

# Budowlani

WOJEWÓDZTWO  
MAŁOPOLSKIE



BIULETYN MAŁOPOLSKIEJ OKRĘGOWEJ  
IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA



STYCZEŃ - LUTY 2008

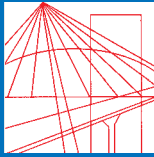
ISSN 1731-9110



## W numerze m.in.:

- Opera za rok o tej porze
- 160 lat żelaznego smoka w Galicji

**NR 26**



## MAŁOPOLSKA OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA (MOIIB) w KRAKOWIE

ul. CZARNOWIEJSKA 80  
30-054 KRAKÓW  
tel.: (12) 630-90-60, 630-90-61  
fax: (12) 632-35-59  
www.map.piib.org.pl  
biuro czynne poniedziałek, środa,  
piątek 9.00-14.00  
wtorek, czwartek 12.00-18.00

**Adres do korespondencji:**  
Małopolska Okręgowa Izba  
Inżynierów Budownictwa w Krakowie  
ul. Czarnowiejska 80  
30-054 Kraków

Punkty Informacyjne w Tarnowie,  
Nowym Sączu i Zakopanem  
udzielają informacji  
na temat działalności Izby oraz  
przyjmują wnioski o wpisanie na listę  
członków MOIIB w Krakowie

Tarnów, ul. Konarskiego 4  
Terminy dyżurów:  
wtorek i czwartek  
w godz. od 15.00 do 17.00.  
Tel. (014) 626-47-18.

Nowy Sącz,  
ul. Kraszewskiego 44.  
Terminy dyżurów:  
wtorek w godz.: 13 - 15  
piątek w godz.: 15 - 17  
dyżur członka OKK  
czwartek w godz.: 17 - 19  
Tel. (018) 441 18 59

Zakopane, ul. Nowotarska 6 IIp.  
Terminy dyżurów:  
wtorki w godz. 11 - 13  
środy w godz. 16 - 18  
Tel. (018) 201-35-74.

Terminy dyżurów:  
przewodniczącego Rady MOIIB  
w każdy wtorek w godz.: 15 - 16  
wiceprzewodniczących Rady MOIIB  
w każdy czwartek w godz.: 16 - 17  
sekretarza Rady MOIIB  
w każdy wtorek w godz.: 15 - 16  
Okręgowego Rzecznika  
Odpowiedzialności Zawodowej  
w co drugi czwartek (parzysty)  
w godz.: 16 - 18  
przewodniczącego Sądu Dyscyplinarnego  
w co drugi wtorek (parzysty)  
w godz.: 16 - 18  
przewodniczącego Okręgowej Komisji  
Kwalifikacyjnej w każdy pierwszy  
czwartek miesiąca w godz.: 15 - 16  
(w sprawie skarg i wniosków)  
Dyżur członka OKK  
w każdy czwartek w godz.: 15 - 18  
(w Biurze MOIIB w Krakowie)  
Porady prawne  
w każdy czwartek w godz.: 17 - 18  
(dla członków MOIIB)  
Składy Orzekające  
drugie i czwarte środy miesiąca  
(w sprawach członkowskich)



Siedziba Małopolskiej Okręgowej  
Izby Inżynierów Budownictwa  
przy ul. Czarnowiejskiej w Krakowie



## CZŁONKOWIE ORGANÓW MOIIB

### Prezydium Rady:

1. Rawicki Zygmunt — przewodniczący Rady
2. Oprocha Jerzy — wiceprzewodniczący Rady
3. Żakowski Ryszard — wiceprzewodniczący Rady
4. Skoplak Grażyna — sekretarz Rady
5. Boryczko Mirosław — skarbnik Rady
6. Kot Zbigniew — członek Prezydium
7. Legutki Andrzej — członek Prezydium

### Okręgowa Rada:

1. Bobulska-Pacek Irena
2. Boryczko Mirosław
3. Bryksy Anna
4. Drożdż Andrzej
5. Godek Jarosław
6. Gogola Katarzyna
7. Guzik Gabriela
8. Janusz Krzysztof
9. Kawik Antoni
10. Knapik Adam
11. Korkowski Jerzy
12. Korniak-Figa Krystyna
13. Kot Zbigniew
14. Legutki Andrzej
15. Lisowski Franciszek
16. Łukasik Krzysztof
17. Majda Krzysztof
18. Majka Władysław
19. Oprocha Jerzy
20. Potok Wiesław
21. Rawicki Zygmunt
22. Ryż Karol
23. Seweryn Krzysztof
24. Skawiński Jan
25. Skoplak Grażyna
26. Ślusarczyk Kazimierz
27. Trębacz-Piotrowska Małgorzata
28. Żakowski Ryszard
29. Żuławińska Grażyna

### Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna:

1. Karczmarczyk Stanisław — przewodniczący
2. Borsukowska Małgorzata
3. Chmiel Roman
4. Chrobak Stanisław
5. Cieśliński Janusz — wiceprzewodniczący
6. Duraczyńska Krystyna
7. Dziedzic Jan
8. Gabryś Elżbieta — sekretarz
9. Jamborski Marian
10. Kuldanek Andrzej
11. Kutylński Piotr
12. Moskal Krzysztof
13. Plachecki Marian
14. Sułkowski Tadeusz — wiceprzewodniczący
15. Żakowski Jan

### Okręgowy Rzecznik Odpowiedzialności Zawodowej:

1. Abrahamowicz Stanisław — rzecznik - koordynator
2. Ciasnocha Andrzej — rzecznik

3. Franczak Zbigniew — rzecznik
4. Jastrzębska Elżbieta — rzecznik
5. Konczewska Wiktoria — rzecznik
6. Marcjan Waclaw — rzecznik
7. Rasiński Jerzy — rzecznik
8. Wisor-Pronobis Janina — rzecznik

### Okręgowy Sąd Dyscyplinarny:

1. Zbigniew Domostawski — przewodniczący
2. Braś Zbigniew
3. Cabała Marek — sekretarz
4. Damijan Ryszard — wiceprzewodniczący
5. Dyk Krzysztof,
6. Gołaszewski Andrzej
7. Indyka Eugenia
8. Klass Krzysztof
9. Krawczyk Jacek
10. Lysy Jerzy
11. Łabędź Renata
12. Struzik Wojciech
13. Strzeboński Stanisław
14. Szmigiel Tadeusz
15. Wiśniewski Mieczysław

### Okręgowa Komisja Rewizyjna:

1. Trębacz Henryk — przewodniczący
2. Dziegiel Bolesław
3. Jach Jerzy
4. Łagan Zbigniew
5. Opolska Danuta — sekretarz
6. Turowicz Andrzej — wiceprzewodniczący

### Delegaci na Krajowe Zjazdy PIIB:

1. Bobulska-Pacek Irena
2. Cieśliński Janusz
3. Domostawski Zbigniew
4. Drożdż Andrzej
5. Duraczyńska Krystyna
6. Gogola Katarzyna
7. Guzik Gabriela
8. Jach Jerzy
9. Kałkowski Zbysław
10. Kawik Antoni
11. Korniak-Figa Krystyna
12. Rasiński Jerzy
13. Rawicki Zygmunt
14. Skawiński Jan
15. Skoplak Grażyna
16. Sułkowski Tadeusz
17. Szostak Józef
18. Ślusarczyk Kazimierz

### Członkowie MOIIB we władzach Krajowych Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa (PIIB):

1. Kałkowski Zbysław — wiceprzewodniczący KR
2. Rawicki Zygmunt — członek KR
3. Skawiński Jan — członek KR
4. Ślusarczyk Kazimierz — członek KR
5. Korniak-Figa Krystyna — przewodnicząca KKR
6. Plachecki Marian — wiceprzewodniczący KKK
7. Szostak Józef — członek KSD





## Szanowni Państwo, Koleżanki i Koledzy

Mamy nowy – 2008 – rok. Budowlani rozpoczynają to „nowe rozdziałanie” z nadziejami, że nadal będzie nam towarzyszyła dobra koniunktura na rynku. Na razie sprzyja nam styczniowa, „wiosenna” aura, która umożliwi realizację wielu rozpoczętych w ubiegłym roku inwestycji bez typowych dla zimy przestojów.

Na wstępie pragnę serdecznie podziękować za wiele życzeń świąteczno–noworocznych, które otrzymaliśmy od różnych instytucji i organizacji, a także od członków naszej Izby. Noworoczny klimat wciąż pojawia się w obecnym numerze biuletynu „Budowlani”, choćby w informacji o pierwszym balu karnawałowym zorganizowanym przez MOIIB, który, mam nadzieję, stanie się sympatyczną tradycją, jak również w sprawozdaniach ze spotkań z końca starego roku.



Przewodniczący MOIIB  
Zygmunt Rawicki

Pod koniec 2007 r. w Krakowie gościliśmy delegację kolegów z Czeskiej Izby Autoryzowanych Inżynierów i Techników Budownictwa (CKAIT) z regionu Ostrawa, z którymi podpisaliśmy aneks do umowy o współpracy na kolejne 3 lata. Koniec roku to tradycyjnie czas spotkania władz naszej Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa z przewodniczącymi stowarzyszeń naukowo–technicznych branży budowlanej działających w Małopolsce. Osiem lat temu to stowarzyszenia angażowały się w powstanie samorządu zawodowego budowlanych. Izba o tym nie zapomni.

niała.

W cyklu prezentacji wielkich firm budowlanych z naszego regionu zamieszczamy wywiad z inżynierem Henrykiem Lobą – dyrektorem Oddziału Hochtief Polska w Krakowie. Realizator wielkich inwestycji i kolekcjoner nagród w konkursach budowlanych – Hochtief – finiszuje właśnie z budową wyjątkową i spektakularną – gmachem Opery w Krakowie.

Zamieszczamy także artykuł dyskusyjny na temat – co dalej z uprawnieniami budowlanymi w Prawie budowlanym i rozporządzeniu o samodzielnych funkcjach technicznych. Liczymy na odzew naszych Czytelników.

1338 decyzji uprawnień budowlanych wydała Małopolska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa, odkąd organizuje egzaminy. Relacja z dziesiątej sesji egzaminacyjnej na uprawnienia budowlane, widziana z pozycji Stanisława Karczmarczyka – przewodniczącego Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej MOIIB – wewnątrz numeru.

Zachęcam również do lektury historycznego tekstu przygotowanego z okazji 160-lecia budowy linii kolejowych w dawnej Galicji.

Z wyrazami szacunku  
i koleżeńskimi pozdrowieniami

Zygmunt Rawicki  
przewodniczący Rady MOIIB

„Budowlani” – Biuletyn Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa  
Redaguje: Zygmunt Rawicki

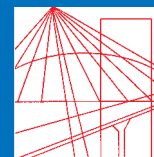
Rada Programowa Biuletynu MOIIB Budowlani:

RAWICKI Zygmunt (MOIIB) – przewodniczący, BRYKSY Anna (SITK RP) – członek, DRZYŻDŹYK Włodzimierz (SITWM) – członek, KORNIAK – FIGA Krystyna (PZITS) – członek, MALINOWSKI Władysław (SITPNIg) – członek  
PASICH Halina (PZITB) – członek, RYŻ Karol (ZMRP) – członek, WINCENCIK Krzysztof (SEP) – członek

Wydawca – Małopolska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa  
30–054 Kraków, ul. Czarnowiejska 80, tel. 0–12 630–90–60, 630–90–61

Okładki: Gmach Opery w Krakowie - wizualizacja. Okładka zamykająca: realizacje Hochtief Polska - Oddział KPIS CRACOVIA  
Nakład 9700 egzemplarzy

Publikowane w Biuletynie „Budowlani” artykuły prezentują stanowiska, opinie i poglądy ich autorów.  
Redakcja zastrzega sobie prawo do adjustacji tekstów i zmiany tytułów.



# Budowlani

## SPIS TREŚCI:

Co w Krajowej Radzie?	– str. 4
Nasza kadra nad Sekwaną	– str. 5-7
Udoskonalanie przepisów okiem praktyka	– str. 8-12
Opera za rok o tej porze...	– str. 13-15
160 lat żelaznego smoka w Galicji	– str. 16-21
Zasłużeni dla energetyki i drogownictwa	– str. 22
Gest wzajemności	– str. 23 - 25
Bliżej z Krakowa do Ostrawy	– str. 24-25
Podsumowanie roku	– str. 26-27
Ten pierwszy bal...	– str. 28
Pomocni w rozwoju zawodowym	– str. 29
Kronika żałobna	– str. 30
Seminaria	– str. 31

## WŁADZE KRAJOWE

## KALENDARIUM MOIIB

- 22.11.2007 - zebranie Zespołu Problemowego ds. szkolenia i stałego dokształcania
- 27.11.2007 - seminarium szkoleniowe na temat „Analiza sprawności funkcjonowania bioreduktora Typu RETRO-FAST przeznaczonego do oczyszczania ścieków bytowych”
- 28.11.2007 - XIV zebranie Prezydium MOIIB
- 29.11.2007 - zebranie Rady Programowej Biuletynu Informacyjnego MOIIB „Budowlani”
- 29.11.2007 - zebranie Komisji Prawno-Regulaminowej PIIB w Warszawie z udziałem H. Pasich
- 29-30.11.2007 - seminarium szkoleniowe na temat „Obiekty mostowe pod patronatem Jana Nepomucena”
- 30.11.2007 - egzamin testowy na uprawnienia - sesja egzaminacyjna jesień 2007



- 30.11.2007 - wizyta delegacji Czeskiej Izby Inżynierów Budowlanych (ČKAIT) z Ostrawy oraz podpisanie porozumienia o współpracy pomiędzy MOIIB a ČKAIT



- 1-8.12.2007 - egzaminy ustne na uprawnienia budowlane - sesja egzaminacyjna jesień 2007
- 03.12.2007 - wydanie biuletynu MOIIB „Budowlani” nr 25
- 05.12.2007 - seminarium szkoleniowe na temat „Odporność ogniowa konstrukcji budowlanych”

## Co w Krajowej Radzie?

Propozycje zmian w Statucie i regulaminach PIIB

**K**omisja Regulaminowa Krajowej Rady opracowała i poddała pod dyskusję w okręgach propozycje zmian w Statucie i regulaminach PIIB. Byłyby one przedłożone w materiałach przedjazdowych delegatom na VII Sprawozdawczy Zjazd Krajowy Izby (czerwiec br.). W gronie członków Komisji Regulaminowej zasiadają przedstawiciele wszystkich okręgów, najczęściej przewodniczący odpowiednich komisji okręgowych (z MOIIB - Halina Pasich).



Zbysław Kałkowski

Zależy nam, aby jak największe grono członków Izby zostało zapoznane z tymi propozycjami, a sprawy uznane w regionach za wymagające ingerencji – przesłane do osób opracowujących projekty uchwał VII zjazdu.

