w konstrukcyjno-budowlanej; 20 inżynierskiej drogowej; 7 inżynierskiej mostowej; 3 inżynierskiej hydrotechnicznej; 2 inżynierskiej kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych; 34 instalacyjnej w zakresie sieci instalacji i urządzeń cieplnych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych; 40 instalacyjnej w zakresie sieci instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych; 1 instalacyjnej w zakresie sieci instalacji i urządzeń telekomunikacyjnych. Kandydaci najczęściej ubiegają się o uprawnienia do kierowania robotami bez ograniczeń (119 wniosków).

Do egzaminu w jesiennej sesji mogło przystąpić nawet 263 kandydatów, gdyż 82 osoby uzyskały pozytywne decyzje o zakwalifikowaniu do egzaminu jeszcze przed majową sesją, lecz z różnych powodów do niej nie przystąpiły lub zdając egzamin nie uzyskały pozytywnej oceny z testu, ewentualnie z części ustnej.

Statystyki z egzaminu testowego i ustnego z jesiennej sesji egzaminacyjnej 2016 r. zamieścimy w następnym numerze biuletynu.



Urokliwe mosty Londynu

W ramach cyklu publikacji poświęconych mostom, zrealizowanym w różnych ważniejszych miastach europejskich, tym razem chcemy Państwu przedstawić mosty Londynu.

Budowa pierwszych przepraw mostowych na Wyspach Brytyjskich sięga okresu, kiedy na wyspach pojawiły się pierwsze ludy, a były nimi Celtowie, Brytowie i plemiona Piktów. W British Museum przechowywany jest kamienny topór sprzed 100 tysięcy lat uważany za najstarszy ślad pobytu człowieka na obszarze późniejszego Londynu.

Ludy te wędrując w poszukiwaniu dogodnych miejsc osiedlenia się, musiały pokonywać liczne przeszkody, którymi głównie były rzeki, ale również większe nadmorskie akweny wodne do pokonywania, których najprawdopodobniej wykorzystywano na początku płycizny rzek, układając na nich głazy kamienne, a następnie wznosząc pierwsze proste konstrukcje drewniane. O moście na Tamizie w Londynie pisał już rzymski historyk Kassjusz Dion, który wspominał, że gdy Rzymianie zdobyli Brytanię, zastali na Tamizie most drewniany.

Po osiedleniu się przybyłych ludów powstawały coraz większe osady, a w wyniku ich rozwoju pierwsze na Wyspach Brytyjskich miasta. Okres ten był też początkiem budowy pierwszych stałych mostów już nie tylko drewnianych, ale również kamiennych.

Kiedy w 43 r. n.e. rozpoczął się podbój Brytanii przez Rzym, w miejscu obecnej stolicy powstał obóz wojskowy, a po stłumieniu antyrzymskich powstań wybudowano, otoczone murami miasto – Londinium. Miasto to w wyniku rozwoju handlu, stało się wkrótce jednym z bogatszych w imperium i w III w. liczyło już ponad 50 tys. mieszkańców. W 313 r. na wyspy dotarło chrześcijaństwo.

Rzymianie panowali w Brytanii do 407 r. Kolejne najazdy, przeprowadzane przez Germanów doprowadziły do upadku Londinium. W następnych okresach Londinium opanowali Duńczycy i kiedy pokonał ich król Anglii Alfred Wielki – Londinium stało się stolicą Królestwa Essex, ale dopiero po bitwie pod Hastings, a był to rok 1066 Normanowie jako zdobywcy koronowali na króla Anglii Wilhelma Zdobywcę, który przyznał Londinium liczne przywileje, ustanawiając urzędy, w tym szeryfa. Dopiero jednak za 100 lat, tj. w roku 1156 za panowania Henryka III Londyn otrzymał współczesną nazwę i stał się oficjalną stolicą Anglii.

Dalsze losy tak Londynu, jak też królestwa, były pełne okrutnych wydarzeń, sporów i wojen w wyniku czego Londyn po raz kolejny, pomimo swego wielkiego bogactwa w okresie średniowiecza, nie tylko w wyniku wojen, ale również przy braku jakichkolwiek urządzeń sanitarnych był narażany na choroby, zarazy, a także na liczne groźne pożary ze względu na gęstą zabudowę drewnianą. Z dalszymi losami Londynu postaram się zapoznać Państwa charakteryzując jego mosty

Old London Bridge

W roku 1147, kiedy kolejny most drewniany na Tamizie spłonął doszczętnie, Rada Miasta wraz z mieszkańcami, którzy mieli dość ciągle przegrywanej walki z wodą i ogniem, postanowili zbudować most trwały z kamienia, dostatecznie wytrzymały na te zagrożenia i mogący bezpiecznie przenosić przewożone coraz cięższe ładunki. Zaprojektował i roboty rozpoczął Peter de Colechurch

w roku 1176. Most ten o prymitywnej konstrukcji typowej dla wczesnego średniowiecza miał 19 przęseł ostrołukowych. Całkowita długość mostu wynosiła 278 m. Zasadniczym i trudnym problemem przy jego budowie były podpory, a właściwie ich fundamenty. Stopy fundamentowe były bardzo rozbudowane, a ich długość wynosiła trzy szerokości mostu. Posadowione były na palach z wiązu, wbitych w dno rzeki i tak gęsto jak tylko było możliwe. Pale połączone były rusztem drewnianym, wypełnionym kamiennym rumoszem. Z uwagi na możliwości przepływu statków i barek, siódme przęsło mostu, o długości 30 stóp miało podnoszony pomost drewniany. Ze względu na znaczne nakłady ponoszone na budowę mostu, król Henryk II nałożył na przewożone towary, głównie wełnę i skóry, wysokie cło chcąc w ten sposób częściowo pokryć te koszty.

Budowę mostu zakończono w 1209 r. Jego budowniczy nie doczekał jednak zakończenia budowy i zmarł cztery lata wcześniej. Został pochowany w krypcie kaplicy św. Tomasza, zbudowanej na środkowym filarze mostu. Pomimo licznych propozycji ze strony arcybiskupa Canterbury i księcia Yorku dotyczących osoby nowego budowniczego w ostatniej fazie budowy, mieszkańcy Londynu nie wyrazili na żadną zgodę. Wybrali ze swego grona trójkę budowniczych, którzy kierowali pracami do ostatniej fazy budowy, a mieszkańcy sami ponosili koszty dokończenia budowy.

Początkowo na moście nie było żadnej zabudowy i most służył tylko do przejazdu. Z czasem jednak, podobnie jak inne tego typu mosty miejskie obrósł drewnianymi domami, po obu stronach wąskiej jezdnii. Według danych historycznych na moście było około 100 domów, a niektóre z nich były 3, a nawet 4 piętrowe. Były tu również sklepy i magazyny. Po obu stronach mostu stały bramy, z których południowa była silnie ufortyfikowana i zamykana na opuszczaną kratę. Ponieważ most był ruchliwym, centralnym punktem miasta, dlatego też dla przestrogi, nieraz na jego balustradach wystawiano głowy przestępców, zdrajców i buntowników.



Fot. 1. Old London Bridge. Lata budowy 1176–1209. Eksploatowany przez 600 lat

Należy wspomnieć, że był także nie tylko konstrukcją użyteczną, ale i dochodową. Czynsze z domów i sklepów oraz cło mostowe, pokrywały z nawiązką koszty remontów i napraw. Pomimo zwrotu kosztów i stałych remontów, co utrudniało przejazd wzrastającego ruchu, w roku 1754 wszystkie domy z mostu zostały usunięte.