Tu przypomnieć warto, że rok temu, na VI Zjeździe, delegaci otrzymali podobny materiał, ale w czasie obrad ustalono, że nie będzie on dyskutowany i nie powstanie uchwała zjazdowa o zmianach w Statucie i regulaminach organizacyjnych. Dwuletnia działalność Izby (w II kadencji) wykazała jednak niezbędność aktualizacji zapisów sprzed kilku lat, dostosowanie ich do obowiązujących aktów prawnych w budownictwie. Podejmijmy więc wysiłek starannego opracowania opinii i stanowiska dla delegatów Małopolski, aby mieli legitymację i argumenty do podjęcia zjazdowej dyskusji.

\* \* \*

Komisja Infrastruktury Sejmu RP obradowała nad programem prac. Strukturę tej komisji, osoby w niej zasiadające prezentuje informacja w „INŻYNIERZE

BUDOWNICTWA” nr 1/2008. Nas dotyczy bezpośrednio współpraca z Podkomisją ds. Budownictwa oraz Gospodarki Przestrzennej i Mieszkaniowej. W jej pracach bierze udział poseł z Małopolski, Andrzej Adamczyk. Liczymy na możliwość kontaktów, konsultacji z panem posłem, o co będziemy zabiegać, podobnie jak o możliwość przekazywania na jego ręce uwag i postulatów dotyczących istniejących i tworzonych przepisów prawa.

Podkomisja ds. Budownictwa przyjęła zaproszenie prezesa Krajowej Rady PIIB i gościła na spotkaniu z członkami jej Prezydium. W spotkaniu wzięło udział 14 posłów. Umożliwiło to ciekawą, obustronną wymianę poglądów, istotną – naszym zdaniem – na początku pracy tej kadencji Sejmu.

\* \* \*

Skarbnik Krajowej Rady przedstawił skrótową informację o realizacji budżetu Izby na 2007 rok. Szczegółowe sprawozdanie zostanie, co oczywiste, przedłożone VII Zjazdowi. Obecnie można odnotować, że przychody w ub. roku zostały wykonane w około 107 proc., a koszty w 99 proc. preliminowanych w budżecie uchwalonym przez VI Zjazd.

Równocześnie skarbnik poinformował w czasie dyskusji na plenarnym posiedzeniu Rady Izby, że – mimo tej proporcji wpływów i kosztów - niezbędne jest oszczędne, rozważne realizowanie wydatków bieżących w zakresie działań organizacyjnych organów Rady. Już od samego początku roku.

Zbysław KAŁKOWSKI



# Nasza kadra nad Sekwaną

90 lat Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Polskich we Francji

**S**towarzyszenie Inżynierów i Techników Polskich we Francji (SITPF) jest jednym z najstarszych stowarzyszeń technicznych skupiających polskich fachowców działających poza granicami kraju. Idea jego założenia zrodziła się w maju 1917 roku, w czasie tradycyjnej pielgrzymki polskiej do Montmorency, na wieść o tworzeniu niezależnej Armii Polskiej we Francji. Grupa inżynierów obecnych na pielgrzymce, a wśród nich Józef Lipkowski i Stanisław Ziemiński, postanowiła powołać organizację, której celem byłoby zorganizowanie kadry technicznej, współdziałającej w odbudowie Polski po odzyskaniu niepodległości. Akt założenia Polskiego Stowarzyszenia Techników w Paryżu (bo taka była początkowa nazwa stowarzyszenia) został podpisany 18 listopada 1917 roku.

Przez 90 lat stowarzyszenie prowadziło na terenie Francji działalność o charakterze zawodowym, społecznym, kulturalnym i patriotycznym. W okresie międ-

zywojennym SITPF aktywnie realizowało swoje cele, przyczyniając się do współpracy polsko-francuskiej, zarówno na szczeblu rządowym, jak i w kontaktach z przedsiębiorstwami. II wojna światowa odcisnęła tragiczne piętno na historii stowarzyszenia. Niemcy zniszczyli doszczętnie jego archiwa, a ówczesny prezes Henryk Lipkowski (syn Józefa Lipkowskiego), biorący udział we francuskim ruchu oporu, został w 1943 roku aresztowany przez gestapo, a następnie zamordowany w obozie w Buchenwaldzie.

Koniec II wojny światowej umożliwił stowarzyszeniu podjęcie normalnej działalności już od 18 sierpnia 1945 roku, kiedy to wybrano nowy Zarząd. Oprócz regularnych spotkań towarzyskich i konferencji, stowarzyszenie organizowało także pomoc dla studentów i emigrantów, założyło

*dokończenie na str. 6*

- 11.12.2007- zebranie Zespołu Problemowego ds. prawno- regulaminowych
- 11.12.2008- zebranie Składu Orzekającego Nr 1 w sprawach członkowskich
- 11.12.2009- zebranie Zespołu Problemowego ds. szkolenia i stałego do kształcania
- 11.12.2010- zebranie Okręgowej Komisji Rewizyjnej
- 13.12.2007 - spotkanie Prezydium MOIB z przewodniczącymi stowarzyszeń naukowo-technicznych branży budowlanej



- 18.12.2007 - seminarium szkoleniowe na temat „Polityka Miasta Krakowa w zakresie planowania przestrzennego”
- 18.12.2007 - zebranie Okręgowego Sądu Dyscyplinarnego
- 18.12.2007 - zebranie Okręgowych Rzeczników Odpowiedzialności Zawodowej
- 18.12.2007 - seminarium szkoleniowe na temat „Mosty zabytkowe”
- 18.12.2007 - zebranie Zespołu Problemowego ds. działań samopomocowych
- 19.12.2007 - zebranie Krajowej Rady PIIB z udziałem Z. Kałkowskiego, Z. Rawickiego, J. Skawińskiego i K. Ślusarczyka
- 20.12.2007 - VIII zebranie Rady MOIB



- 9.1.2008 – zebranie Składu Orzekającego Nr 1 w sprawach członkowskich
- 10.1.2008- zebranie Krajowej Komisji Prawno-Regulaminowej PIIB w Warszawie z udziałem H. Pasich
- 15.1.2008 – zebranie Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej



Otwarcie obrad przez mgr. inż. Janusza Ptaka – prezesa SITPF

## WSPÓŁPRACA MIĘDZYNARODOWA

- 15.1.2009- zebranie Zespołu Problemowego ds. prawno- regulaminowych
- 17.1.2008- zebranie Zespołu Problemowego ds. szkolenia i stałego doskonalenia - uroczyste wręczenie uprawnień budowlanych z sesji egzaminacyjnej Jesień 2007



- 18.01.2008 - I Bal Karnawałowy Członków MOIIB



- 22.01.2008 - zebranie Okręgowej Komisji Rewizyjnej - zebranie Okręgowego Sądu Dyscyplinarnego - seminarium - warsztaty inżynierskie na temat „Bezpieczeństwo użytkowania budynków, mieszkań – zagrożenie związane z wentylacją. Uregulowania prawne i normowe. Przewody kominowe”.
- 23.01.2008 - zebranie Krajowej Rady PIIB Poznaniu z udziałem Z. Kałkowski, Z. Rawickiego, J. Skawińskiego i K. Ślusarczyka
- 24.01.2008 - XV zebranie Prezydium MOIIB - seminarium szkoleniowe na temat „Prawo budowlane po ostatnich nowelizacjach ustawy” - seminarium szkoleniowe na temat „Produkty Holdingu ZPUE Włoszczowa – stacje transformatorowe, złącza kablowe, oświetlenie przemysłowe i okna w wykonaniu akustycznym”
- 25.1.2008 – seminarium szkoleniowe na temat „Ochrona przeciwporażeniowa w liniach napowietrznych i kablowych NN wg N SEP – E – 001:2003
- 29.01.2008 - seminarium szkoleniowe na temat „Zamówienia publiczne po nowelizacji ustawy z dnia 13 kwietnia 2007 r.”

# Nasza kadra

*dokończenie ze str. 5*

bibliotekę, wydawało biuletyn informacyjny, organizowało kursy doskonalące, uczestniczyło w akcjach społecznych, a także stało się członkiem-współzałożycielem, reprezentującym Polskę w słynnej organizacji

tradycyjnej działalności, jak i znalezienie nowych form aktywności, które byłyby lepiej dostosowane do współczesnych wymogów zawodowych. SITPF skupia w swoich szeregach inżynierów, specjalistów i wynalazców z wielu dziedzin techniki, po-



FISITA (Federation Internationale des Societes d'Ingenieurs des Techniques de l'Automobile).

Obecnie stowarzyszenie stawia sobie za cel zarówno podtrzymywanie

cząwszy od architektonicznych, konstrukcji różnych obiektów budowlanych, w tym mostowych, poprzez budownictwo okrętowe, aż do najnowszych technologii, takich jak mi-



*Uczestnicy jubileuszu na sali obrad*



# nad Sekwaną

krokatetery mózgowo, zastosowania wiązki elektronowej i laserowej, mikrosystemy i układy scalone najwyższej skali integracji, do najnowszej generacji komputerów.

Stowarzyszenie bierze aktywny udział w życiu i manifestacjach patriotycznych Polonii francuskiej, współpracuje z innymi stowarzyszeniami polskimi we Francji, a także z polonijnymi stowarzyszeniami technicznymi w Anglii, Niemczech i Austrii. Rozwija także kontakty zawodowe ze stowarzyszeniami technicznymi w Polsce (m.in. z FSNT NOT) i innymi instytucjami o charakterze ekonomiczno-gospodarczym.

W 2007 roku Stowarzyszenie obchodziło 90-lecie swojego istnienia. Dla uczczenia jubileuszu zorganizowano cykl konferencji pod hasłem „Wkład inżyniera i technika polskiego w rozwój przemysłu francuskiego”.

Główne uroczystości obchodów 90-lecia SITPF odbyły się pod honorowym patronatem prezydenta Senatu Francji Christiana Ponceleta i marszałka Senatu Polski Bogdana Borusewicz 16 – 18 listopada 2007 roku w Ambasadzie RP w Paryżu. W obchodach jubileuszu wzięło udział ok. 150 osób, w tym 45 z zagranicy, reprezentujących liczną Polonię i stowarzyszenia naukowo-techniczne z Francji, Stanów Zjednoczonych, Kanady, Wielkiej Brytanii, Niemiec, Austrii, Litwy, Szwajcarii, a także goście z Polski. W gronie gości honorowych byli między innymi: ambasador RP we Francji Tomasz Orłowski, senator Yann Gaillard – przewodniczący grupy Senatorskiej Przyjaźni Francusko-Polskiej, konsul RP w Paryżu Monika Białecka, radca naukowy Ambasady RP Elżbieta Sayegh, wiceprezes Stowarzyszenia „Wspólnota Polska” prof. Józef Wróbel, wiceprezesi Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych NOT Ewa Mańkiewicz-Cudny i Grzegorz Lipowski. Obecni byli także przedstawiciele placówek naukowych i ekonomicznych we Francji, m. in. Polskiej Akademii Nauk, Wydziału Promocji Handlu i Inwestycji przy Ambasadzie RP oraz Polskiej Misji Katolickiej. Gośćmi specjalnymi uroczystości były Krystyna Ziemińska, córka inż. Stanisława Ziemińskiego jednego z założycieli SITPF, oraz p. Janina Lansier, wnuczka generała Józefa Lipkowskiego, drugiego ze współzałożycieli stowarzyszenia.

Rolę gospodarza tej wyjątkowej uroczystości pełnił prezes Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Polskich we Francji mgr inż. Janusz Ptak.

W czasie obchodów jubileuszu odbyły się trzy sesje plenarne, w czasie których wygłoszono kilkanaście referatów prezentujących m.in. rolę nauk inżynierskich w rozwoju cywilizacji, wkład inżynierów i techników polskich



*Okolicznościowe wystąpienie Z. Rawickiego*

w rozwój przemysłu francuskiego, a także działalność stowarzyszeń polonijnych z zagranicy.

W czasie uroczystości przekazano na ręce prezesa SITPF Janusza Ptaka wiele listów gratulacyjnych. Uczestniczący w jubileuszu, piszący te słowa, przekazał okolicznościowe adresy od Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i od Polskiego Związku Inżynierów i Techników Budownictwa, a także w okolicznościowym wystąpieniu poinformował o roli i znaczeniu Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa i o polskich branżowych stowarzyszeniach naukowo-technicznych działających w budownictwie.

W trzecim dniu jubileuszu odbyła się msza św. w kościele polskim w Paryżu w intencji zmarłych i żyjących członków SITPF, a uroczystości zakończyły się wspólną przejażdżką statkiem po Sekwanie.

Uroczystości jubileuszowe były doskonałą okazją do podsumowania i wytyczenia dalszych kierunków działania, wymiany poglądów, niespodziewanych spotkań i nawiązania nowych kontaktów i przyjaźni.

**Zygmunt RAWICKI**

# Udoskonalanie przepisów

*Co dalej z uprawnieniami budowlanymi w Prawie budowlanym*

**A**ktualnie obowiązujące Prawo budowlane zostało uchwalone 7.07.1994 r. [1]. Było ono zmieniane 35 razy, a 3 razy ogłaszano tekst jednolity. Zmian dokonywano w prawie wszystkich artykułach. W zakresie uprawnień budowlanych zmieniano wykaz samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, korygowano zakres działania lub usuwano niektóre specjalności, a część z nich później przywracano w formie pierwotnej lub zreformowanej. Zmieniano rodzaj wykształcenia (magisterskie, zawodowe) uprawniającego do uzyskania odpowiednich uprawnień (bez ograniczeń, w ograniczonym zakresie), pozbawiono majstrów, a potem i techników możliwości uzyskania uprawnień, zmieniano warunki i czas trwania praktyki wymaganej do uzyskania uprawnień itp.

Jedną z samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie jest rzeczoznawstwo budowlane. W 2005 roku wprowadzono możliwość uzyskania tytułu rzeczoznawcy także przez osobę nieposiadającą tytułu magistra inżyniera lub inżyniera i uprawnień budowlanych. Na mocy ustawy o samorządach zawodowych [2] od roku 2003 nadawanie uprawnień budowlanych przekazano odpowiednio samorządom architektów oraz inżynierów budownictwa. Bardzo licznych zmian dokonywano również w wydanych przez ministrów właściwych do spraw budownictwa 6 kolejnych rozporządzeniach w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie [4, 5, 6]. Zmieniano tu: rodzaj wykształcenia odpowiedniego albo pokrewnego oraz sposób jego dokumentowania i kwalifikowania; sposób stwierdzania posiadania przygotowania zawodowego; rodzaj praktyki, sposób jej dokumentowania i kryteria uznawania oraz wymagania odnośnie zaliczania praktyki (w tym m. in. terminu rozpoczęcia, miejsca i sposobu jej odbywania); rodzaj, wielkość i zakres robót, które mogą wykonywać posiadający uprawnienia bez ograniczeń i w ograniczonym zakresie w odpowiedniej specjalności; określenia specjalizacji w zakresie specjalności; sposób przeprowadzania i zakres egzaminu oraz walutę i wysokość opłaty za kwalifikację i egzamin itp.