Ponad 20 lat po tej rozbiórce trwała dyskusja na temat jego remontu i przystosowania do wzrastającego ruchu. Wykonano szereg ekspertyz i to przez wybitnych, w tym czasie budowniczych. Proponowano wzmocnienie podpór i izbic, które stale ulegały coraz poważniejszym uszkodzeniom. Była też koncepcja wzmocnienia łuków, a nawet zastąpienia ośmiu najbardziej utrudniających spływ wielkich wód powodziowych, czterema o większych rozpiętościach. John Rennie, który przeprowadził gruntowne badania konstrukcji, jak również koryta w górę i w dół rzeki, jednoznacznie stwierdził, że most należy rozebrać i wybudować nowy. Należ też wspomnieć o sprzeciwie mieszkańców, którzy do starego mostu czuli szczególny sentyment. Było to uzasadnione, gdyż most ten służył Londynowi przez 600 lat. Na pamięć oraz szacunek zasłużył także człowiek, który potrafił zbudować tę największą konstrukcję angielskiego średniowiecza.

Nowy most Londyński

Kiedy decyzja J. Rennie o rozbiórce starego mostu była ostateczna i kiedy zgodę wyraził parlament, wówczas J. Rennie opracował szczegółowy projekt. Była to konstrukcja składająca się z 5 przęseł o rozpiętości: 39,6–42,7–46,3–42,7–39,6 m. Niestety, J. Rennie nie dożył realizacji swojego dzieła. Zmarł 4 października 1821 r. Budowę mostu powierzono synowi Renni – Johnowi. Nowy most Londyński oddano do użytku w 1831 r. Przetrwał do 1972 r. Most ten z uwagi na to, że nie spełniał warunków wzrastającego ruchu postanowiono rozebrać, ale jego konstrukcja nie zakończyła swego żywota. Trafił się bowiem kupiec, a był nim amerykański przedsiębiorca Robert P. McCulloch, który postanowił rozebrać most, wykorzystać granitowe bloki i przetransportować je na kontynent amerykański. Z bloków tych zbudował replikę mostu w Lake Havasu City na pustyni w Arizonie, nad przekopany specjalnie kanałem łączącym jezioro Havasu z Thomson Ray. Budowa tego mostu została zakończona w 1971 roku, a most nazwany został „London Bridge”, stając się atrakcją turystyczną.



Fot. 2. Most na Tamizie "London Bridge" wybudowany w roku 1831 eksploatowany do roku 1971



Fot. 3. Most "London Bridge" w Arizonie

Obecny most Londyński, to trzy przęsłowa konstrukcja z betonu sprężonego, jednak nie tak kochany, jak dwa poprzednie. Most posiada długość 249 m i szerokość 32 m. Został przekazany do ruchu w 1973 r.



Fot. 3. Nowy most Londyński wybudowany w 1937 r. Stan obecny

Most Westminsterski

W roku 1734 powstała grupa inicjatywna i rozpoczęła kampanię na rzecz budowy mostu w Westminsterze. Jednym z aktywnych członków tej grupy był Nicholas Hawksmoor, architekt będący autorem projektów kilku pięknych londyńskich kościołów. Jego projekt był wyjątkowy, gdyż zawierał w swych założeniach szczegółowe obliczenia dotyczące wpływu obecności filarów na przepływ wody w rzece, co w pełni potwierdziło taką potrzebę przy budowie kolejnych mostów. Niestety tak, jak inni budownicy tego okresu również N. Hawksmoor nie doczekał rozpoczęcia realizacji swego dzieła i zmarł w 1736 r.

W następnym roku opierając się częściowo na założeniach swego poprzednika, Charles Lebelye przedstawił własny projekt mostu murowanego na trzynastu przęsłach łukowych. W czerwcu 1738 r. Ch. Labelye rozpoczął roboty, ale tylko w zakresie fundamentowania. Jego nowatorska metoda polegała na zastosowaniu kesonów drewnianych wielokrotnego użytku. Polegała ona na wybagrowaniu i wyrównaniu rejonu posadowienia filarów i dopiero na tak przygotowane miejsce przyholowania kesonów. Po ustawieniu kesonu i ułożeniu pierwszych trzech warstw bloków kamiennych, keson napełniono wodą, zatapiając go, a następnie podnoszono, pompując do środka powietrze. W ten sposób okresowo keson był ustawiony na dnie wskazując, czy fundament jest równo budowany. W następnej kolejności, kiedy pierwsze trzy warstwy zostały ułożone, keson zatapiano i wewnątrz układano tyle warstw kamieni, ile było potrzeba, aby konstrukcja filara wystawała ponad poziom niskiej wody.

Po zakończeniu budowy fundamentów i filarów przystąpiono do wykonania łuków kamiennych. Budowę łuków zakończono w 1747 r., a budowę całego mostu zakończono w 1750 r., ale nie oddano go do eksploatacji. Wystąpiły bowiem dalsze problemy dotyczące podpór. Otóż jedna z nich zaczęła znacznie osiadać. Wówczas podjęto prace naprawcze, które polegały na wbiciu wokół filara pali wzmocniających, a uszkodzone łuki odbudowano, stosując lżejsze, co uzyskano przez puste przestrzenie w ich konstrukcji. I choć poradzono sobie doraźnie z tym problemem, i przekazano most do eksploatacji, to nie trwała ona długo. Parlament mając na uwadze stale powtarzające się problemy eksploatacyjne i wynikające z nich znaczne koszty remontowe, nie wierząc też w trwałość napraw i przy stale wzrastającym coraz cięższym oraz intensywniejszym ruchu w Londynie, zdecydował o budowie nowego mostu.

Konstrukcję nowego mostu Westminsterskiego istniejącego do dziś zaprojektował Thomas Page. Most ma długość 76 m i szerokość 26 m. Jego konstrukcję nośną stanowi siedem stalowych łuków.

ciąg dalszy na str. 16

Mosty w krajobrazie miast Europy

ciąg dalszy ze str. 15

Most ten oddano do użytku w roku 1862. Do 1952 r. kursowały po nim pociągi, a obecnie przeznaczony jest dla ruchu pieszego i samochodowego. W 2005 r. poddano go gruntownej odnowie i wzmocnieniu, które to prace zakończono w 2007 r. Przy okazji tych prac odmalowano całą fasadę mostu na kolor zielony, a jak twierdzą londyńczycy na taki sam kolor, jak skórzane obicia w sąsiadującej z nim Izbie Gmin. Most Westminster'ski jest najstarszym obecnie mostem Londynu.



Fot. 4. Most Westminster'ski. Stan obecny. Najstarszy most londyński.

Opisując ten most należy wspomnieć, że oprócz zainteresowania ówczesnych znawców sztuki budowania, most ten, jak również jego poprzednik wzbudził zainteresowanie wielu artystów. I tak, kiedy przybyli do Londynu, szukając schronienia przed wojną francusko-pruską dwaj wybitni artyści Claude Monet i Claude Pissarro na swych obrazach postanowili przedstawić panoramę Tamizy i zlokalizowane na niej mosty. I jak wspomina C. Monet zafascynowany ich widokiem, nie przeszkodziła mu w malowaniu nawet londyńska mgła, a wręcz odwrotnie, okazała się źródłem twórczej inspiracji. W tym samym czasie C. Pissarro malował południowe przedmieścia Londynu i zlokalizowane w tej części mosty. Mosty Londynu na swych obrazach uwiecznił również Canaletto. Jednym z najstarszych obrazów tego artysty jest most Old Walton Bridge – Londyn 1754 r. Obraz ten w opinii wielu znawców sztuki malarskiej, daje świadectwo zmysłowej wrażliwości Canaletta na angielski zamglony, ale piękny pejzaż.

Most Blackfriars

Pierwszy most wybudowany został w latach 1760–1769 według projektu Roberta Mylne. Nazwa tego mostu pochodzi od zakonu dominikanów – Black Friars, których klasztor od 1221 r. znajdował się nieopodal przeprawy. Miał osiem łukowych przęseł murowanych z ciosów kamiennych. Charakteryzował się neoklasycyistyczną oprawą architektoniczną. Most został przebudowany w latach 1860–1869 i 1907–1910 zmieniając prawie całkowicie charakter. Przebudowa polegała na zmniejszeniu ilości przęseł oraz zmianie konstrukcji mostu. Został on poszerzony w 1910 r. do 32 m (pierwotnie 21 m) i posiadał długość 303 m. Kamienne sklepienia zastąpione zostały przez płaskie, żeliwne łuki dźwigarów tworzących pięć przęseł. Kamienne filary osłaniały niskie owalne izbice. Na filarach ustawione były neogotyckie kolumny, które podierały umieszczone na poziomie jezdni balkoniki, mające formę ambon. Obecny most posiada metalową konstrukcję, która została zaprojektowana przez Josepha Cubitta.

Ówczesny most nazywany był „William Pitt Bridge” na cześć premiera Williama Pitta.



Fot. 5. Most Blackfriars. Po przebudowie w latach 1860–1910. Stan obecny.

Most Lambeth

W porównaniu do poprzednich okresów, w których prawie sześćset lat zajęła budowa pierwszych trzech przepraw mostowych w Londynie, to w latach 1810–1819, czyli zaledwie w kilka lat, ich liczba podwoiła się.

Pierwszym mostem tego okresu był most w Lambeth na Tamizie. Most ten miał pięć łukowych przęseł żelaznych o rozpiętościach 23,8 m, o czterech pasach ruchu i przeznaczony był dla pieszych oraz ruchu drogowego. Zlokalizowany był pomiędzy Westminster Bridge, a Vauxhall Bridge. Bezpośrednio odpowiedzialnym za budowę tego mostu, jak również dwóch następnych był John Rennie. Z tym, że ten ostatni został dokończony już po jego śmierci. Most został oddany do eksploatacji 12 czerwca 1932 r. Uroczystego otwarcia dokonał król Jerzy V. Pierwotną budowlą w miejscu obecnego mostu był wiszący most o łącznej długości 270 m, otwarty dla ruchu w 1862 r. Do roku 1879 korzystanie z mostu było płatne. Charakteryzując obecny most Lambeth można zauważyć, że po jego wschodniej części znajduje się pałac Lambeth – oficjalna rezydencja arcybiskupa Canterbury oraz Międzynarodowa Organizacja Morska, a w zachodniej części usytuowana jest dzielnica Westminster.



Fot. 6. Most Vauxhall Lambeth Bridge. Wybudowany w 1932 r. Stan obecny.

W okresie poprzedzającym budowę tych mostów, wśród ich budowniczych rozgorzała dyskusja dotycząca tego, czy te mosty powinny mieć kształty łuków czysto eliptycznych, bez ścięć w ścianach czołowych, czy też opierać się na płaskim wycinku koła.

Most Waterloo

Most ten zaprojektował J. Rennie. Zgodnie z zamiarem autora miał konstrukcję składającą się z dziewięciu granitowych łuków, które miały kształty czystej elipsy, co pozwoliło na uzyskanie

w stosunku do innych mostów łukowych, niezwykle płaskiej jezdni. Przy jego budowie również wystąpiły poważne problemy przy posadowieniu filarów. Z początku zamierzano posadowić je na kesonach splawianych, ale po pierwszych nieudanych próbach, zdecydowano się na grodzice. Podczas wykonawstwa zastosowano pompy, które były napędzane maszynami parowymi. Jedną z nich miała służyć również do wbijania pali, ale w tym przypadku większość pali było wbijanych kafarami obsługiwanych ręcznie. Do konstruowania łuków zastosowano prefabrykowane krążyny, dostarczane na miejsce ich montażu barkami. Krążyny te były wykorzystywane, po ich demontażu, do kolejnych łuków. Budowę mostu zakończono w roku 1817. Obecnie istniejący most o tej samej nazwie został przekazany do ruchu w 1939 r.

Jak już wcześniej wspominałem charakteryzując most Westminsterki to również most Waterloo został uwieczniony na wielu obrazach. Obrazy te znajdują się w National Gallery w Londynie, które należy odwiedzić, pochylając czoła tak przed budowniczymi mostów, jak również artystami, którzy te mosty uwiecznili na swych obrazach.

Most Southwark

Most zlokalizowano w miejscu, gdzie rzeka była najwęższa, ale za to głęboka. W ten sposób pozwolono przepływać statkom w górę rzeki od starego mostu Londyńskiego, po jego rozbiórce. Przy budowie mostu wystąpiły poważne trudności w fundamentowaniu, wynikające z konieczności zwiększenia światła przęsła. Aby te trudności pokonać, wybrano projekt trzyprzęsłowej konstrukcji mostu z żelaza lanego, którego przęsło środkowe miało rozpiętość 73,2 m i strzałkę łuku 7,3 m. Był on w tym czasie najdłuższym mostem z żelaza lanego.

Jego fundamenty w przeciwieństwie do innych posiadały grodze i posadowione były na podwójnych rzędach pali drewnianych. Na moście tym zastosowano maszyny parowe do wypompowywania wody z grody.

Do budowy podpór wykorzystano bloki granitowe o masie 25 ton. Żebra konstrukcji łuków były odlane jako pełne w odcinkach co 4 m, tworząc sklepienie. Środkowe przęsło ważyło 1300 ton. Na cały most, zgodnie z danymi historycznych zużyto 11 200 000 funtów żelaza.

Gdy most miał być otwierany, Londyn odwiedził rzeźbiarz we-necki A. Canova, który nazwał ten most „najbardziej imponującym mostem świata”. Stał się również najbardziej ulubionym mostem

mieszkańców Londynu. Gdy w latach trzydziestych XX w. most postanowiono rozebrać, a przyczyną było osiadanie fundamentów i mała szerokość jezdni, spotkało się to z protestami mieszkańców. Następcą tego mostu jest stalowy pięcioprzęsłowy most łukowy, zaprojektowany przez Ernesta George'a i Basila Motta. Oddany do użytku w roku 1921 w miejscu dawnego pierwowzoru z 1819 r. Pod mostem zachowały się schody oraz inne urządzenia wodne starego mostu służące rybakom jako przystań.

Most Vauxhall

Most o konstrukcji stalowej w Vauxhall na Tamizie usytuowany jest pomiędzy mostami Lambeth Bridge i Grosvenor Bridge, w południowej dzielnicy Westminster. W pobliżu mostu znajduje się ujście rzeki Effra. Budowa mostu, a właściwie przebudowa mostu starego o podobnej konstrukcji została ukończona w 1906 r.



Fot. 8. Vauxhall Bridge. Przekazany do ruchu w 1906 roku. Stan obecny.

Autorem jego projektu był Alexander Binnie. Most posiada pięć przęseł i długość 247 m oraz szerokość 24 m. Przed rokiem 1939 po moście poruszały się tramwaje. Stary nieistniejący most nosił nazwę Regent Bridge.

Józef Wiesław Pomykała

Literatura:

1. Brown David J., Mosty. Trzy tysiące lat zmagania z naturą, Arkady 2005 r.
2. Głomb J., Pontifex Maximus: ponad przestrzenią i czasem, Gliwice 1997 r.
3. Okoń P., Mosty na pocztówkach. Pracownia Badań i Konserwacji, Warszawa 2001 r.
4. Pawlak G. i Łukasik S., Mosty świata na monetach, Olsztyn 2010 r.
5. Pomykała J. W., Estetyka starych mostów. Konferencja, Warszawa 2002 r.
6. Rosset A., Drogi i mosty w średniowieczu i czasach odrodzenia, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności 1974 r.
7. Swinglehurst E., Życie i Twórczość. Monet, Muza SA Warszawa 2005 r.



Fot. 7. Most Southwark. Wybudowany w roku 1921. Stan obecny.

Zachodnia obwodnica Lublina.



13.02.2015 r.



27.03.2015 r.



24.04.2015 r.



29.07.2015 r.



11.04.2016 r.

Zachodnia obwodnica Lublina w ciągu drogi S19 stanowi wyodrębnione zadanie realizacyjne, planowanego ogólnokrajowego przedsięwzięcia, jakim jest „Budowa drogi ekspresowej S19 Lublin – Rzeszów”. Dzięki niej może nastąpić nie tylko poprawa przemieszczania się po Lublinie, ale także polepszenie powiązań z krajowym i międzynarodowym układem transportowym.