Pod koniec 2006 r. powołana przez ministra właściwego do spraw budownictwa komisja rozpoczęła opracowanie założeń do projektu nowego Prawa budowlanego, którego kolejne wersje powstawały w 2007 roku [3]. Niestety, nie było wówczas mowy o równoległym opracowaniu projektu rozporządzenia. W zakresie uprawnień budowlanych zaproponowano

poważne zmiany. W projekcie ustawy Prawo budowlane pozostawiono tylko definicję: „Ilekczo w ustawie jest mowa o uprawnieniach budowlanych należy przez to rozumieć uprawnienia budowlane, o których mowa w przepisach o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa i urbanistów”. Zaś w części określającej zmiany w obowiązujących przepisach do ustawy o samorządach zawodowych przepisano bez zmian treść rozdziału 2, który w obowiązującym Prawie budowlanym [1] reguluje sprawy uprawnień. Na stronie internetowej ministerstwa [3] podano uzasadnienie, że „projekt został poddany szerokim konsultacjom z udziałem organizacji samorządowych (samorząd zawodowy)”, w tym Izby Inżynierów Budownictwa i innych organizacji. Projekt został 27.09.2007 przedstawiony Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. W projekcie tym powołana przez ministra komisja nie uwzględniła żadnej z licznych propozycji zmian zgłaszanych przez PIIB, reprezentującą już ponad 100-tysięczną rzeszę inżynierów budownictwa. Inżynierów, którzy „wykonując samodzielne funkcje techniczne w budownictwie są odpowiedzialni za wykonywanie tych funkcji zgodnie z przepisami” [1]. Ciekawe i zastanawiające, bo np. 100 000 obywateli może złożyć w Sejmie projekt ustawy, bez konieczności pytania o zdanie ministra ani żadnej komisji.

Zmiany polityczne, które zaszły w naszym kraju, nie pozwoliły na uchwalenie tej ustawy przez Sejm. Z punktu widzenia interesu gospodarki nie jest to dobrze. Ale jest w tym pewien pozytywny element, ponieważ w zakresie uprawnień budowlanych projekt zawierał wiele niezbyt korzystnych zapisów.

Należy się spodziewać, że powołany 16.11.2007 r. minister infrastruktury w niedługim czasie (?) podejmie prace nad aktualizacją lub opracowaniem nowego Prawa budowlanego i rozporządzenia w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie.

W związku z przedstawioną historią i stanem aktualnym, pozwalam sobie na sformułowanie kilku propozycji do przemyślenia i ewentualnego wykorzystania w nowym prawie i rozporządzeniu. Dotyczyć one będą jedynie problematyki uprawnień budowlanych.

## Propozycje zmian

**Uprawnienia.** Jeśli podtrzymany zostanie pomysł przeniesienia problematyki uprawnień do ustawy



# okiem praktyka

*i rozporządzeniu w sprawie samodzielnych funkcji?*

o samorządach zawodowych, to w Prawie budowlanym powinny się znaleźć: rodzaje samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, definicja uprawnień budowlanych, wyszczególnienie rodzajów uprawnień (do projektowania, do kierowania robotami budowlanymi, bez ograniczeń, w ograniczonym zakresie) i wykaz specjalności, w których są udzielane uprawnienia. Jest to konieczne, ponieważ Prawo budowlane jest najważniejszym dokumentem, który „normuje działalność obejmującą sprawy projektowania, budowy, utrzymania i rozbiórki obiektów budowlanych oraz określa zasady działania organów administracji publicznej w tych dziedzinach” [1]. A najważniejsze ustalenia dotyczące kwalifikacji osób, które projektują i budują, muszą być regulowane Prawem budowlanym, a nie ustawą o samorządach zawodowych.

Projekt rozporządzenia w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie powinien być opracowywany równolegle z projektem Prawa budowlanego. Tylko w ten sposób zapewniona zostanie pełna spójność obu aktów.

W obecnie obowiązującym Prawie budowlanym [1] i w jego projektach z 2007 r. [3] każdorazowo cały obszerny rozdział poświęcono organom administracji architektoniczno-budowlanej i nadzoru budowlanego. Nigdzie jednak nie zapisano wymagań odnośnie kwalifikacji osób pełniących czynności kontrolne w tych organach. W projekcie nowego prawa powinien się znaleźć zapis, że: osoby pełniące czynności sprawdzające i kontrolne powinny mieć uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności podlegającej kontroli. Jest to uzasadnione zapisami Prawa budowlanego, że podstawowymi obowiązkami tych organów są: „nadzór i kontrola nad przestrzeganiem przepisów prawa budowlanego, a w szczególności: zgodnością rozwiązań architektoniczno-budowlanych z przepisami techniczno-budowlanymi oraz zasadami wiedzy technicznej, właściwym wykonywaniem samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, wydawaniem decyzji administracyjnych w sprawach określonych ustawą, itd.” [1]. Jest sprzeczne z zasadami prawa i nielogiczne, że osoba przeprowadzająca kontrolę w ww. zakresach, sama nie ma prawa wykonywania zawodu.

Obowiązujący od 1.01.2006 przepis ustawy Prawo budowlane pozbawiający techników możliwości uzyskania uprawnień, a inżynierom ograniczająca zakres uprawnień, wskazuje na to, jakby ustawodawca chciał stoperdować własne plany intensyfikacji rozwoju gos-

podarczego kraju. Jeśli chcemy sprawnie realizować bardzo szeroki program budownictwa, niezbędne jest radykalne zwiększenie liczby osób, które mogą to robić. Na rynku budowlanym odczuwa się wyraźny deficyt fachowców, w tym także i kadry kierowniczej, mogącej pełnić samodzielne funkcje techniczne. W nowym Prawie budowlanym powinno się przywrócić technikom możliwość uzyskiwania uprawnień budowlanych w ograniczonym zakresie, a inżynierom uprawnień bez ograniczeń, takich samych jak obecnie mogą uzyskiwać tylko magistrowie inżynierowie. Ponieważ powyższa propozycja może się spotkać z krytycznymi uwagami odnośnie niezupełnie wystarczającego przygotowania inżynierów i techników, przedstawiam alternatywną propozycję: technicy uprawnienia ograniczone tylko do wykonawstwa, inżynierowie uprawnienia ograniczone do projektowania i nieograniczone do wykonawstwa, magistrowie inżynierowie uprawnienia nieograniczone do projektowania i wykonawstwa. Automatycznie usunie to prawie w całości bubel prawny „popołniony” przez marszałka Sejmu w ogłoszonym 1.09.2006 jednolitym tekście ustawy. Pozbawił on inżynierów i techników z rozpoczętą praktyką nabytych praw do uzyskania uprawnień.

**Praktyki.** Od 1.10.2007 na mocy Ustawy o szkolnictwie wyższym we wszystkich uczelniach publicznych i niepublicznych wprowadzony jest dwustopniowy system studiów. I stopień trwający 3,5 roku kończy się uzyskaniem tytułu inżyniera. Następnie II stopień pozwala po 1,5 roku na uzyskanie tytułu magistra inżyniera. Obecnie obowiązujący w rozporządzeniu zapis: „Do praktyki zawodowej może zostać zaliczona praktyka odbyta po ukończeniu trzeciego roku studiów wyższych...” [6] powinien zostać zmieniony tak, aby praktykę można rozpocząć już po ukończeniu drugiego roku studiów I stopnia.

W ustawie Prawo budowlane zapisano, że „Warunkiem zaliczenia praktyki zawodowej jest praca polegająca na bezpośrednim uczestnictwie w pracach projektowych albo na pełnieniu funkcji technicznej na budowie” [1]. Obowiązujące rozporządzenie określa, jak należy wpisywać praktykę w książce i że ma ona być potwierdzana i opiniowana co miesiąc. Brakuje jednak bardziej szczegółowych wymagań, co daje kandydatom możliwość „elastycznego” traktowania czasu jej trwania i odbywania np. dwóch rodzajów praktyki w tym samym czasie. We wcześniejszych wersjach rozporządzenia (z 2002 i 2005 r. [4, 5]) sprawy te były uregulo-

*dokończenie na str. 10*

# Udoskonalanie przepisów

Co dalej z uprawnieniami budowlanymi w Prawie budowlanym

dokończenie ze str. 9

wane lepiej. Proponuję wprowadzenie do rozporządzenia poniższych zapisów dla jednoznacznego określenia zasad kwalifikacji rodzaju i czasu trwania praktyki do uzyskania uprawnień budowlanych i sposobu jej zaliczania. Cały okres praktyki zawodowej powinien być zgodny ze specjalnością uprawnień budowlanych. Jeżeli praktykę zawodową odbywa się w niepełnym wymiarze czasu pracy, okres praktyki podlega odpowiedniemu wydłużeniu, wynikającemu z różnicy czasu w stosunku do jego pełnego wymiaru. Jeżeli w tym samym czasie odbywa się równocześnie praktykę projektową i wykonawczą, łączny okres praktyki podlega półtorakrotnemu wydłużeniu. W przypadku odbywania praktyki na umowę o dzieło lub umowę-zlecenie komisja kwalifikacyjna ocenia indywidualnie czasochłonność praktyki. Propozycja jest uzasadniona zapisem w ustawie, że: „Minister (...) określi, w drodze rozporządzenia: rodzaje i zakres przygotowania zawodowego. W rozporządzeniu należy w szczególności uregulować sprawy: sposobu dokumentowania praktyki i kryteriów uznawania praktyki w taki sposób, aby mając na względzie zachowanie interesu osób ubiegających się o nadanie uprawnień budowlanych, rozporządzenie nie stwarzało problemów interpretacyjnych przy stosowaniu w praktyce” [1].

W rozporządzeniu [6] zapisano, że praktykę należy odbywać „pod kierownictwem osoby posiadającej uprawnienia budowlane bez ograniczeń we właściwej specjalności”. Na bardzo wielu małych budowach nie ma wśród personelu kierowniczego ani jednej osoby z uprawnieniami bez ograniczeń, co poważnie ogranicza młodym adeptom możliwości odbywania praktyki. W konsekwencji stan obecny stanowi zachętę do potwierdzania praktyki przez osoby mające uprawnienia bez ograniczeń, które tej praktyki w rzeczywistości nie nadzorują. Wskazane jest przywrócenie osobom z uprawnieniami ograniczonymi możliwości potwierdzania praktyki zaliczanej do uprawnień, przynajmniej w zakresie wykonawstwa.

W rozporządzeniach z 2002 i 2005 istniały zapisy, pozwalające uznać jako praktykę: „pracę w organach nadzoru budowlanego (...) stanowiącą nie więcej niż połowę okresu praktyki wymaganej przy uzyskiwaniu uprawnień.” [4] lub „praktykę na budowie wykonywaną w ramach nadzoru autorskiego” [5]. Ostatni zapis był wykorzystywaną fikcją, bo wątpliwości budzi możliwość odbywania praktyki na budowie w pełnym wymiarze czasu pracy w ramach nadzoru autorskiego. Ilość budów,

na których projektant przebywa codziennie przez wiele godzin, jest naprawdę niewielka. A jak można pracować w organach nadzoru budowlanego, których podstawowymi obowiązkami [1] są „nadzór i kontrola nad przestrzeganiem przepisów Prawa budowlanego, a w szczególności: zgodnością rozwiązań architektoniczno-budowlanych z przepisami techniczno-budowlanymi oraz zasadami wiedzy technicznej, właściwym wykonywaniem samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, wydawaniem decyzji administracyjnych w sprawach określonych ustawą”, jeśli samemu nie ma się uprawnień. Oba tych zapisów nie ma w rozporządzeniu z 2006 r., co było bardzo słuszne. Niestety, w nowelizacji z 2007 r. ponownie umożliwiono odbywanie praktyki w organach nadzoru budowlanego, ale tym razem „dwa lata pracy przy wykonywaniu czynności inspekcyjno-kontrolnych uznaje się za rok pracy na budowie”.

**Specjalności.** W ustawie, w wykazie specjalności, wymieniono m.in. „specjalność konstrukcyjno-budowlaną”. Wykształceniem odpowiednim jest tu kierunek budownictwo. Osoby, które legitymują się wykształceniem wyższym magisterskim na kierunku inżynieria środowiska, mogą uzyskać w tej specjalności uprawnienia ograniczone. Ograniczenie to nie dotyczy obiektów budowlanych gospodarki wodnej i melioracji wodnych. Jest to dość specyficzny zapis. Od wielu już lat specjaliści melioracji i gospodarki wodnej wnioskuje wpisanie tych obiektów jako osobnej specjalności. Posiada ona zasadniczo odmienną specyfikę od specjalności konstrukcyjno-budowlanej, szczególnie w melioracji. Wydaje się, że postulat ten jest uzasadniony. W ustawie powinno się dopisać specjalność obiekty budowlane gospodarki wodnej i melioracji wodnych.

W ustawie w wykazie specjalności wymieniono m.in. „specjalność instalacyjną w zakresie sieci, instalacji i urządzeń cieplnych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych” [1]. Osoba, posiadająca wykształcenie wyższe magisterskie na kierunku inżynieria środowiska, bez względu na rodzaj praktyki otrzymuje uprawnienia do wszystkich ww. sieci oraz instalacji i urządzeń. Np. mając całą praktykę w sieci wodociągów czy kanalizacji na terenie wsi i posiadając odpowiednie wykształcenie, uzyskuje ona uprawnienia bez ograniczeń także i do sieci, instalacji i urządzeń: gazowych, cieplnych i wentylacyjnych. Nabyte w ten sposób uprawnienia, pomimo że uzyskano je zgodnie z przepisami, nie gwarantują właściwego przygotowania zawodowego. Awaria czy katastrofa bu-



# okiem praktyka

*i rozporządzeniu w sprawie samodzielnych funkcji?*

dowlana w sieci, instalacjach i urządzeniach gazowych, ciepłych i wentylacyjnych zagraża szczególnie życiu wszystkich znajdujących się w strefie oddziaływania. Jak niebezpieczny jest wybuch gazu w budynku mieszkalnym, świadczą katastrofy, które zdarzyły się w Polsce w ostatnich latach. Para wysokoprężna, zła wentylacja, kotły c.o. są niebezpieczne na równi z gazem, a w niektórych przypadkach nawet groźniejsze. Zaczadzenie osoby podczas kąpieli w łazience jest wynikiem złej wentylacji, a nie działania gazu. A wszelkie błędy w projektowaniu czy wykonawstwie mogą być tu szczególnie groźne. Zwracało uwagę na ten fakt wielokrotnie m.in. Polskie Zrzeszenie Inżynierów i Techników Sanitarnych. W związku tym celowe jest wprowadzenie w Prawie budowlanym zapisu, pozwalającego na nadawanie uprawnień osobno dla sieci, instalacji i urządzeń: c.o, gazowych, wodociągowych. Potwierdziła to uchwała NSA z 4.07.2002 o treści: „art. 14 ust. 1 pkt. 4 określa kilka specjalności instalacyjnych w zakresie sieci instalacji i urządzeń”. Celowe byłoby również skorygowanie nazwy specjalności. Proponuję zapis: specjalność instalacyjna w zakresie sieci, instalacji i urządzeń: ciepłych i wentylacyjnych wraz z klimatyzacją, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych. Aby nie było wątpliwości, co do roli dwukropka i przecinków sugeruję zapis, że uprawnienia w tej specjalności można nadawać dla sieci, instalacji i urządzeń: osobno c.o. i wentylacyjnych z klimatyzacją, osobno gazowych, osobno wodociągowych i kanalizacyjnych.