Inwestycja ta ujęta została w rządowym, wieloletnim Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011–2015 oraz Załączniku nr 5 do uchwały nr 93 Rady Ministrów z dnia 4 czerwca 2013 r., zawierającym listę inwestycji planowanych do realizacji w nowej perspektywie finansowej Unii Europejskiej 2014–2020. Odcinek drogi ekspresowej S19 węzeł Lublin – Sławinek (Dąbrowica) – węzeł Lublin – Węglin (Konopnica) o długości 9,763 km to dopełnienie nowego układu komunikacyjnego w obrębie Lublina, jaki powstał po wybudowaniu drogi ekspresowej S17 Kurów – Lublin – Piaski (w tym północnej obwodnicy Lublina).

Projekt współfinansowany jest w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, oś priorytetowa 3 Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego w ramach okresu programowania na lata 2014–2020. Cały projekt budowy tego odcinka drogi ekspresowej S19 wart jest 149,6 mln euro. Dofinansowanie z Funduszu Spójności wynosi 66,1 mln euro.

– Ze względu na to, że jest to istotny element transeuropejskiej sieci transportowej, projekt ten będzie miał odczuwalny i pozytywny wpływ na atrakcyjność i konkurencyjność gospodarczą tego regionu – powiedziała Corina Crețu, komisarz ds. polityki regionalnej, po przyznaniu dofinansowania.

Celem tej inwestycji jest stworzenie korytarza zespalającego sieć dróg ekspresowych S12, S17 i S19 poza Lublinem, rezultatem czego będzie wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrum Lublina. Budowa nowoczesnej i spójnej sieci infrastruktury transportowej na Lubelszczyźnie (o znaczeniu ponadregionalnym), poprawi funkcjonalność tej sieci, a zarazem spełni oczekiwania wielu użytkowników na obszarze, gdzie potrzeby w tym zakresie są jeszcze bardzo duże.

Główny cel tej inwestycji zostanie osiągnięty poprzez realizację celów szczegółowych. Należą do nich:

- » udrożnienie drogi krajowej nr 19 w obrębie miasta Lublin: likwidacja „wąskiego gardła”, poprawa płynności ruchu, krótszy czas przejazdu,

dostosowanie parametrów drogi do standardów ruchu ciężarowego, w tym TIR-ów (do 115 kN/oś);

- » poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- » poprawa powiązań z krajowym i międzynarodowym układem transportowym:
 - droga międzynarodowa E 372: droga krajowa nr 17 (droga ekspresowa S17) Warszawa – Garwolin – Kurów – Piaski – Zamość – Hrebenne (przejście graniczne z Ukrainą);
 - droga międzynarodowa E 373: droga krajowa nr 12 odc. Piaski – Chełm – Dorohusk (przejście graniczne z Ukrainą);
 - droga międzynarodowa E 30: droga krajowa nr 2 Siedlce – Międzyrzec Podlaski – Biała Podlaska – Terespol (przejście graniczne z Białorusią);
- » poprawa dostępności centrów rozwojowych regionu – obszarów szczególnie istotnych dla rozwoju gospodarczego regionu.

Zgodnie z umową, jaką Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zawarła z wykonawcą, czyli firmą Budimex S.A. wszystkie prace powinny się zakończyć do końca listopada 2016 r.

UCZESTNICY PROJEKTU

ZAMAWIAJĄCY

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział Lublin

INŻYNIER KONTRAKTU

Zamojska Dyrekcja Inwestycji
„ZDI” Sp. z o.o.

WYKONAWCA

Budimex S.A.

BIURO PROJEKTOWE

TRAKT sp. z o.o. sp.k.
Katowice

Opr. RED.
Zdjęcia GDDKIA

Nadzieja dla wielu kierowców



14.10.2016 r.



14.10.2016 r.



4.11.2016 r.

To warto wiedzieć...

- » Prace związane z budową tego odcinka rozpoczęły się od końca 2014 r. Głównym wykonawcą robót jest firma Budimex S.A., która w przetargu zaofiarowała najkorzystniejszą ofertę, opiewającą na kwotę blisko 423,9 mln zł.
- » Na zachodniej części obwodnicy Lublina zostały zrealizowane dwa węzły: Lublin Szerokie – na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką 830 oraz Lublin Węglin – na skrzyżowaniu z przebudowanym odcinkiem drogi wojewódzkiej 747. Wybudowano także 12 obiektów inżynierskich, wiaduktów, mostów, przejść dla zwierząt.
- » Po oddaniu zachodniej obwodnicy kierowcy jadący od strony Kraśnika dojadą do węzła Lublin – Sławinek. Tam na skrzyżowaniu tras S12, S17 i S19 będą mogli wybrać dalszy kierunek jazdy. Jak wyliczyli drogowcy, jadąc od strony Kraśnika w kierunku Lubartowa, korzystając z obwodnicy kierowcy w 10 minut ominą Lublin. Obecnie przejazd przez miasto może zająć nawet godzinę.

PARAMETRY S19

- » Klasa techniczna drogi: S
- » Kategoria ruchu: KR-5
- » Prędkość projektowa: 100 km/h
- » Liczba pasów ruchu: 4 (przekrój 2/2) plus rezerwa pod trzecie pasy ruchu
- » Szerokość pasa ruchu: 3,5 m
- » Szerokość pasów awaryjnych: 2,5 m



4.11.2016 r.

KONTROWERSYJNA S19

Droga ekspresowa S1 na odcinku zachodniej obwodnicy Lublina, głównie w gminie Konopnica, była tak kontrowersyjna i wzbudzała tak wiele emocji, że warto je przypomnieć i przytoczyć obecnie, gdy jest już realizowana.

Najwcześniejszym opracowaniem projektowym, obejmującym tę część S19, było studium przebiegu dróg ekspresowych w rejonie Lublina z obwodnicą włącznie, z końca lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku. Studium obejmowało wielowariantowe przebiegi dróg S17 i S19. Po konsultacjach, zostało uzgodnione z poszczególnymi gminami, przez które miały przebiegać drogi. Ówczesny zarząd gminy Konopnica, opracowane studium uzgodnił pozytywnie wg wariantu – o przebiegu najbliższym do granicy miasta Lublina.

Następna faza dokumentacji technicznej (od 1998 r.) obejmowała trzy oddzielne koncepcje programowe dla:

1. Odcinek S17 od węzła „Sielce” (obecnie Kurów-Północ) do węzła „Dąbrowica” (obecnie Lublin-Sławinek), łącznie z tymi węzłami;
2. Odcinek S19 od węzła „Dąbrowica” do węzła „Konopnica” (obecnie Lublin-Węglin) z połączeniem do istniejącej drogi krajowej nr 19 (kierunek Rzeszów). Obie w/w koncepcje opracowano w BUP Drogoprojekt Lublin;
3. Odcinek S17/S19 od węzła „Dąbrowica” (bez tego węzła) do węzła „Witosa” (obecnie Lublin-Felin), opracowana przez BPRW Stolica. Spośród wyżej wymienionych odcinek 2 okazał się najbardziej kontrowersyjny.

Koncepcja programowa dla S19 na odcinku od węzła „Dąbrowica” (Lublin – Sławinek) do węzła „Konopnica” (Lublin – Węglin) obejmowała sześć wariantów autorskich i siódmy „gminny”, przebiegające przez tereny



Pierwsze samochody na budowanej S19

gminy Jastków i Konopnica, a kontynuowane na terenie gminy Niedrzwica w kierunku Rzeszowa. Na etapie początkowym uzyskano opinię dotyczącą możliwości przebiegu trasy S19 przez las w Konopnicy. Na terenie gminy Jastków były dwie lokalizacje węzła „Dąbrowica” – „A” i „B”, obie pozytywnie zaopiniowane przez tę gminę.

Pierwsze warianty koncepcji, rozpoczęły się od węzła w lokalizacji „B” i pokrywały się w dużej części z przebiegiem wariantu uzgodnionego w studium. Zostały jednak negatywnie zaopiniowane i odrzucone przez gminę Konopnica. Negatywna była również późniejsza opinia ochrony środowiska dotycząca lokalizacji węzłów „Dąbrowica” („B”) oraz węzła „Konopnica” – w pobliżu kościoła.