Obecnie, aby uzyskać uprawnienia w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń ciepłych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych, jako wykształcenie odpowiednie uznane jest ukończenie studiów magisterskich na kierunku inżynieria środowiska. Niestety, programy studiów na tym kierunku nie zawsze dają wystarczające przygotowanie, szczególnie w zakresie gazu, a także częściowo wentylacji i klimatyzacji. W nowelizacji rozporządzenia z 2007 r. jako wykształcenie odpowiednie w tej specjalności uznano także ukończenie studiów magisterskich na kierunku: „wiertnictwa, nafty i gazu w specjalności z zakresu inżynierii gazowniczej”. A program studiów na tym kierunku nie daje żadnego przygotowania w zakresie sieci, instalacji i urządzeń: ciepłych, wentylacyjnych, klimatyzacyjnych, wodociągowych i kanalizacyjnych. W związku z tym należy powołać zespół (grupę roboczą) ekspertów dla ustalenia odpowiednich zapisów odnośnie wykształcenia odpowiedniego i pokrewnego dla tej specjalności. Do pracy w ze-

spole tym należałoby zaprosić: specjalistów z Izby i odpowiednich stowarzyszeń branżowych oraz przedstawicieli uczelni technicznych. Ustalenie zapisów odnośnie wykształcenia należy ściśle powiązać z podzieleniem tej specjalności na zaproponowane powyżej osobne części.

**Kolejnictwo.** Do początku roku 2004 uprawnienia dla kolejarzy były wydawane wg osobnych dawnych przepisów przez urzędy wojewódzkie w specjalnościach: linie, węzły i stacje kolejowe; urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym; kolejowe sieci elektroenergetyczne. Zmianą ustawy z 16.04.2004 wprowadzono do ustawy uprawnienia budowlane w specjalności kolejowej, a obowiązek ich wydawania także spoczął na PIIB. Pojawiło się wówczas wiele nowych problemów.

Aby uzyskać uprawnienia w tej specjalności („stacja, węzeł, linia i bocznica kolejowa oraz z nimi związane inne budowle kolejowe” [6]), należy wg obowiązującego rozporządzenia mieć wykształcenie „wyższe magisterskie na kierunku budownictwo w specjalnościach drogi kolejowe lub drogi żelazne”. W ostatnich kilku latach tylko Politechnika Krakowska prowadziła na kierunku budownictwo specjalność drogi kolejowe. Na innych uczelniach technicznych na tym kierunku są prowadzone specjalności: inżynieria transportowa (lub transportu), inżynieria drogowo-kolejowa, inżynieria komunikacyjna, budownictwo komunikacyjne, budownictwo komunikacyjne i infrastruktura, infrastruktura transportu szynowego, inżynieria mostowo-kolejowa. I te specjalności, mimo że doskonale przygotowują do projektowania i budowy kolei, ze względów formalnych (niezgodność zapisanej w dyplomie specjalności wykształcenia z jej nazwą w rozporządzeniu), nie dają możliwości uzyskania uprawnień. Od 1.10.2007 na wielu uczelniach na I stopniu studiów dwustopniowych na kierunku budownictwo nie ma podziału na specjalności, co też uniemożliwia uzyskanie tych uprawnień. Aby ten stan zmienić, wystarczy dla specjalności kolejowej określić jako odpowiedni kierunek studiów budownictwo, bez podawania specjalności. Zapis określający kierunek studiów budownictwo jako wykształcenie odpowiednie sprawdza się w praktyce od 2003 roku dla specjalności drogi i dla specjalności mosty. Będzie wystarczający także i dla specjalności koleje.

Wprowadzone w 2004 r. uprawnienia budowlane w specjalności kolejowej obejmowały także kolejowe sieci elektroenergetyczne, a także urządzenia zabezpie-

*dokończenie na str. 12*

# Udoskonalanie przepisów okiem praktyka

*dokończenie ze str. 11*

czenia i sterowania ruchem kolejowym. Kolejowe sieci elektroenergetyczne chyba słusznie włączono do specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych. Nowelizacją rozporządzenia z 2006 r. [6] uprawnienia w zakresie zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym niezbyt jasnym zapisem: „Uprawnienia budowlane w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych bez ograniczeń uprawniają do projektowania obiektu budowlanego lub kierowania robotami budowlanymi związanymi z obiektem budowlanym, takim jak: sieci, instalacje i urządzenia elektryczne i elektroenergetyczne, w tym kolejowe, trolejbusowe i tramwajowe sieci trakcyjne wraz z urządzeniami do zasilania i sterowania” także włączono do uprawnień elektrycznych. Nie jest jasne, czy chodzi tu o sterowanie siecią trakcyjną, czy też można pod to podciągać urządzenia sterowania ruchem kolejowym. Budzi to uzasadnione wątpliwości i zastrzeżenia, bo urządzenia te są decydujące, jeśli chodzi o odpowiedzialność za bezpieczeństwo obiektów dla ruchu pojazdów, szczególnie dla dużych prędkości. A bezpieczeństwo jest najważniejszym kryterium budownictwa transportowego. W Wielkiej Brytanii np. obowiązują uprawnienia budowlane w specjalności kolejowej w zakresie sterowania ruchem kolejowym. Związane to było z dużą ilością wypadków na kolejach brytyjskich po sprywatyzowaniu całej sieci kolejowej. Oszczędności wprowadzone przez prywatnych właścicieli oraz brak odpowiedniej kadry do kierowania oraz projektowania zmusiły władze brytyjskie do egzekwowania uprawnień budowlanych w zakresie sterowania ruchem kolejowym. Z uwagi na odmienną specyfikę, nie jest dobrym pomysłem włączanie uprawnień zrk-srk do specjalności elektrycznej. Z tych też powodów należy dodać do wykazu uprawnień uprawnienia w specjalności zabezpieczenie i sterowanie ruchem kolejowym. Podobnie jak dla instalacji sanitarnych, niezbędne jest powołania zespołu dla ustalenia odpowiednich zapisów odnośnie wykształcenia.

**Rzeczoznawcy.** W nowelizacji ustawy z 2005 r. zapisano, że „Właściwy organ samorządu zawodowego może również nadać tytuł rzeczoznawcy osobie, która nie” [1] posiada tytułu zawodowego magistra inżyniera, magistra inżyniera architekta, inżyniera lub inżyniera architekta i nie posiada uprawnień budowlanych bez ograniczeń, „ale posiada szczególną wiedzę i doświadczenie w zakresie nieobjętym uprawnieniami budowlanymi”. Wprowadzenie tego trybu nadawania tytułu

rzeczoznawcy budowlanego spotkało się z powszechną krytyką środowiska inżynierów i rzeczoznawców. Stwierdzano m.in., że jeśli wiedza i doświadczenie nie jest z zakresu objętego uprawnieniami, nie ma uzasadnienia nadawania w tym zakresie tytułu rzeczoznawcy budowlanego. Pomimo iż zapis wszedł w życie 25.09.2005, do dziś nikt nie uzyskał w tym trybie tytułu rzeczoznawcy. W związku z tym omawiany „martwy” zapis powinien zostać usunięty.

## Podsumowanie

Mam nadzieję, że przedstawione powyżej sprawy zainteresowały Czytelników. A przede wszystkim mam nadzieję, że zainteresują one wszystkie Wysokie Instytucje, Organy i Urzędy, a także tych, którzy stanowią prawo. Przedstawione propozycje zmian nie mają charakteru jedyne słusznego poglądu. Opierają się m.in. na ponadczterdziestoletniej praktyce zawodowej i ponaddwudziestoletnim doświadczeniu w nadawaniu uprawnień. Mają na celu pokazanie mnogości i wagi problemów, wywołanie dyskusji i spowodowanie u zainteresowanych zastanowienia się nad nimi. Byłbym bardzo usatysfakcjonowany, gdyby publikacja ta stała się choćby skromnym przyczynkiem do udoskonalenia Prawa budowlanego i aktu wykonawczego, jakim jest rozporządzenie w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie.

**Janusz CIEŚLIŃSKI**

## Bibliografia:

- [1]. Ustawa Prawo budowlane z 7.07.1994. Dz.U. 94.89.414 wraz z późn. zmianami.
- [2]. Ustawa z 15.12.2000 o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa i urbanistów. Dz.U. 01.5.42 wraz z późn. zmianami.
- [3]. Strona internetowa byłego Ministerstwa Budownictwa. Zapisy z VI, VII-VIII i IX 2007.
- [4]. Rozporządzenie MGPIB z 30.12.1994 w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie. Dz. U. 95.8.38 wraz z późn. zmianami.
- [5]. Rozporządzenie MI z 18.05.2005 w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie. Dz.U. 05.96.817;
- [6]. Rozporządzenie MTiB z 28.04.2006 w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie. Dz.U. 06.83.578; zmiana Rozporządzeniem MB z 5.11.2007, Dz.U. 07.210.1528.



# Opera za rok o tej porze...

Rozmowa z inż. Henrykiem Lobą, dyrektorem HOCHTIEF Polska Oddziału Kpis-Cracovia w Krakowie



Inż. Henryk Loba

- Rzadko która firma budowlana ma taki komfort pracy, jak w ostatnich latach krakowski oddział HOCHTIEF Polska. Niedawno zakończyliście budowę nowoczesnego, inteligentnego biurowca o nazwie Nowa Kamienica, kilkadziesiąt metrów od waszej siedziby, place budowy kampusu Krakowskiej Szkoły Wyższej oraz hotelu Qubus, znajdowały się w niedalekiej odległości od ul. Lubicz, a sztandarowa realizacja – Opera w Krakowie – wyrasta za oknem Pańskiego gabinetu. Ale w tym ostatnim przypadku pańskie oko konia nie tuczy, bowiem budowa się przeciąga. Czyżby generalny wykonawca opery czekał na otwarcie ronda Mogilskiego? Wyjątkowa uroda efektownego gmachu opery nie pasuje do kosmicznego krajobrazu wciąż niedokończonego najnowocześniejszego rozwiązania komunikacyjnego w Krakowie.

- Każda z tych sąsiadujących ze sobą inwestycji: rondo Mogilskie oraz Opera w Krakowie, biegnie swoim rytmem. Rondo od dawna nas niepokoiło. Fatalnie wystartowało, miało ogromne opóźnienie z powodu nieszczęśliwie rozstrzygniętego pierwszego przetargu, ale teraz – wszystko na to wskazuje – zmierza do finału.

- Sugerowanie zgrania w czasie zakończenia tych dwóch inwestycji to był, oczywiście, żart. Dziwnie się plotą losy tych budów. Rondo w swojej historii zanotowało falstart, a opera odwrotnie. Początek miała świetny: zachwycający projekt, doświadczony wykonawcę i zabezpieczone środki. Pamiętam, jak podczas uroczystości wmurowania kamienia węgielnego ówczesny dyrektor krakowskiego oddziału

HOCHTIEFU deklarował nawet skrócenie czasu budowy, a dyrektor opery zapraszał obecnych na inaugurację działalności królestwa muzyki w nowym gmachu na... początek stycznia 2007 r. Jakiej okoliczności spowodowały poślizgi na budowie?

- Nie przewidziano kłopotów z tzw. budynkiem D, czyli starą ujeżdżalnią, która ma pełnić funkcję foyer i mieścić lokale komercyjne - restaurację, kawiarnię, sklep muzyczny. Na pewien czas zatrzymały nas procedury określające jednoznacznie status tego obiektu. Były próby traktowania go jako obiektu zabytkowego. Dość długo czekaliśmy na prawomocne pozwolenie na budowę. Opóźnienia wiązały się również z wprowadzanymi zmianami w aranżacji budynków już w trakcie realizacji kontraktu. Ta budowa trwa od 2004 r., od tego czasu zmieniły się przepisy, np. przeciwpożarowe, i musieliśmy te zmiany również uwzględnić.

- Czy głośna jesienią 2007 r. afera korupcyjna i aresztowanie architekta koordynującego prace przy realizacji opery pod zarzutem przyjęcia łapówki, miały jakiś wpływ na harmonogram robót HOCHTIEFU?

- Bezpośrednio nie, ponieważ my mamy ustalony od początku swój zakres działań. Jednak ta sprawa miała negatywny wpływ na procedury przetargowe wyłaniające wykonawcę urządzeń scenicznych. Dla działalności artystycznej to sprawa priorytetowa. Afera korupcyjna i powtarzanie przetargów spowodowały opóźnienie mające de facto wpływ i na nasze prace. Dopóki nie będzie urządzeń scenicznych, nie możemy wykonać prac wykończeniowych w audytorium scenicznym w budynku C.

- Latem media donosiły, że w grudniu ub.r. zniknie parkan otaczający budowę, a w styczniu administracja przeprowadzi się już do nowej siedziby. Parkan właśnie znikł i odsłonił operę prawie w całej okazałości, ale nie widać żadnej przeprowadzki. To jeszcze plac budowy.

- Budynek administracyjny jest już wykończony i odebrany. Właśnie otrzymaliśmy pozwolenie na użytkowanie i myślę, że w lutym administracja będzie się mogła przeprowadzić do nowej siedziby.

- Czy odważyłby się Pan Dyrektor wskazać wiarygodny termin oddania do użytku Opery w Krakowie? Kiedy w nowym gmachu usłyszymy arie operowe?

- Nie mogę wypowiadać się za wykonawcę urządzeń scenicznych, a to od niego teraz zależy tempo prac. Wszystkim uczestnikom procesu inwestycyjnego

dokończenie na str. 14

# Opera za rok

*dokończenie ze str. 13*

zależy na jak najszybszym zakończeniu budowy. Mam nadzieję, że uda się to w IV kwartale 2008 r. A kiedy pierwszy spektakl operowy? To pytanie do dyrektora opery.

- **A potem już tylko nagrody, pochwały, bo wygląda na to, że gmach opery, wyjątkowy pod wieloma względami, zgarnie wiele trofeów w konkursach architektonicznych i budowlanych. HOCHTIEF jest zresztą w tej dziedzinie kolekcjonerem. Trudno wręcz wymienić wszystkie laury przyznane w konkursach „Budowa Roku”, Platynowe, Złote i Srebrne Wiertła i nagrody w innych rywalizacjach.**

- Największą nagrodą dla wykonawcy jest zakończenie w terminie inwestycji, z której zadowolony jest klient i użytkownicy. Ogromną radość daje nam komfort budowy bez perturbacji i bez nieprzewidzianych problemów. To, niestety, rzadkość na obecnym rynku budowlanym.

- **Te nieprzewidziane problemy, to na przykład...**



*Hotel Qubus w Krakowie*

- ... niestabilność cen usług i materiałów budowlanych, niedobory kadrowe, niestabilne przepisy prawa i skomplikowane procedury przetargowe. Dla tych, którzy na co dzień działają na rynku budowlanym, te spostrzeżenia są truizmem, ale, niestety, przekładają się na działalność i kondycję firm. Wzrost cen materiałów i robocizny spowodował z jednej strony zupełnie nowe zjawisko odwoływania przetargów, ponieważ kosztorysy inwestorskie zupełnie rozmijały się z oczekiwaniami i możliwościami wykonawców, z drugiej, rezygnację wielu klientów z rozpoczęcia zaplanowanych inwestycji. Jedno zjawisko jest, zresztą, konsekwencją drugiego. W mojej ocenie, w II połowie ubiegłego roku nastąpiło załamanie trendu wzrostowego w budownictwie. Z tego powodu nie przyłączamy się na razie do chóru narzekających na brak rąk do pracy, nie odczuwamy braków kadrowych.

- **Nie planujecie żadnych przyjęć? Jak liczna jest załoga HOCHTIEFU?**

- W HOCHTIEF Polska pracuje ponad 860 osób, w naszym krakowskim oddziale od 150 do 200. Na razie to wystarczająca liczba pracowników, ale bierzemy pod uwagę, że inwestorzy, zwłaszcza deweloperzy, wrócą do oddanych projektów po zimowym przeszacowaniu kosztów. Wtedy będziemy uzupełniać kadrę. Sądzę, że będziemy szukać pracowników budowlanych o różnych kwalifikacjach: od cieśli, zbrojarzy do kierowników budów i inżynierów kontraktu.

- **Budujecie obiekty biurowe, przemysłowe, hotele i mieszkania. Czy takie rozśrodkowanie działalności to obowiązujący trend wśród dużych firm wykonawczych?**

- Wszystkie wielkie, międzynarodowe firmy wykonawcze mają kilka dziedzin działalności i kilka źródeł dochodów. HOCHTIEF nie jest wyjątkiem. Dla przykładu HOCHTIEF Construction zajmuje się budownictwem kubaturowym, HOCHTIEF Development – deweloperką, a HOCHTIEF AirPorts – obiektami lotniczymi. Poprzez swoje oddziały oraz przedstawicielstwa prowadzimy działalność na terenie całej Polski: Oddział Budokor w Warszawie (przedstawicielstwo w Gdańsku), Oddział Infrastruktura – także w Warszawie, Oddział Kpis-Cracovia – w Krakowie (przedstawicielstwo w Katowicach) oraz Oddział Poz-Building w Poznaniu (przedstawicielstwo we Wrocławiu).

Wybudowaliśmy w Polsce największe, najwyższe i bardzo utytułowane obiekty biurowe, centra handlowe, obiekty przemysłowe, hotelowe i mieszkaniowe. Wymienię choćby jeden przykład, za to nietuzinkowy. HOCHTIEF Polska był współwykonawcą Głębokowodnego Terminala Kontenerowego w Porcie Północnym Gdańsk. Zajmując 44 ha, stanowił największy plac budowy, na którym HOCHTIEF Polska dotychczas prowadził prace. Terminal został wybudowany na sztucznie usypanym pirsie o długości 800 m od istniejącej linii brzegowej i szerokości 315 m. Zbudowaliśmy największy głębokowodny terminal kontenerowy na Morzu Bałtyckim.

- **Stosunkowo rzadko firma pracuje na rzecz sektora publicznego. To zaledwie 3 proc. waszej działalności. A przecież to sektor publiczny dysponuje największymi środkami i zleca największe, najbardziej spektakularne inwestycje. Wydawałoby się, że to idealny klient dla wielkiej firmy wykonawczej.**

- Niestety, klient publiczny jest ograniczony sztywnymi przepisami, często proponuje warunki nieakceptowalne i nie ma możliwości negocjowania zapisów kontraktowych. Dochodzenie swoich racji oznacza proces sądowy po zakończeniu inwestycji. Chcemy brać udział w przetargach



# o tej porze...



Głębokowodny Terminal Kontenerowy w Porcie Północnym

odpowiadających naszym możliwościom i oczekiwaniom. Sektor publiczny zleca prestiżowe realizacje, jednak często odstępujemy od udziału w takich przetargach, ponieważ warunki są nie do przyjęcia.

**- Inni wykonawcy twierdzą, że ich problemem winna jest Ustawa o zamówieniach publicznych.**

- Zgadzam się z tą opinią. Uważam, że przepisy powinny być bardziej elastyczne, nie skazujące inwestora wyłącznie na wybór najtańszej oferty oraz umożliwiające negocjacje i zmiany w kontrakcie w czasie trwania procesu inwestycyjnego. Jak to jest ważne, pokazały ostatnie lata i systematyczny wzrost cen w budownictwie. Inwestor, który nie chce lub nie może negocjować warunków w trakcie kontraktu, obarcza całym ryzykiem inwestycyjnym wykonawcę.

Irytujące są dyskwalifikacje ofert z powodu drobnych uchybień lub nieścisłości formalnych. Podam przykład z mojej praktyki zawodowej, nie dotyczący HOCHTIEFU. Zdarzyło się, że klient z sektora publicznego odrzucił ze względów formalnych ofertę mojej firmy. Powód: wymagano certyfikatu ISO 9003. Tymczasem firma posiadała wyższy certyfikat jakości. Mimo odwołania, oferta została odrzucona i wybrany drugi w kolejności wykonawca z ofertą o prawie milion zł wyższą. Kto na tym stracił? Takie doświadczenia zrażają do przetargów publicznych i świadczą o absurdach w przepisach prawa.

Absurdalne jest również wybieranie przez inwestorów publicznych – zgodnie z Ustawą o zamówieniach publicznych – wyłącznie najtańszych ofert. Uwierzy naszym żonom, które nie bez powodu twierdzą, że nie stać je na najtańsze sukienki. Niska cena oznacza niską jakość. Jeśli jakiś produkt ma służyć przez lata, musi być dobrej jakości, a jakość kosztuje.

- Małopolska Izba Inżynierów Budownictwa z uwagą rejestruje wszystkie te uwagi podmiotów działających na rynku budowlanym. Prawo jest nie tylko niedoskonałe, ale wręcz przeszkadza w sprawnym funkcjonowaniu zarówno inwestorom, jak i wykonawcom. Wszystkie te opinie trafią do odpowiednich organów przygotowujących zmiany w ustawach i rozporządzeniach dotyczących budownictwa.

- W wielu krajach europejskich oferta najtańsza jest uznawana za najgorszą i odrzucana. Nie musimy szukać całkiem nowych rozwiązań. Zobaczmy, jak funkcjonują one na innych rynkach. Może warto je skopiować, zamiast uczyć się na własnych błędach.

**Dziękuję za rozmowę.**

**Rozmawiała Aleksandra VEGA**

HOCHTIEF Polska – Według rankingu Home&Market (edycja 2007) szóstą firmą budowlaną na polskim rynku, w 2006 r. osiągnęła 938 mln zł przychodów. Wchodzi w skład międzynarodowego koncernu HOCHTIEF z ponad 130-letnią tradycją, obecnego w Polsce od 1990 r. W 1996 r. koncern nabył akcje Kpis-Cracovia, stanowiącego od tej pory krakowski oddział HOCHTIEF Polska.

Przykładowe realizacje HOCHTIEF Polska Oddział Kpis-Cracovia z ostatnich lat w stolicy Małopolski: hotel Qubus w Krakowie, biurowiec Nowa Kamienica w Krakowie, kampus Krakowskiej Szkoły Wyższej, zespół mieszkaniowy „Cztery Pory Roku”, Centrum Biurowe „Euromarket”, Park Wodny w Krakowie. Obecnie między innymi jest głównym wykonawcą budynku Opery w Krakowie i III etapu kampusu KSW.



Budynek Opery w Krakowie

# 160 lat żelaznego

Z kronik budowy linii kolejowych

**13** października 2007 roku minęła 160. rocznica uruchomienia pierwszej linii kolejowej w Krakowie. Tego właśnie dnia w 1847 roku „z uderzeniem godziny wpół do dziewiątej” odjechał w swoją pierwszą podróż pociąg, w skład którego wchodził parowóz (zwany także parowcem), noszący nazwę „Kraków”, ciągnący kilka wagonów. Uroczystość na nowo wybudowanym dworcu kolejowym była tym znacząca, że odbyła się w stolicy wolnego, niepodległego i neutralnego Krakowa wraz z okręgiem, na skrawku polskiej ziemi. To właśnie Senat tego wolnego miasta wydał przywilej i nadał statut „Towarzystwu Drogi Krakowsko-Górnośląskiej”.

Z okazji jubileuszu w Krakowie odbyły się skromne uroczystości, przypominające dzieje komunikacji kolejowej w mieście i jego okolicach. Niech ich uzupełnieniem będzie publikacja w telegraficznym skrócie wybranych fragmentów kronik, dokumentów oraz osób, które zapisały się w dziejach kolei krakowskich.

## Z kroniki powstania Galicyjskich Kolei Żelaznych Karola Ludwika

**1837 rok** - tzw. Stany Galicyjskie rozpoczęły starania o budowę połączenia kolejowego z Bochni do Lwowa.

**8 lipca 1856 r.** - ukonstytuowała się prowizoryczna Rada Zarządzająca Towarzystwa w składzie: hr. hr. Władysław Badeni, Włodzimierz Dzieduszycki, Stanisław Gołuchowski oraz książę Adam Sapieha, książę Alfred Lubomirski i inni na czele z księciem Leonem Sapiehą, która podjęła starania o koncesję na budowę wszystkich kolei galicyjskich wymienionych w programie rządowym.

**27 stycznia 1858 r.** - ugoda Towarzystwa Kolei Żelaznej Karola Ludwika z przedstawicielami Towarzystwa Kolei Północnej cesarza Ferdynanda przy udziale Ministra Handlu i Ministra Finansów w sprawie podziału sprzedawanych przez rząd linii kolejowych w Galicji i obowiązku wybudowania do końca 1860 roku linii kolejowej do Przemyśla.

**1 stycznia 1858 r.** - ruch pociągów podjęto dopiero w tym terminie, ponieważ do tego czasu trwało dzielenie kolei między ww. towarzystwa. Stacja Kraków Główny przypadła przy tym podziale Kolei Północnej, natomiast Kolej Karola Ludwika w myśl umowy uzyskała tylko prawo do korzystania z dworca. Dworzec ten powstał w latach 1844 -1847, wg planów Piotra Rosenbauma. (fot. 1)

Zbudowano go w stylu neogotyckim na obszernym terenie wykupionym za 200 tysięcy złotych polskich od lekarza, profesora i rektora Uniwersytetu J. Brodowicza.



Fot. nr 1 Dworzec w Krakowie w 1848 roku

Teren znajdował się w dzielnicy Wesola, między Ogrodem Strzeleckim, ulicą Lubicz i Pawią. Znajdował się tu również pałacyk, do którego przeniosła się Dyrekcja. Władze zgodziły się na przecięcie i zamknięcie ulicy Mogilnej i tak powstały obecne ulice Kurniki i Topolowa, łączące Kleparz z rogatką mogiłą (obecnie rondo Mogiłskie). Gmach dworca otwarto równocześnie z linią kolejową do Wrocławia. Wjazd pierwszego pociągu utrwalił na płótnie Teodor Stachowicz. Z kronik towarzyskich wiemy, „że o godzinie 14 odbyło się przyjęcie w sali reductowej teatru, w której środkowy stół zdołała wielka piramida, wyobrażająca lokomotywę, któremu odpowiadały inne rozstawione na innych punktach z podobnymi kolei żelaznej godłami”.

Jeden z toastów brzmiał „Oby ta kolej żelazna zamieniła się w łańcuch złoty, który by dwa miasta rywalizujące niegdyś z sobą na drodze handlu i przemysłu ściślej jak nigdy między wspólnym dobrem połączył i aby z połączenia tego pomyślny byt Krakowa, na który to miasto ze wszech miar zasługuje, wpłynął”. Wieczorem w teatrze na koszt towarzystwa kolejowego wystawiono komedię „Stara romantyczka” i komedio-operę „Nowy rok”.

\*\*\*

Dworzec krakowski należał do tzw. czołowych: na nim kończyła się linia kolejowa.

Perony były przykryte stalową halą, co było absolutną nowością na terenie c.k. monarchii; w Wiedniu dworce otrzymały stalowe konstrukcje kilka lat później. W latach osiemdziesiątych ub. wieku przebudowano budynek dworcowy w stylu neorenesansowym; autorem przebudowy był inż. Józef de Wassilko.

\*\*\*

Kolejna modernizacja w 1934 roku dotyczyła przebudowy peronów - powstał peron IV i dobudowano stalowe wiaty (kryjące perony), wykonane w firmie braci Zieleniewskich. Wtedy też zlikwidowano krytą halę peronową. Warto przypomnieć, że krakowski dworzec ko-



# smoka w Galicji

w województwie małopolskim

lejewy, zbudowany w 1847 roku, powstał w mieście liczącym wówczas 40 tysięcy mieszkańców. Poza niewielkimi późniejszymi przeróbkami - po dziś dzień - wystarcza dla potrzeb współczesnego Krakowa liczącego około 800 tys. mieszkańców.

Dopiero od niedawna (40 lat) buduje się w Krakowie nowe centrum komunikacyjne wraz z dworcem w podziemiach.

W latach 1854 - 1855 nad starą Wisłą i jej głównym korytem zbudowano dwa drewniane mosty, dzięki którym Kraków otrzymał połączenie kolejowe w kierunku wschodnim z Bochnią, Tarnowem i Dębicą.



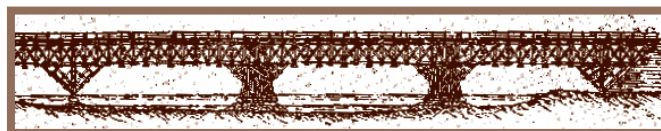
Fot. 2. Przebudowany w 1889 roku dworzec w Krakowie (fotografia pochodzi z 1932 roku)

20 lutego 1856 roku w kłębach pary i dymu, wśród huku, zgrzytu i gwizdu wjechał na tarnowski, prowizoryczny jeszcze, dworzec kolejowy pierwszy pociąg. Nastąpiło oficjalne uruchomienie linii kolejowej Kraków - Bochnia - Tarnów - Dębica. Trasa miała 111 km dla regularnej komunikacji towarowej i pasażerskiej (donosił krakowski „Czas”).