Następne warianty rozpoczęły się od węzła „Dąbrowica” – lokalizacja „A” (obecnie zrealizowany) i były również przyjmowane bez entuzjazmu lub negatywnie przez różne instytucje. Na skraju gminy Jastków były cztery propozycje lokalizacji węzła na przecięciu z drogą wojewódzką nr 830 – w miejscowościach Płuszowice (3) i Uniszowice (1). W gminie Konopnica były trzy lokalizacje węzła o tej samej roboczej nazwie. Konserwator zabytków negatywnie ocenił niektóre fragmenty trasy, w tym początkowo węzeł „Płuszowice”, zlokalizowany w sąsiedztwie posiadłości parkowo-dworskiej, lecz po uszczegółowieniu argumentów przez projektanta, został uzgodniony pozytywnie. Kształty węzłów były zróżnicowane i wielowariantowe.

W tym czasie postępowanie ówczesnego zarządu gminy Konopnica było dość kontrowersyjne, gdyż pomimo pierwotnego pozytywnego uzgodnienia na etapie studium, wszystkie kolejne opinie/uzgodnienia były negatywne i zmierzały do wyeliminowania obwodnicy Lublina z terenu swojej gminy. Pojawiały się liczne skargi, a terminy niektórych z nich wyprzedzały nawet powstanie kolejnego wariantu.

Świadczyły o tym daty podpisów osób protestujących, dołączone do pisemnych skarg. Konsultacje w gminie zazwyczaj zamieniały się w pyskówki. Pretensje i skargi spowodowały potrzebę opracowania zbiorczego zestawienia wszystkich wariantów (6+1), a ponadto dodatkowej analizy prastarego przebiegu trasy według zdezaktualizowanego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Konopnica i wariantów ze studium. W zestawieniu, dla poszczególnych

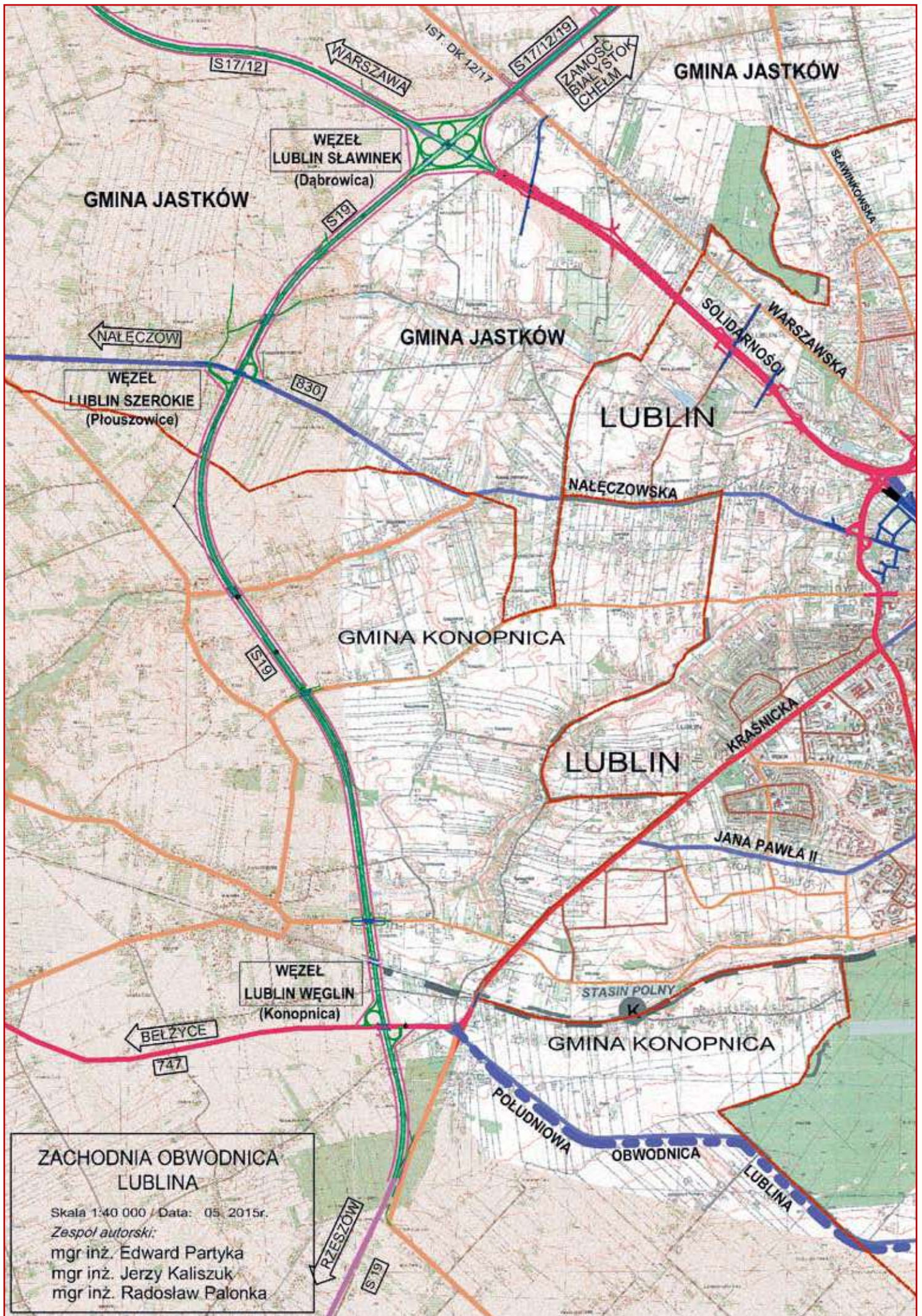


Budowa obiektu PZ z lotu ptaka

wariantów przedstawiono między innymi: – ilości budynków do wyburzenia, o które optowali protestujący, – wpływ trasy na środowisko, – koszty związane z wykupem gruntów i posesji, – koszty realizacji itp. Wiele osób protestujących sugerowało, by przyjąć przebieg zgodnie (nieaktualnego już w tym czasie) z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego gminy Konopnica, jakoby powodujący najmniej wyburzeń. Fakty okazały się jednak całkiem inne. Upřednio zarezerwowany pas drogowy obejmował szerokość 40 m, natomiast ekspresówka z drogami serwisowymi i innymi urządzeniami towarzyszącymi wymagała około 100 m. Zatem ilość zabudowań kolidujących i wymagających wyburzenia na tej trasie okazała się największa z wszystkich wariantów. W międzyczasie gmina Niedrzwica uchwaliła mpzp, który eliminował dalszy jego przebieg na terenie tej gminy w kierunku Rzeszowa. Również wariant „gminny” okazał się najdroższy.

Po dopracowaniu się kompromisowego przebiegu trasy, możliwego do przyjęcia przez ochronę środowiska i konserwatora zabytków oraz po dodatkowych konsultacjach, wstępnie został wybrany wariant możliwy do zaakceptowania przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Wyjazdowe posiedzenie Komisji Oceny Projektów Inwestycyjnych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad

ciąg dalszy na str. 22



**ZACHODNIA OBWODNICA
LUBLINA**

Skala 1:40 000 / Data: 05. 2015r.

Zespół autorski:

mgr inż. Edward Partyka

mgr inż. Jerzy Kaliszuk

mgr inż. Radosław Palonka



odbyło się w Lublinie. W pełnym składzie osobowym (czterdzieści dziewięć osób) i wielu osób towarzyszących, przeprowadzono objazd całego odcinka trasy S19 i wizję lokalną w wielu miejscach (dokonała tego kawalkada kilkudziesięciu samochodów osobowych). KOPI zaakceptowało zaproponowaną kombinację przebiegu trasy – częściowo po wariantie IV, a dalej po wariantie V – jednak bez zatwierdzenia, z zaleceniem niewielkich uzupełnień. Te zawarto w aneksie, po czym koncepcja została zatwierdzona przez GDDKiA w Warszawie.

Z zatwierdzonym przebiegiem trasy ponownie nie zgadzała się część mieszkańców i ówczesny zarząd gminy Konopnica. Stąd też późniejsze wielokrotne zaskarżenia, wyroki i odwołania, z Naczelnym Sądem Administracyjnym włącznie.