Dziennie kursowały dwa pociągi. Z Dębicy do Krakowa jechało się wówczas 4 godziny 10 minut, a do Wiednia - 19 godzin 10 minut. W granicach powiatu tarnowskiego było 18,3 km jednotorowej linii kolejowej. Dzięki linii kolejowej, miasto zaczęło się rozwijać, powstawały nowe fabryki, cegielnie, domy. W czasie oddania do użytku połączenia kolejowego Tarnów liczył niecałe 8 i pół tysiąca mieszkańców. W 1869 roku Tarnów miał już ponad 21 tysięcy obywateli, a w 1910 r. - 36 tysięcy 731 mieszkańców.

Podziw budziły mosty. „Przez Dunajec prowadził drewniany most kryty, mający około 300 sążni długości, a zatem dłuższy jak na Dunaju pod Wiedniem i przypominający pomimo okien rozjaśnionych w pewnych odstępach światłem dniowym, wielki tunel, których tyle posiadają zagraniczne koleje. Most ten po bokach zewnątrz wyłożony blachą, ma dach cynko-

wy i wiązania, które podziw obudzają znawców. W niewielkiej stąd odległości wznosi się zupełnie podobny, znacznie tylko krótszy most na rzece Białej”. Dziś po nich nie zachowały się nawet zdjęcia.



Fot. 3. Most przez Wisłę w Krakowie w 1855 roku

\*\*\*

Budowa linii do Lwowa wymusiła konieczność budowy wiaduktu nad ulicą Lubicz w Krakowie. Cały ten węzeł komunikacyjny zbudowano wg projektu Teodora Talowskiego (fot. 6) i oddano w 1898 roku. W latach 1863 - 1864 nad starą Wisłą (dziś ulica Grzegorzewska) zbudowano istniejący do dziś, obecnie wiadukt ceglano-kamienny (fot. 5).

\*\*\*

Nad głównym korytem Wisły zbudowano wg projektu inż. Ziffera, Mikuckiego i Muhleiseina stalowy pięcioprzęsłowy most. W 1884 roku zmieniono jego konstrukcję na kratow-



Fot. 4. Most na Wiśle w 1938 roku (zbudowany w 1884 roku)

nice (fot. 4). Most ten przestał istnieć w 1993 roku, gdyż został wymieniony na nowocześniejszy i bardziej przyjazny dla okolicznych mieszkańców. Identyczny most z roku 1884 został wykonany nad rzeką Dunajec pod Tarnowem (fot. 7).

\*\*\*

Podczas rozbiórki starej konstrukcji nad rzeką Wisłą, zaproponowano władzom miasta Krakowa odstąpienie jej z przeznaczeniem na kładkę dla pieszych wzdłuż ulicy Mostowej w Krakowie. Władze miasta nie skorzystały z tej propozycji i nawet nie odpowiedziały na propozycję władz kolejowych.

dokończenie na str. 18



# 160 lat żelaznego

dokończenie ze str. 17

\*\*\*

Ale my wróćmy jeszcze do linii Kraków – Dębica.

**1840 r.** - w Stanach Galicyjskich przedłożono pierwszy projekt budowy kolei z Bochni do Lwowa. Jej trasa miała biec



Fot. 5. Most na „Starej Wiśle” z 1864 roku  
(istnieje do dziś nad ul. Grzegorzeczką)

przez Partyń, przysiółek Łęg Tarnowski, Pawężów, Lisią Górę, Jodłówkę do Czarnej, a więc omijałaby Tarnów. W nowej sytuacji politycznej, jaka ukształtowała się po włączeniu Rzeczypospolitej Krakowskiej do monarchii habsburskiej (1846), rząd wiedeński postanowił zbudować linię kolejową z Krakowa do Lwowa. W 1850 roku rozpoczęto przygotowania do tego przedsięwzięcia. Do 1853 roku wybudowano odcinek Bochnia - Dębica, jednak bez połączenia z Krakowem (wykonano nasypy i inne roboty ziemne, ale nie ułożono torów). Wybuch wojny krymskiej (1853) i związane z tym napięcie w



Fot. 6. Wiadukt nad ul. Lubicz w Krakowie

stosunkach austriacko-rosyjskich zmusiły rząd cesarza Franciszka Józefa II do podjęcia decyzji o usprawnieniu komunikacji w Galicji. Roboty przy linii podjęto ponownie w połowie września 1854 roku. Przebiegały one w błyskawicznym tempie, dzięki zatrudnieniu 12 tysięcy żołnierzy. Prace trwały nieprzerwanie nawet w czasie ostrej zimy i zostały ukończone po 11 mie-

siącach. Próbną jazdą pociągu z Krakowa do Dębicy odbyła się 15 października 1855 roku. Późną jesienią tegoż roku linia kolejowa Kraków - Bochnia - Tarnów - Dębica była gotowa do eksploatacji.

**20 lutego 1856 r.** - oficjalne otwarcie linii kolejowej Kraków - Bochnia - Tarnów - Dębica długości 111 km dla regularnej komunikacji towarowej i pasażerskiej. Kursowały dwa pociągi dziennie.

**1858 r.** - Z braku funduszy rząd wiedeński przyznał linię Towarzystwu Cesarsko-Królewskiej Uprzywilejowanej Galicyjskiej Kolei Arcyksięcia Karola Ludwika z zobowiązaniem przedłużenia jej do Lwowa.

**1 stycznia 1860 r.** - początek budowy pierwszego stałego dworca kolejowego w Tarnowie. Był to budynek parterowy z wejściem od strony podjazdu i obszerną wiatą od strony torów. Składał się z przedsionka, westybulu z kasami, oddzielnych poczekalni dla trzech klas pasażerskich i restauracji. Ponadto w obrębie dworca znajdowały się: kasa bagażowa,



Fot. 7. Most nad Dunajcem k. Tarnowa

biuro pocztowe, pomieszczenia służbowe kolei i biuro zaawidowcy. Poza dworcem, na stacji znajdowała się prostokątna lokomotywnia na osiem maszyn, wagonownia, magazyn, stacja wodna z pompą parową i warsztaty.

\*\*\*

**22 kwietnia 1873 roku** - parlament austriacki zatwierdził budowę Kolei Tarnowsko-Leluchowskiej i ostateczny przebieg linii.

**28 lipca 1873 r.** - cesarz Franciszek Józef podpisał rozporządzenie dotyczące budowy linii kolejowej Tarnów - Tuchów - Stróże - Nowy Sącz - Leluchów, a już 4 września rozpoczęto pierwsze prace. Linia leluchowska miała charakter strategiczny. Budowano ją jako połączenie transkarpackie zarówno dla handlu, jak i dla użytku wojska na wypadek wojny z Rosją. Eksploatację tej linii powierzono Towarzystwu Pierwszej Węgiersko-Galicyskiej Kolei Żelaznej.

**Wrzesień 1873 r.** - rozpoczęcie prac przy budowie Kolei Tarnowsko-Leluchowskiej o długości 145,7 km, finansowanej

# smoka w Galicji

przez rząd austriacki. Rozpoczęto od drążenia tunelu w Żegiestowie. Prace prowadzono równocześnie na 11 odcinkach z wykorzystaniem miejscowej siły roboczej i miejscowych surowców. Przeprowadzenie torów w terenie górskim wymagało wykonania ponad czterystu przepustów, osiemdziesięciu most-



Fot. 8. Dworzec w Tarnobrzegu od strony torów, karta pocztowa z ok. 1900 r.

ków, w tym kilku dużych mostów i przebiecia dwóch tuneli, ponadto wykonania ponad tysiąca podkopów, osiemdziesięciu przekopów i uformowania nasypów o różnej wysokości, wybudowania 15 stacji z układem torowym i budynkami, 8 przystanków osobowych i strażnic dla „obchodników” – średnio co 2 km wzdłuż całej linii.

**18 sierpnia 1876 r.** - otwarcie Kolei Tarnobrzeg-Leluchowskiej w dniu urodzin Najjaśniejszego Pana cesarza Franciszka Józefa I. Uzyskano połączenie z kolejami węgierskimi w Eperies (Preszowie). Koszty budowy wyniosły 13.322.136 guldenów. Eksploatacją w imieniu państwa zajęło się Towarzystwo Pierwszej Galicyjsko-Węgierskiej Kolei Żelaznej. Równocześnie powstały w Nowym Sączu Cesarsko-Królewskie Warsztaty Kolei, zajmujące się bieżącym utrzymaniem taboru kursującego po torach nowej linii, na który składało się 12 parowozów, 40 wagonów osobowych I, II i III klasy i 200 towarowych zamkniętych i odkrytych.

Pociągi osobowe jeździły z prędkością 45 km/h, a towarowe 25 km/h. Ciemnozielone parowozy z czerwonymi obramowaniami miały oznaczenia cyfrowe i mosiężne tablice z nazwami dworców tej linii. Wagony zaś malowano w jasnych barwach. Mimo braku dokładnych danych o budowie dworca, udało się ustalić, że już w 1878 r. był on murywany, w środkowej części piętrowy, po obu stronach miał parterowe przybudówki, a od strony torów znajdowała się wiatra na całej długości budynku.

\*\*\*

Oddanie linii sprawiło, że Małopolska uzyskała połączenie z węgierską linią preszowską, Tarnobrzeg zaś stał się

stacją węzłową. Bezpośrednio po zbudowaniu linii kolejowej zaczęły powstawać przedsięwzięcia związane z kolejami, w roku 1884 zbudowana została kolonia kolejowa w Nowym Sączu, złożona z 82 domków parterowych, dwurodzinnych oraz 14 piętrowych, a następnie powstała straż pożarna i orkiestra kolejowa.

**1878 r.** - w ciągu każdej doby przez Tarnobrzeg, linią Kraków – Lwów, przejeżdżało sześć pociągów pasażerskich (dwa pośpieszne, dwa osobowe i dwa „mieszane” - czyli osobowo-towarowe). Osobowe z Krakowa i Lwowa meldowały się koło południa, pośpieszne i „mieszane” przyjeżdżały w nocy i nad ranem. Raz dziennie o godzinie 1.45 po południu odchodził pociąg z Tarnobrzega do Leluchowa, a raz w tygodniu we wtorek o 6 nad ranem pociąg „mieszany” do Nowego Sącza (rozkład jazdy 1878 rok).

**1879 r.** - rozpoczęto modernizację linii Karola Ludwika: przebudowa całej stacji w Tarnobrzegu oraz mostów, które przygotowano do założenia drugiego toru.

**16 grudnia 1884 r.** - otwarcie odcinka Chabówka – Nowy Sącz. Był on częścią tzw. linii transwersalnej (Galizische Transversalbahn), kolei od Zwardonia, przez Żywiec, Suchą, Nowy Sącz, Stróżę, Zagórz, Chryplin do Husiatyna, zatwierdzonej do budowy na mocy ustawy z 28 II 1883 r. Otwarcie poszczególnych odcinków następowało kolejno w miarę postępu prac. Prowadzenie ruchu na tej linii, ze względu na jej górski charakter, było drogie i nie spodziewano się nigdy rentowności tej linii, miała ona raczej znaczenie strategiczne poprzez posiadanie alternatywnego do leżącego zbyt blisko granicy z Rosją, połączenia Krakowa ze Lwowem.

**Lata 1889-1891 r.** - położenie drugiego toru na linii Karola Ludwika Kraków - Lwów.

**1 stycznia 1892 r.** - po przeprowadzeniu wielu działań o charakterze restrykcyjnym rząd austriacki przystąpił do upaństwowienia i przejęcia kolei Karola Ludwika przez państwo.

**1897 r.** - początek przebudowy stacji Tarnobrzeg. Zmieniono układ torowy, poszerzając stację na południe i przedłużając ją w kierunku zachodnim, co spowodowało również konieczność wydłużenia wiaduktu nad szosą na Strusinie (dziś ul. Krakowska). Przebudowano również magazyny. Największą inwestycją było poszerzenie, a właściwie budowa nowego dworca kolejowego. Stary budynek, wobec rosnącej liczby podróżnych, okazał się zbyt mały i niefunkcjonalny.

\*\*\*

**15 października 1906 r.** - otwarcie wybudowanej z funduszy prywatnych linii Tarnobrzeg - Żabno - Dąbrowa Tarnowska -

dokończenie na str. 20

# 160 lat żelaznego

*dokończenie ze str. 19*

Szczucin (dł. 48,6 km). Dziennie kursowały nią dwa składy pasażerskie lub mieszane. W 2000 roku zawieszono ruch pasażerski na tej linii.

**1909 r.** - oddanie do użytku nowego budynku dworca kolejowego w Nowym Sączu. Poprzedni był zbyt ciasny dla potrzeb dużego ruchu pasażerskiego.

\*\*\*

**Lata 1906-1910 r.** - budowa nowego dworca kolejowego w Tarnowie według projektu E. Baudischa. Kubatura budynku wzrosła prawie dwukrotnie, a jego rzut powiększył



Fot. 9. Pierwszy dworzec murowany w Tarnowie

się przez poszerzenie całej budowli wzdłuż torów i przesunięcie północnej fasady. Zwiększono znacznie powierzchnię przeznaczoną dla podróżnych, głównie poprzez budowę obszernego westybulu z wielkimi oknami, dwukrotnie wyższego od przylegających doń łączników, wiążących go z nieco mniejszymi salami restauracyjnymi. Od strony zachodniej do dworca dobudowano nowy budynek poczty. Nowy dworzec (w przeciwieństwie do starego - niskiego i długiego, bez żadnych akcentów wertykalnych) jest gmachem monumentalnym o wyraźnej przewadze elementów pionowych. Jego bryła, złożona z kilku graniastych członów, dominuje nad otoczeniem. Przy dworcu oraz nad platformą drugiego peronu posadowiono wiaty na żeliwnych kolumnach; zaś obydwa perony połączono tunelem.

Wzorowany był do pewnego stopnia na nowo wybudowanym (1904 r.) dworcu głównym stołecznego miasta Galicji - Lwowa (kopułowały dachy nad westybulum). Całość dopełniał staranny, secesyjno-modernistyczny wystrój. Przy dworcu oraz nad platformą drugiego peronu posadowiono wiaty na żeliwnych kolumnach, a oba perony połączono tunelem (po 1909 r.). Obok tuneli we Lwowie, Krakowie i Tarnopolu był to chronologicznie czwarty tunel w Galicji.