Wojewoda Lubelski przed wydaniem decyzji lokalizacyjnej na omawiany odcinek S19, dokonał wizji lokalnej z lotu ptaka (oblot trasy helikopterem).

Zatwierdzony przebieg trasy S19, z wszystkich przedstawionych w opracowaniu, jest najbardziej odpowiedni ze względu na to, że:

- » Wykorzystuje na terenie gminy Konopnica, na bardzo długim odcinku korytarz linii energetycznej wysokiego napięcia 220 kV, który sam w sobie jest uciążliwy dla środowiska naturalnego i mieszkańców. Linia energetyczna posiada strefę ochronną, w której zakazana jest zabudowa mieszkalna. Korytarz ten tylko nieznacznie został poszerzony dla celów drogowych.
- » Ukształtowanie terenu i warunki gruntowo-wodne w wąskim pasie, jedynie w tym wariantie umożliwiają przebieg trasy S19 wiaduktem pod linią kolejową Warszawa – Lublin – Dorohusk, w pozostałych wariantach nad linią.
- » Przebieg trasy w wykopach zdecydowanie zmniejsza uciążliwość dla środowiska naturalnego i okolicznych mieszkańców oraz ogranicza potrzebę ustawiania ekranów przeciwhałasowych, itp.

Stosownie do prognozy ruchu, w jednym z wariantów koncepcji zastosowano rezerwę terenu (w poszerzonym pasie dzielącym) pod trzecie pasy ruchu, jednak zatwierdzone zostało rozwiązanie bez tej rezerwy, jako mniej rozrzucone. Dokumentacja wykonawcza zaprojektowana została wg koncepcji, ale już po wejściu Polski do



Unii Europejskiej, również bez rezerwy terenu pod trzecie pasy ruchu. Zalecenia UE obligują jednak do stosowania takiej rezerwy i to zostało jeszcze uwzględnione przy aktualizacji dokumentacji technicznej (lecz na zewnątrz korpusu drogowego). Na omawianym odcinku S19, oprócz już zrealizowanego węzła Lublin – Sławinek („Dąbrowica”), występują jeszcze dwa inne węzły drogowe:

- 1) Węzeł Lublin-Szerokie („Płouszowice”) typu półkoniczynka, na przecięciu z drogą wojewódzką nr 830 Lublin – Nałęczów – Bochońca. Węzeł ten zlokalizowany jest w sąsiedztwie pozostałości parkowodworskiej w Płouszowicach.
- 2) Węzeł Lublin – Węglin („Konopnica”) typu półkoniczynka na przecięciu z ciągiem drogi wojewódzkiej nr 747 relacji Iłża – Solec – granica województw – Opole Lub. – Bełżyce – Konopnica. Realizowany węzeł „Konopnica”, zatwierdzony w koncepcji jako półkoniczynka uwzględnił tylko korektę drogi wojewódzkiej nr 747 na dojeździe do węzła (wg aktualnie realizowanej) i został powtórzony w dokumentacji wykonawczej. Obecnie, po siedemnastu latach, nastąpiły dość istotne zmiany, m.in.: doszła przebudowa całej drogi wojewódzkiej nr 747 na terenie naszego województwa z nowym mostem na rzece Wiśle w Kamieniu, co podniosło jej klasę do GP oraz (po wieloletnich zabiegach) zaplanowana południowa obwodnica Lublina, która ma być skomunikowana z tym węzłem. To spowoduje zdecydowany wzrost natężenia ruchu w węzle, w stosunku do prognozowanego przed siedemnastu laty.

Szkoda, że podczas aktualizacji dokumentacji technicznej, GDDKiA nie skorzystała z sugestii dotyczących zmiany geometrii tego węzła na inny typ, o pełnej bezkolizyjności oraz na zmianę skrzyżowania dróg za linią kolejową (na bezpośrednim dojeździe do węzła) na skrzyżowanie umożliwiające włączenie doń południowej obwodnicy Lublina, bez konieczności jego przebudowy. Czas pokaże, że „półkoniczynka” po pewnym czasie stanie się niewydolna i inna geometria tego węzła będzie konieczna a skrzyżowanie wymagać będzie dość istotnej zmiany geometrii podczas budowy południowej obwodnicy Lublina.

Zatwierdzony i realizowany przebieg trasy S19 na odcinku od węzła Lublin – Sławinek do węzła Lublin – Węglin przedstawiono na załączonej mapce zatytułowanej – ZACHODNIA OBWODNICA LUBLINA.

Wykonawcą omawianego odcinka S19 o długości 9,8 km jest Budimex S.A., firma której dotychczasowe budowle wpisały się już w krajobraz Lublina i Lubelszczyzny.

Jako przyszli użytkownicy tego odcinka drogi ekspresowej S19, pomimo tak wielu perturbacji i działań negatywnych, możemy odczuwać satysfakcję z faktu, że doszło do jej sfinalizowania i obecnej realizacji. Należy ponadto stwierdzić, że budowa dróg ekspresowych na Lubelszczyźnie w obecnym czasie umożliwia ich realizację w pełnym zakresie, czego nie zapewniało wiele poprzednich dziesięcioleci – bez ówczesnych wymuszonych ograniczeń i etapowań, które funkcjonowały zazwyczaj bardzo długo. Życzę bezpiecznego użytkownika zachodniej obwodnicy Lublina i innych dróg.

**mgr inż. EDWARD PARTYKA, Rzeczoznawca
Autor koncepcji zachodniej obwodnicy Lublina**

Kościół garnizonowy w Puławach – przeobrażenia puławskiej świątyni

Kościół pod wezwaniem Matki Bożej Różańcowej w Puławach wybudowany został jako cerkiew prawosławna dla wojsk rosyjskich. Na przestrzeni lat, historycznych zdarzeń oraz dokonanych modernizacji, cerkiew zmieniła swój charakter oraz wygląd. Ciekawe losy puławskiej świątyni, chcemy przedstawić w poniższej publikacji

Interesującym historycznym obiektem ukazującym wpływ różnych czynników zewnętrznych jest puławska cerkiew prawosławna, która pod wpływem odrodzenia państwa polskiego została przekształcona w kościół katolicki.

Za czasów panowania cara Aleksandra I na terytorium naszej ojczyzny było stosunkowo niewiele Rosjan i mieszkali przeważnie w Warszawie. Jednak po upadku powstania listopadowego, czyli po 1831 r., polityczna i wojskowa obecność Rosji w Polsce gwałtownie wzrosła. W latach 1815–1865 wybudowano w Polsce zaledwie 11 cerkwi. Natomiast sytuacja ta uległa zasadniczej zmianie po upadku powstania styczniowego, czyli po roku 1865. Do roku 1915 wybudowano na terenie Polski ponad 80 cerkwi. Wznoszono je w przeróżnych stylach architektonicznych. Pojawiały się pięciokopułowe cerkwie z dzwonicami w stylu eklektycznym, czy też w stylu bizantyjskim z półokrągłymi kopułami albo cerkwie noszące cechy modernizmu i stylizowane na konkretne epoki historyczne. Przy budowie cerkwi w Polsce charakterystyczna była seryjność projektu. Ciekawostką jest to,

że w Królestwie Polskim istniała spora liczba cerkwi podlegających jurysdykcji ministerstwa wojny, a nie biskupowi diecezjalnemu.

Na przełomie XIX i XX wieku minister wojny A. Kuropatkin polecił zaprojektować cerkiew wojskową, która byłaby niedroga w budowie (koszt budowy nie mógł przekraczać 40 tys. rubli). Powołana komisja wybrała projekt autorstwa inżyniera F. Wierzbickiego. Była to murowana cerkiew z jedną kopułą nad ołtarzem i z dzwonicą. Do wybuchu I wojny światowej na ziemiach polskich wybudowano dziewięć takich typowych (identycznych) cerkwi w: Puławach, Lublinie, Augustowie, Końskich, Mińsku Mazowieckim, Ostrołęce, Przasnyszu, Staszowie i w Warszawie. Dziesiąta cerkiew, wg uproszczonej wersji tego projektu powstała w Koźlicach.