**1915 r.** - wycofujące się wojska rosyjskie w rejonie Tarnowa zniszczyły obiekty inżynieryjne, m.in. most na Dunajcu. Atakujące zaś wojska państw centralnych, prowadząc ostrzał artyleryjski miasta, zrujnowały częściowo dworzec kolejowy.

**1918 r.** - zakończenie I wojny światowej. Dla świadomych biegu wypadków było już dawno rzeczą wiadomą, że Austria chyli się ku rozkładowi. W Dyrekcji Kolejowej od 16 października rządzono się zupełnie samodzielnie. Hr. Benigni, ostatni austriacki komendant twierdzy miasta Krakowa, w prezydyalnych biurach miasta z płacem oddał szablę przedstawicielowi tymczasowej Komisji Likwidacyjnej Polskiej. Kraków wrócił do Polski.

**11 listopada 1918 r.** - powstaje niepodległa II Rzeczpospolita Polska. Zarządzanie kolejami w Galicji przechodzi w polskie ręce.

**1919 r.** - Ministerstwo Komunikacji przekształcono w Ministerstwo Kolei Żelaznych.

**1920 r.** - uruchomienie kolejowych warsztatów napraw wagonów osobowych i towarowych w Tarnowie.

**27 września 1926 r.** - na mocy rozporządzenia prezydenta RP Ignacego Mościckiego zostaje utworzone przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe, którego dyrektorem generalnym zostaje każdorazowy minister kolei żelaznych RP. Zinventaryzowano majątek PKP i ostateczne przenumerowano parowozy i wagony odziedziczone po kolejach obcych na serie i numery inwentarzowe PKP.

**1927 r.** - oddano do użytku bocznicę kolejową do fabryki Związków Azotowych oraz przystanek kolejowy w Dąbrówce Infulackiej (dziś już wyłączony z ruchu budynek Tarnów Mościce).

**30 czerwca 1929 r.** - na dworzec kolejowy w Tarnowie wjechał specjalny pociąg, którym sprowadzono trumnę z prochami Wielkiego Polaka, generała Józefa Bema.

**17 lipca 1934 r.** - w wyniku katastrofalnej powodzi zniszczona została infrastruktura kolejowa: m.in. jedna nitka mostu kolejowego w Jamnicy na trasie do Tarnowa, most kolejowy w Rytrze, nasypy i tory na linii do Chabówki.

**1938 r.** - na trasie Kraków - Tarnów - Rzeszów - Przemyśl w ciągu doby kursowało piętnaście par pociągów. Linie Kraków - Tarnów - Nowy Sącz - Krynica obsługiwało zaś dziesięć par pociągów, natomiast po linii Tarnów - Szczucin jeździło pięć par pociągów (Urządowy Rozkład Jazdy ... 1938 rok).

**9 listopada 1939 r.** - po odbudowaniu wysadzonego przez polskich saperów we wrześniu 1939 r. tunelu w Żegiestowie, otwarcie linii Tarnów-Leluchów zainaugurował wagon motorowy przedwojennej polskiej produkcji, słynna „lux-torpeda”, wioząc niemieckich notabli do Krynicy.



# smoka w Galicji

\*\*\*

Kolej ponownie miała decydujące znaczenie w transporcie wojsk i zaopatrzenia, zwłaszcza po inwazji niemieckiej na Związek Sowiecki. Przez Nowy Sącz przejeżdżały transporty z rannymi na Węgry i do ośrodków sanatoryjnych w Krynicy, materiały wojenne oraz żywność z Węgier i Austrii na front wschodni, a także rozbitý tabor do sądeckich warsztatów.

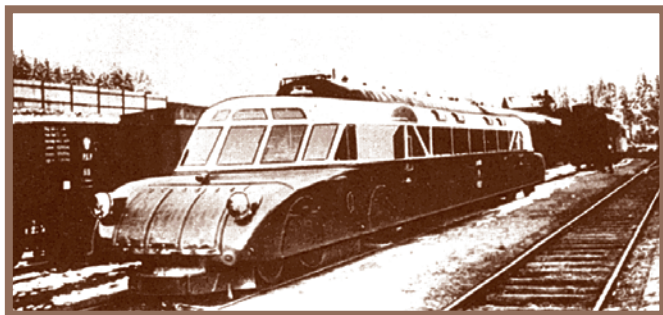
**1945 r.** - Niemcy, wycofując się pod naporem Armii Czerwonej, zniszczyli mosty na rzekach Dunajec i Biała. W 50 proc. zdewastowane zostały też urządzenia zabezpieczenia ruchu na stacji Tarnów.

**W styczniu** - wycofujący się z Sądecczyzny Niemcy wysadzili w powietrze tunele w Żegiestowie, Kamionce Wielkiej, mosty na Popradzie w Piwnicznej i Starym Sączu, most na Kamienicy w Jamnicy i Dunajcu w Nowym Sączu, odcinając połączenie Nowego Sącza z resztą kraju.

**W lutym** - przywrócono połączenie do Chabówki.

**8 marca** - radzieccy saperzy oddali do użytku wybudowany objazd zniszczonego tunelu w Kamionce Wielkiej.

**Lata 1946 – 1949** - odbudowa linii kolejowych po zniszczeniach II wojny światowej.



Słynna „lux-torpeda”

Wiosna 1946 - otwarcie linii z Nowego Sącza do Żegiestowa. Odcinek od południowego wylotu tunelu do Krynicy przez Muszynę uruchomiono w lipcu 1946.

\*\*\*

**15 stycznia 1948** - minister komunikacji Jan Rabanowski przeciął wstęgę, inaugurując wznowienie ruchu przez odbudowany żegiestowski tunel. Z Tarnowa znów można było jechać bezpośrednio do Krynicy i Leluchowa.

**28 września 1962 r.** - zelektryfikowano linię kolejową na odcinku Kraków Podłęża - Tarnów Zachodni (Mościce).

**25 września 1963 r.** - uruchomiono trakcję elektryczną na odcinku z Tarnowa Zachodniego (Mościce) do Rzeszowa.

**Lata 1965 – 1977** - przebudowa wiaduktu nad ulicą Krakowską w Tarnowie, budowa obiektów polepszających bezpieczeństwo ruchu podróżnych oraz dworca na stacji Tarnów Zachodni (Mościce).

**1983 r.** - podjęto decyzję o elektryfikacji linii Tarnów – Leluchów.

**Kwiecień 1984** - rozpoczęto modernizację i elektryfikację linii Tarnów - Tuchów - Stróże - Nowy Sącz - Muszyna - Krynica - Leluchów.

**30 listopada 1984 r.** - oddano do eksploatacji pierwszy odcinek zelektryfikowanej linii leluchowskiej: Tarnów – Tuchów. Prace na całej linii do Leluchowa i Krynicy zakończono w 1987 roku.

**28 maja 1986 r.** - otwarcie zelektryfikowanego odcinka linii kolejowej: Grybów - Nowy Sącz - Marcinkowice (37 km). Do Nowego Sącza wjechał pierwszy pociąg elektryczny. Był to elektryczny zespół trakcyjny EN57.

\*\*\*

**26 września 1987 r.** - otwarcie zelektryfikowanego odcinka linii kolejowej: Nowy Sącz - Muszyna - Krynica (62 km).

**27 listopada 1987 r.** - otwarcie ostatniego (na linii Tarnów - granica państwa) zelektryfikowanego odcinka linii kolejowej: Muszyna - Leluchów - granica państwa (7 km).

Elektryfikację całej linii prowadzono etapami, kończąc w 1987 r. Całkowicie przebudowano stacje w Nowym Sączu i Krynicy. W Stróżach oddano do użytku zelektryfikowaną łącznicę z kierunku Tarnowa na Jasło.

Przedstawione wydarzenia nie wyczerpują wszystkich zagadnień, pominięto tu historię węzła nowosądeckiego, historię budowy „zakopianki”, „kryniczanki” i linii Chabówka – Nowy Sącz. Z powodu ograniczonej powierzchni, nie uwzględniono zasług wielu ludzi, którzy tę historię tworzyli.

Mgr inż. Jerzy HYDZIK  
Tomasz HYDZIK

## Literatura

- [1] Roczniki gazet krakowskich z 1849 -1847.
- [2] Roczniki Inżyniera Kolejowego z 1924 -1939.
- [3] J. Hydzik. Problemy utrzymania budowli inżynierskich w kolejowej służbie drogowej Południowego Okręgu KP na przykładzie przebudowy mostu kolejowego przez rzekę Wisłę w Krakowie (referat).
- [4] J. Adamczewski. Kraków od A do Z.
- [5] Zeszyt NT nr 26 SITK w Krakowie z 1993 roku.
- [6] Tarnów - Wielki Przewodnik – opracowany przez Stanisława Potęgę.

# Zasłużeni dla energetyki i drogownictwa

*Honorowe wyróżnienia dla działaczy MOIIB*

**P**odczas VIII zebrania Rady MOIIB 20 grudnia 2007 roku wręczono honorowe odznaczenia resortowe dla działaczy naszej Małopolskiej Izby Inżynierów Budownictwa. W imieniu wojewody małopolskiego dekoracji dokonała Elżbieta Gabryś – dyrektor Wydziału Infrastruktury Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego.

Odznaki otrzymali:

**Mgr inż. Ryszard Damijan** – Honorowa Odznaka „Za zasługi dla Energetyki”,

**Mgr inż. Krzysztof Majda** – Honorowa Odznaka „Za zasługi dla Energetyki”,

**Mgr inż. Zygmunt Salwiński** – Honorowa Odznaka „Za zasługi dla Energetyki”,

**Mgr inż. Jan Dziejic** – Honorowa Odznaka „Zasłużony dla Drogownictwa”,

**Mgr inż. Danuta Opolska** – Honorowa Odznaka „Zasłużony dla Drogownictwa”.

Wyróżnionym serdecznie gratulujemy!



# Gest wzajemności

Spotkanie z przewodniczącymi stowarzyszeń naukowo-technicznych

**A**ni się obejrzelśmy, a minęło osiem lat, odkąd pojawiła się ustawa powołująca Izbę Inżynierów Budownictwa. Jej założycielami były stowarzyszenia naukowo-techniczne, działające w Polsce od kilkudziesięciu lat. Ogromne doświadczenie stowarzyszeń w zakresie integracji środowisk zawodowych pozwoliło zapoczątkować nowoczesną, europejską strukturę samorządową inżynierów budownictwa.

Bez udziału szczególnie doświadczonych i aktywnych członków stowarzyszeń oraz bez ich, w tamtym czasie naprawdę dużego, zaangażowania, nie byłoby możliwe, aby ruszyła ta ogromna machina, jaką jest obecnie Polska Izba Inżynierów Budownictwa (ponad 100 000 członków). Małopolska Izba to docenia i rokrocznie, w okresie bożonarodzeniowym, członkowie Prezydium Rady MOIIB spotykają się z przedstawicielami wszystkich stowarzyszeń naukowo-technicznych branży budowlanej (PZITB, PZITS, SEP, SITWM, SITPNiG, ZMRP), działających na terenie Małopolski.

Mądrość w działaniu polega między innymi na tym, aby korzystać z doświadczeń własnych i cudzych, a nowe działania opierać na jak najlepszych, sprawdzonych wzorcach. I nie będzie to tylko przejawem grzeczności, ale przede wszystkim dowodem uznania, jeśli przypomnę, że w zakresie organizowania i prowadzenia działalności szkoleniowo-konferencyjnej niektóre stowarzyszenia nie mają sobie równych. Dlatego większość Izb Okręgowych w Polsce, w tym Małopolska, pozostawiła tę sferę działalności do zagospodarowania w dużym zakresie stowarzyszeniom.

Na spotkaniu 13 grudnia 2007 r. członków Prezydium Rady MOIIB z przewodniczącymi stowarzyszeń, któremu przewodniczył prezes MOIIB Zygmunt Rawicki, a które, po raz pierwszy, odbyło się w nowej siedzibie Izby, rozmawialiśmy o naszych dotychczasowych dokonaniach oraz o dalszych oczekiwaniach i planach na styku wspólnej działalności. Korzystając z okazji i mając świadomość, że nie wszyscy członkowie stowarzyszeń należą do Izby, przedstawiliśmy w skrócie strukturę organizacyjną MOIIB i główne płaszczyzny działalności, wynikające z ustawy, statutu i regulaminów PIIB.

W Izbie Małopolskiej, funkcyjni członkowie Prezydium są odpowiedzialni za działalność poszczególnych organów i Zespołów Problemowych. I tak, nad działalnością szkoleniową czuwa Ryszard Żakowski – wiceprzewodniczący Rady, który zachęcał do przedstawiania przez wszystkie stowarzyszenia propozycji organizacji różnych form działalności szkoleniowej. Aby konferencja, seminarium, szkolenie bądź też wycieczka, mogły być współfinansowane przez

MOIIB, powinny się znaleźć z odpowiednim wyprzedzeniem w harmonogramie szkoleń. Harmonogram szkoleń jest zamieszczany raz na 3 miesiące w naszym biuletynie „Budowlani”. Można go też przeczytać na stronie internetowej MOIIB. Ryszard Żakowski przedstawił procedurę i warunki finansowania udziału członków MOIIB w imprezach technicznych, organizowanych przez stowarzyszenia, współfinansowania materiałów konferencyjnych i częściowego zwrotu za indywidualny udział członków w imprezach, których Izba nie jest współorganizatorem (uchwałą Rady ustalono, że będzie to kwota 250 zł rocznie dla każdego członka). Współfinansowanie imprez jest możliwe tylko wówczas, gdy MOIIB jest ich współorganizatorem albo pełni patronat i są wydawane materiały konferencyjne, a ponadto impreza musi znaleźć się w harmonogramie szkoleń, zatwierdzonym przez Zespół Problemowy ds. szkolenia i tematycznego dokształcania członków MOIIB.

Wszystkie wydatki MOIIB są dokładnie kontrolowane przez Okręgową Komisję Rewizyjną i muszą być udokumentowane - co w następnej kolejności przedstawił zebrany Mirosław Boryczko - skarbnik Rady. MOIIB skupia ok. 10 proc. członków zarejestrowanych w całej PIIB i na szkolenia rocznie wydatkuje ponad 200 tys. zł. Nie jest to dużo, bo frekwencja jest ciągle za mała.

Mimo to nasza Izba Okręgowa należy do wiodących w Polsce pod względem organizowanych imprez technicznych i jest to również zasługa małopolskich stowarzyszeń naukowo-technicznych. Nie wszystkie te środowiska są jednakowo „bogate” i niektóre oczekują na pomoc i współpracę Izby w tym zakresie. Taka współpraca jest możliwa, stąd apel do członków stowarzyszeń o większą aktywność dotyczącą propozycji tematyki, terminów i miejsc organizowanej konferencji, seminarium lub wycieczki.