Dla stacjonującego w Nowej Aleksandrii (dawna nazwa Puław do 19.05.1916 r.) 71 Bielewskiego Pułku Piechoty wybudowano standardową wojskową cerkiew pod wezwaniem Trójcy Świętej, którą poświęcono 10 lipca 1909 r. Zlokalizowana była obok koszar i trzy kopuły nad wejściem symbolizowały Trójcę Świętą.

GENEZA PUŁAW

Pierwsza wzmianka o Puławach pojawiła się w 1489 roku jako o osadzie, która obsługiwała przeprawę przez Wisłę. Od II połowy XVII w. Puławy znajdowały się w posiadaniu rodów Sieniawskich i Lubomirskich. Od 1731 roku przez okres 100 lat Puławy stały się własnością rodu Czartoryskich. W tym okresie Puławy przeżywały swój złoty wiek. Istniało tutaj konkurujące ze stolicą centrum życia kulturalnego i politycznego. Miejscowość zyskała przydomek Polskie Ateny.

Okres rozbiorów Polski przyniósł Puławom zniszczenie, odbudowę w 1796 roku rozpoczęła księżna Izabela Czartoryska. Koniec złotego wieku Puław przyniosło powstanie listopadowe. Po jego upadku Czartoryscy zostali zmuszeni do emigracji, zaś ich majątek uległ konfiskacie. Puławy stały się spokojną prowincjonalną miejscowością. W roku 1846 przyjęły nazwę Nowa Aleksandria, a w 1867 roku rangę powiatu. Zapoczątkowany został rozwój placówek oświatowo-naukowych. W 1906 roku Puławy otrzymały prawa miejskie. W 1915 roku miasto opuściły wojska rosyjskie.

W czasie I wojny światowej Puławy doznały znacznych zniszczeń. W okresie międzywojennym zaczął rozwijać się przemysł, oprócz tego w miejsce dawnego instytutu rolniczego utworzono Państwowy Instytut Naukowy Gospodarstwa Wiejskiego. Rozwój miasta przerwał wybuch II wojny światowej.

Powojenną historię zdominowała decyzja o budowie Zakładów Azotowych w północnej części miasta, podjęta przez polskie władze w 1960 r. Obecnie Puławy są miastem przemysłowym z rozwiniętymi ośrodkami naukowymi: Instytut Upraw Nawożenia i Gleboznawstwa, Państwowy Instytut Weterynarii, Oddział Pszczelnictwa Instytutu Sadownictwa, Instytut Nawozów Sztucznych.



Fot.1. Cerkiew prawosławna wybudowana dla wojsk rosyjskich została wzniesiona w stylu bizantyjsko-ruskim, z ceglanyimi gzymsami kordonowymi stanowiącymi horyzontalne podziały elewacji. Gzymsy wieńczące istnieją w formie kroksztynek. Widok około 1910 r.

Po przybyciu do Puław we wrześniu 1921 r. 2 Pułku Saperów Kaniowskich pod dowództwem mjr Artura Górskiego przystąpiono do przebudowy cerkwi. Od 25 października 1921 r. dotychczasowa cerkiew stała się katolickim kościołem garnizonu pod wezwaniem Zmartwychwstania Pańskiego. Z wnętrza obiektu usunięty został ikonostas, a na jego miejscu powstał ołtarz i ambona. Obcięto poprzeczki z krzyży prawosławnych, przekształcając je na katolickie krzyże, doszło do zmiany sterczyn, które pierwotnie były zwieńczone kopułami – zlikwidowano je.



Fot. 2. Cerkiew w Puławach w 1917 r.

Po II wojnie światowej świątynia nadal pozostawała w rękach Wojska Polskiego. Dopiero 7 października 1975 r. zawarto umowę w sprawie utworzenia parafii przy kościele garnizonowym pomiędzy Biskupem Lubelskim, a Generalnym Dziekanem Wojska Polskiego. Świątynia funkcjonowała jako parafia cywilno-wojskowa do 8 lipca 1984 r. W tym czasie strona wojskowa odstąpiła od umowy i parafia cywilna została rozwiązana. W 1997 r. ponownie utworzono parafię cywilno-wojskową. Z tego okresu nie zachowało się zbyt wiele dokumentów świadczących o tym, jakie konkretnie roboty budowlane realizowane były w obiekcie. Ksiądz kanonik mgr Piotr Treła, proboszcz Parafii Matki Bożej Różańcowej, Dziekan Dekanatu Puławskiego próbował kilka lat temu uzyskać od instytucji wojskowych archiwalną, starą dokumentację obiektu, ale niestety akta nie zostały odnalezione.



Fot. 3. Porównując fot. 1 i 3 z lat 1914 i 1917 r. można zauważyć, że całkowitej likwidacji uległy dwie małe kopuły nad wejściem.

Nie zlikwidowano natomiast prawosławnych krzyży z elewacji obiektu

Z nielicznych fragmentów dokumentów będących w posiadaniu parafii można wywnioskować, że w latach 70 i 80-tych XX w. nie przeprowadzono gruntownych napraw. Należy zauważyć, że zużycie substancji budynku oszacowano na 41%, kubatura obiektu

wynosiła 6460 m³, a powierzchnia użytkowa – 552 m². Kościół posiadał: strop Kleina, konstrukcję stalową podwieszaną oraz strop drewniany nad częścią parterową. W budynku funkcjonowały wówczas instalacje: wodociągowa, kanalizacyjna, elektryczna i centralnego ogrzewania z sieci miejskiej. W II połowie XX w. prawdopodobnie dokonano adaptacji poddasza na sale katechetyczne, o czym świadczy zachowana dokumentacja projektowa autorstwa inż. A Lewandowskiego. Zachował się również dokument – zlecenie administratora parafii potwierdzające, że w 1979 r. miały zostać wykonane stropy systemu Kleina na belkach stalowych (żelaznych) we wnętrzu wieży kościoła oraz związane z tym roboty budowlane, czyli wykonanie tynków, schodów, okien, podłóg i malatury. Jest także polecenie proboszcza garnizonu Puławy dla Wojskowej Administracji Koszar z 2 maja 1984 r. dotyczące wykonania: 2 nowych drzwi, zamków do wszystkich drzwi, sprawdzenia instalacji elektrycznej, dokończenia prac związanych z wymianą pokrycia dachowego i wykonanie instalacji odgromowej, jak również zabezpieczeń przed zagrożeniem ze strony opadających części gzymsu i tynków od frontu kościoła. W tym czasie obiekt sakralny, będące w ewidencji wojska wraz ze związanymi z nimi stałymi urządzeniami technicznymi, zgodnie z wytycznymi z 1978 r. Szefa Służby, Zakwaterowania i Budownictwa, Zastępcy Głównego Kwatermistrza Wojska Polskiego, podlegały konserwacji i naprawom przez organy służby zakwaterowania i budownictwa w trybie i na zasadach ustalonych w „Instrukcji o naprawach wojskowych obiektów budownictwa” – Kwat. Bud. 54/75.



Fot. 4. Generalna przebudowa obiektu kwiecień-sierpień 1938 r.

Naprawy obiektów sakralnych ujmowano w planach napraw (gruntownych konserwacjach). Roboty awaryjne były wykonywane po zgłoszeniu ich przez użytkownika lub jako wynik przeglądu technicznego. Zarówno konserwacja bieżąca, jak i poważniejsze roboty remontowe mogły wykonywać organy służby zakwaterowania i budownictwa (organy wojskowe) po uzgodnieniu z bezpośrednim użytkownikiem, którym był proboszcz garnizonu. Wyjątek stanowiły naprawy sprzętu i wyposażenia obiektu:

- » reperacja rzeźby, odnowienie malowideł, fresków itp.;
- » naprawy organów, ambon, ołtarzy itp.;
- » wykonywanie nowych witraży w oknach, których nie mogły finansować organy wojskowe.

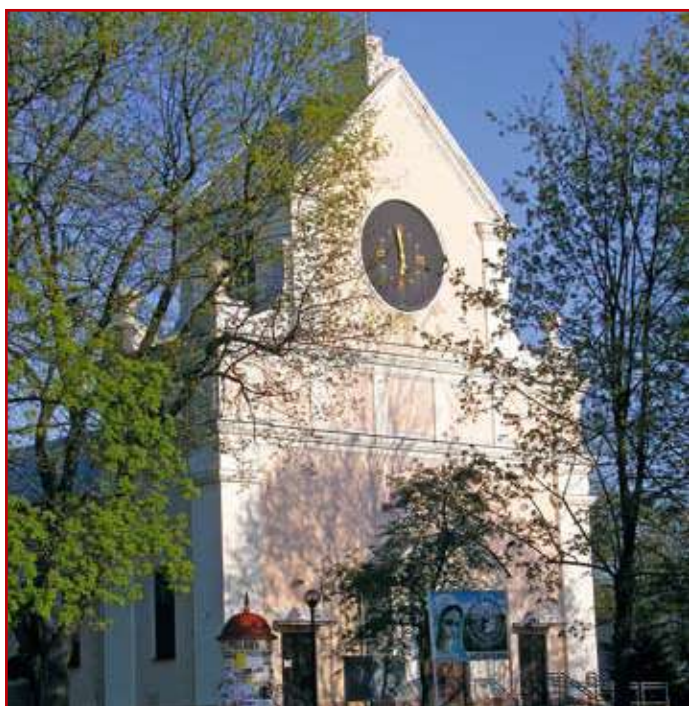
Budynek kościoła jest obecnie jednonawowy z trzema wejściami. Przy prezbiterium zlokalizowana jest zakrystia. W prezbiterium znajduje się jeden z wyjątkowych elementów dawnej cerkwi – fragment kopuły. Warto w tym miejscu dodać, że w 1960 r. powstała w Puławach jednostka wojskowa nr 1065, zreorganizowana w Ośrodek Szkolno-Badawczy Służby Materiałów Pędnych i Smarów w roku 1979. W latach 60-tych XX wieku



Fot. 5. Widok kościoła katolickiego około 1941 r. z okresu okupacji niemieckiej. Obiekt po generalnej przebudowie. Ślady po dawnej cerkwi są niewidoczne. Kościół został otynkowany i pomalowany

stacjonował tu również Batalion Budowlany oraz Batalion Obrony Terytorialnej, który brał udział między innymi w budowie Zakładów Azotowych Puławy. Jednostka wojskowa w Puławach została formalnie rozwiązana w 1996 r. Dekretem biskupa S. Głodzia, Biskupa Połowego Wojska Polskiego z dnia 17.06.2001 r. personalną parafię wojskową zniesiono. W archiwaliach parafii brak danych odnośnie robót remontowo-budowlanych w świątyni z ostatnich 30 lat. Aktualnie jej stan techniczny przedstawia się następująco:

- » świątynia posiada ściany fundamentowe z granitowego kamienia polnego,
- » ściany nadziemne z cegły ceramicznej pełnej grub. 28–61 cm,
- » strop parteru: pułap ślepy na belkach drewnianych,
- » więźba dachowa nad nawą kościoła o ustroju mieszanym; stalowe więzary kratownicowe oraz płatwie drewniane stężone układem ściągów i zastrzałów, dach dwuspadowy pokryty blachą stalową ocynkowaną,
- » elewacja – w dolnych partiach tynki cementowo-wapienne, zaś w górnych partiach i na szczytach tynk wapienny – malowany, stolarka okienna stalowa, w oknach witraże. Stolarka drzwiowa drewniana, płycinowa, drzwi jedno i dw skrzydłowe.



Fot. 7. Elewacja północno-zachodnia kościoła pod wezwaniem Matki Bożej Różańcowej w Puławach

Oczywiście funkcjonują także przyłącza do budynku: energetyczne i wodno-kanalizacyjne oraz wewnętrzna instalacja: elektryczna światła i siły, przeciwpożarowa, ogrzewanie elektryczne i wodno-kanalizacyjne.



Fot. 6. Kościół pod wezwaniem Matki Bożej Różańcowej w Puławach (29.04.2016 r.), potocznie nazywany garnizonowym. Widok elewacji południowo-wschodniej

Ogólny stan techniczny budynku kościoła jest dostateczny i nie występują uszkodzenia konstrukcji. Jednak tynki zewnętrzne i malatura, stolarka okienna i drzwiowa, a także schody oraz pokrycie dachu wymagają podjęcia robót konserwacyjno-remontowych. Dla upiększenia obiektu (poprawy jego proporcji) można w przyszłości pomyśleć o ewentualnej modernizacji bryły obiektu. Według słów księdza proboszcza istnieje nawet szkieletowa, wstępna koncepcja tego przedsięwzięcia. Mam nadzieję, że już w niedługim czasie uda się rozpocząć tę inwestycję...

Opracowała:
mgr inż. ELŻBIETA DUDZIŃSKA

KONSULTACJA:
PIOTR TRELA, ksiądz kanonik Dziekan Dekanatu Puławskiego,
Proboszcz Parafii Matki Bożej Różańcowej
mgr ZBIGNIEW KIEŁB, Pracownia Dokumentacji Dziejów
Miasta w Puławach

Zdjęcia pochodzą z archiwów: Pracowni Dokumentacji Dziejów Miasta Puławskiego Ośrodka Kultury „Dom Chemika”, Pauliny Leszek-Wierzbowskiej, Krystyny Ryżewskiej, Zbigniewa Krajewskiego, Wojciecha Kuby i Elżbiety Dudzińskiej.

Literatura

1. Praca magisterska – „Projekt modernizacji budynku Starostwa Powiatowego w Puławach przy Al. Królewskiej 19”. Autor pracy: inż. Elżbieta Dudzińska, Lublin 2007 r., Politechnika Lubelska w Lublinie, Wydział Inżynierii Budowlanej i Sanitarnej.
2. www.mmpulawy.pl/print/1817 „Opowieść Mikołaja Spóza: Puławy – miasto przyjazne trzem narodom”, 10 kwietnia 2009 r.
3. „Prawosławne cerkwie w centralnej Polsce w latach 1815–1915”, K. Sokół i A. Sosna (wyd. Moskwa 2003).
4. „Zarys historii 2 Pułku Saperów Kaniowskich”, Puławy 2008 r. – Z. Kiełb
5. „Funkcjonowanie i reorganizacja 2 Batalionu Saperów Kaniowskich przed wybuchem II wojny światowej i podczas kampanii wrześniowej 1939 r. Studia Puławskie. 2010 r”, Z. Kiełb.

ANKIETA

W związku z planowaną kontynuacją zamawiania prenumerat specjalistycznych czasopism branżowych dla członków LOIB, Lubelska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa zwraca się z prośbą o wypełnienie poniższej ankiety i zaznaczenie **jednego** z proponowanych tytułów. Czasopismo, którego tytuł zostanie zaznaczony będzie zamówione w formie rocznej prenumeraty na rok 2017 dla osoby, która wypełni ankietę.

Koszt prenumeraty w całości pokrywa LOIB.

Wypełnione i podpisane ankiety prosimy przysyłać pocztą na adres biura Izby w Lublinie przy ul. Bursaki 19, 20-150 Lublin lub zeskanowane przysyłać mailem na adres: a.koralewski@lub.piib.org.pl w terminie do 9 stycznia 2017 roku.



Imię

Nazwisko

Numer członkowski

Adres do wysyłki

.....

Data i czytelny podpis

Materiały Budowlane

INPE

Przegląd Budowlany

Elektroinfo

Izolacje

Drogownictwo

Ciepłownictwo, Ogrzewnictwo, Wentylacja

Gospodarka Wodna

Gaz, Woda i Technika Sanitarna

Inżynieria i Budownictwo

Rynek Instalacyjny

Technika Transportu Szynowego

INSTAL

Przegląd Telekomunikacyjny



Dzień Budowlanych w LOIIB



Dzień Budowlanych w LOIIB