Jerzy Oprocha - wiceprzewodniczący Rady przedstawił inną sferę pomocy MOIIB dla członków i ich rodzin, realizowaną w najtrudniejszych dla nich sytuacjach życiowych - takich, które wymagają wsparcia finansowego. Jest to śmierć, ciężka choroba, chwilowa niemożność opłacenia składek. Członkowie jednak z tej puli korzystają niezwykle rzadko. Dlatego też apelujemy o koleżeńskie zachęcanie oraz wzajemne informowanie się o możliwości korzystania z takiej formy pomocy, gdyż część członków po prostu o niej nie wie, choć często o tym piszemy w biuletynie i na stronie internetowej MOIIB. Przypominamy, że przy naszej Izbie istnieje Zespół Problemowy ds. samopomocy członkom.

Dla pełnej informacji o działalności pomocowej Izby, Zygmunt Rawicki przypomniał o dodatkowym ubezpieczeniu

*dokończenie na str. 25*



# Blżej z Krakowa do Ostrawy

Spotkanie z ČKAIT regionu Ostrava

**J**uż kilkuletnią historię mają regularne kontakty MOIIB z Czeską Izbą Autoryzowanych Inżynierów i Techników Budownictwa (ČKAIT) regionu Ostrava. Obie nasze Izby, kierując się potrzebą rozwijania przyjacielskiej współpracy w ramach organizacji budowlanych krajów Grupy Wyszehradzkiej, uznały za słuszne również rozwijanie kontaktów regionalnych.

Chociaż samorządy zawodowe w Europie mają już długą tradycję, to dla nas w roku 2000 wszystko było nowe. Czerpanie doświadczeń za najbliższą granicą, między innymi od kolegów z Ostrawy, było o tyle zasadne, że starsza o 10 lat Izba Czeska (w roku 2007 skończyła 15 lat), ten najtrudniejszy okres organizacji i rozruchu miała już wówczas za sobą. Przedstawiciele ČKAIT chętnie dzielili się swoimi doświadczeniami, ale też z uwagą śledzili rodzącą się, nową strukturę samorządową w Polsce, która pod względem liczebności członków jest czterokrotnie większa od czeskiej (PIIB liczy ok. 100 000 członków, a ČKAIT ok. 25 000 członków).

Pomysł zawarcia umowy o współpracy pomiędzy naszymi Izbami powstał w roku 2002 i wtedy to, 25 listopada, została podpisana 3-letnia umowa, obejmująca także współpracę pomiędzy Polskim Związkiem Inżynierów i Techników Budownictwa (PZITB)

Oddział w Krakowie i Czeskim Związkiem Inżynierów Budownictwa (CSSI) regionu Ostrava.

30 listopada 2007 roku Izby postanowiły podpisać aneks do umowy, na mocy którego współpraca jest nadal kontynuowana i zgodnie z warunkami umowy dotyczy:

- ▶ wymiany doświadczeń i przekazywania informacji związanych ze statutowymi działaniami obu Izb,
- ▶ przesyłania publikacji i wydawnictw technicznych z dziedziny budownictwa,
- ▶ organizowania imprez branżowych i umożliwiania wzięcia w nich udziału delegacji drugiej strony,
- ▶ rozwijania w zakresie możliwości i kompetencji kontaktów pomiędzy Wydziałem Budownictwa Uniwersytetu Technicznego w Ostrawie a Wydziałem Inżynierii Lądowej Politechniki Krakowskiej,
- ▶ uczestniczenia w rozwijaniu kontaktów gospodarczo-kulturalnych pomiędzy Krakowem i Ostrawą.

Za realizację powyższych warunków są odpowiedzialni prezesi stron podpisujących umowę. Ta miła okoliczność odbyła już w nowej siedzibie Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Krakowie przy ul. Czarnowiejskiej 80. Na spotkanie czeska delegacja przybyła w czteroosobowym składzie (Jindrich





Pater – wiceprzewodniczący Rady Krajowej ČKAIT, Svatoptuk Bijok – przewodniczący ČKAIT regionu Ostrava, Karel Pastuszek i Dusan Jelinek - członkowie Rady ČKAIT regionu Ostrava). Władze MOIIB reprezentowali przewodniczący oraz członkowie Prezydium. Po uroczystym podpisaniu aneksu o kontynuacji współpracy nastąpiła wymiana informacji o działalności obu Izb oraz biuletynów i innych materiałów.

Dla strony polskiej ciekawostką były doświadczenia ČKAIT w zakresie szkoleń czeskich inżynierów i techników, które mają już długą tradycję. Za niektóre szkolenia członkom ČKAIT przyznawane są punkty, które z kolei uznawane są w procedurach przetargowych.

W zakresie zatrudniania obcokrajowców w Czechach funkcjonują określone przepisy:

- jeśli inżynier jest członkiem Izby w swoim kraju, to po przeprowadzeniu rozmowy kwalifikacyjnej w języku czeskim, może być zatrudniony w Czechach,
- jeśli nie jest członkiem Izby w swoim kraju, musi zdać egzamin w Pradze, zgodnie z przepisami czeskimi.

Obecnie w parlamencie Republiki Czeskiej trwają prace nad programem w zakresie polityki dotyczącej architektury, gdyż zależności prawne pomiędzy inżynierami budownictwa i architektami są ciągle niezadowolające dla obu grup zawodowych.

Wspólnych tematów było wiele, a wymiana doświadczeń interesująca i korzystna dla obu Izb. W drugim dniu pobytu koledzy z Ostrawy mieli możliwość zapoznania się z niektórymi zabytkami Krakowa w dzień i wieczorem, co jak zawsze, stanowi dla przyjezdnych wielką atrakcję.

Grażyna SKOPLAK

## Gest wzajemności

*dokończenie ze str. 23*

wszystkich członków MOIIB, które może być również znaczącą pomocą w najtrudniejszych sytuacjach życiowych. Ta pomoc należy się każdemu, gdyż dodatkowe ubezpieczenie mieści się w ramach składki członkowskiej - pod warunkiem, że osoba najbliższa o taką pomoc wystąpi.

W końcowej części spotkania członkowie Prezydium wysłuchali postulatów przewodniczących stowarzyszeń naukowo-technicznych na temat ich oczekiwań w stosunku do Izby, również w innych sprawach, jak np.:

- pomocy w uzyskiwaniu uprawnień dla absolwentów AGH w zakresie specjalności nafty i gazu,
- wprowadzenia do uprawnień specjalności hydrotechnicznej i melioracyjnej (nie ma obecnie takiego kierunku na uczelniach technicznych),
- informowania studentów specjalności elektrycznej, nie będących członkami Izby, o szkoleniach, w których chętnie biorą udział.

Prezes Zygmunt Rawicki wyjaśnił, że nie wszystkie oczekiwania mieszczą się w zakresie kompetencji Izb Okręgowych, np. sprawa ww. uprawnień była już wielokrotnie dyskutowana na forum Zjazdu Krajowego, jednak bez spodziewanego efektu, gdyż mieści się ona w sferze legislacyjnej. Tym niemniej PIIB wnosi takie postulaty do Sejmu.

Co do szkoleń, to istotnie studenci nie otrzymują biuletynów z harmonogramem szkoleń, ale na stronie MOIIB w internecie mogą znaleźć wszystkie informacje o naszej Izbie i wszelkich formach prowadzonej działalności szkoleniowej.

Należy podkreślić, że Izba Małopolska, licząca obecnie ok. 9500 czynnych członków, zawsze ceniła sobie współpracę ze stowarzyszeniami i nadal pragnie ją podtrzymywać nie tylko w zakresie organizowania działalności szkoleniowej, ale także:

- w dalszym uczestniczeniu przedstawicieli wszystkich stowarzyszeń w Radzie Programowej biuletynu „Budowlani”,
- w pomocy w przygotowywaniu i prowadzeniu egzaminów na uprawnienia budowlane,
- a także w działalności integracyjnej, do której gorąco zachęcał Z. Rawicki.

MOIIB, po raz pierwszy w swojej historii, zaprasza członków do licznego udziału w następujących imprezach integracyjnych, które nasza izba zamierza zorganizować w nadchodzącym roku: w balu karnawałowym, w zawodach narciarskich, w zawodach tenisowych i w zawodach pływackich. Terminy i warunki będą podawane sukcesywnie w biuletynie i na naszej stronie internetowej. Inne inicjatywy członków również są mile widziane.

Grażyna SKOPLAK



# Podsumowanie roku

VIII zebranie Rady MOIB

**W** VIII zebraniu Rady MOIB, które odbyło się 20 grudnia 2007 roku, udział wzięli członkowie Rady, przewodniczący: Okręgowej Komisji Rewizyjnej, Okręgowego Sądu Dyscyplinarnego i Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej, Okręgowy Rzecznik Odpowiedzialności Zawodowej (koordynator), członkowie MOIB we władzach krajowych PIIB oraz przewodniczący Zespołów Problemowych. Gościem honorowym był prof. Zbigniew Grabowski - prezes PIIB, który w swoim krótkim wystąpieniu przedstawił tematy, jakimi aktualnie zajmuje się PIIB oraz zamierzenia na najbliższy rok, a także przekazał zebranim życzenia świąteczne i noworoczne.

Porządek zebrania obejmował:

- Przyjęcie protokołu nr VII z zebrania Rady w dniu 28 września 2007 r.,
- Informacje na temat bieżącej działalności MOIB od 28 września br. - (G. Skoplak),
- Zatwierdzenie uchwał podjętych przez Prezydium MOIB 25 października i 28 listopada br. - (G. Skoplak),
- Informacja na temat X sesji egzaminów na uprawnienia budowlane - (St. Karczmarczyk),
- Omówienie spraw finansowych - (M. Boryczko):
  - realizacja budżetu za 11 miesięcy 2007 roku,
  - projekt prowizorium budżetu na pierwsze półrocze 2008 roku,
- Przyjęcie uchwał w sprawach:
  - pomocy finansowej dla członków MOIB,
  - częściowego zwrotu kosztów szkolenia i udziału w konferencji członków MOIB,
  - współfinansowania konferencji „Nowoczesne technologie i systemy zarządzania w kolejnic-



- powołania Haliny Pasich na przewodniczącą Zespołu Problemowego ds. prawno-regulaminowych, po śmierci Andrzeja Pełecha – dotychczasowego przewodniczącego tego Zespołu.





• Sprawy bieżące i wolne wnioski:

- R. Żakowski przypomniał o terminie I Balu Karnawałowego dla członków MOIIB, który odbędzie się w Hotelu Europejskim 18 stycznia 2008 r.
- A. Knapik złożył krótką informację o stanie przygotowań do I Zawodów Narciarskich (Slalomu) Członków MOIIB, zaplanowanych na 17 lutego 2008 r. na stokach ośrodka Czorsztyn-Ski w Kluszkowcach,
- Z. Rawicki przedstawił terminarz spotkań Prezydium i Rady MOIIB na I półroczu 2008 r.

W drugiej części zebrania odbyło się uroczyste wręczenie odznaczeń honorowych przyznanych dla członków MOIIB (piszemy o tym oddzielnie), a następnie zebrani złożyli sobie wzajemnie życzenia świąteczno-noworoczne.

**Zygmunt RAWICKI**



## TERMINARZ Posiedzeń Prezydium i Rady MOIIB w I półroczu 2008

Posiedzenia Prezydium:

24 stycznia

27 lutego

7 maja

4 czerwca

Posiedzenia Rady:

17 marca

25 czerwca

VII Zjazd Sprawozdawczy MOIIB:

9 kwietnia

## MOIIB w liczbach

31 grudnia 2007 roku w naszej Małopolskiej Okręgowej Izbie Inżynierów Budownictwa zarejestrowane były 12753 osoby w tym: 9494 czynnych członków, 530 członków, którzy zostali zawieszani na własną prośbę lub z powodu nieopłacenia składek członkowskich ponad 6 miesięcy, 2604 skreślonych członków i 125 kandydatów na członków.

Podział według branż był następujący:

konstrukcyjno – budowlana (BO)	– 7060 - 55,91 proc.,
mostowa (BM)	– 136 - 1,08 proc.,
drogowa (BD)	– 674 – 5,34 proc.,
instalacji sanitarnych (IS)	– 2266 – 17,94 proc.,
instalacji elektrycznych (IE)	– 1982 – 15,70 proc.,
wodno–melioracyjna (WM)	– 337 – 2,67 proc.,
kolejowa (BK)	– 126 – 1,00 proc.,
telekomunikacyjna (BT)	– 42 – 0,33 proc.,
wyburzeniowa (BW)	– 5 – 0,03 proc..

**Zygmunt RAWICKI**

DZIAŁALNOŚĆ IZBY

# Ten pierwszy bal...

*Nowa, sympatyczna tradycja*

**Do** piątej nad ranem bawili się najbardziej wytrwali uczestnicy pierwszego balu karnawałowego zorganizowanego dla swoich członków przez Małopolską Okręgową Izbę Inżynierów Budownictwa. Mamy nadzieję, że w ten sposób zapoczątkowaliśmy nową, sympatyczną tradycję w naszej Izbie. Inżynierowie potrafią nie tylko budować bez zarzutów, angażować się we wszystkie aspekty procesu inwestycyjnego, ale i świetnie się bawić.

18 stycznia 2008 r. Salę Kryształową Hotelu Europejskiego w Krakowie wzięli w swoje władanie członkowie i sympatycy MOIB. O godzinie 21.00 czterdziści par dostojnym polonezem rozpoczęło uroczysty bal.

Bawiono się przy różnych rytmach proponowanych przez DJ-a Marco. Nogi rwały się do tańca, więc na parkiecie nie było wolnego miejsca. Nie brakowało również chętnych do udziału w konkursach tanecznych. Zdobywcy trzech pierwszych miejsc w każdej rywalizacji otrzymali nagrody.

Kto nie był na tym balu, niech żałuje. Jego uczestnicy nie mają wątpliwości, że zabawa była szampańska. W przyszłym roku – mamy nadzieję – będziemy balować w znacznie liczniejszym gronie. Karnawał wszak jest od tego, żeby się bawić!

**Ryszard ŻAKOWSKI**



# Pomocni w rozwoju zawodowym

10. sesja egzaminacyjna na uprawnienia budowlane

**Z**akończyliśmy kolejne procedury związane z kwalifikacją, egzaminem i wydawaniem decyzji o nadaniu uprawnień budowlanych. Za nami już 10. sesja egzaminacyjna organizowana przez MOIB i 1338 decyzji uprawnień budowlanych wydanych od początku istnienia naszej izby.



Stanisław  
Karczmarczyk

Można by powiedzieć, że przy takiej liczbie egzaminowanych, nasza praca to już czysta rutyna, nie wymagająca wdawania się w szczegółowe analizy ani indywidualne rozstrzygnięcia.

Grupa 228 kandydatów, którzy złożyli wnioski o dopuszczenie do egzaminu na uprawnienia budowlane, to w większości osoby, które wszystkie informacje i dokumenty uzyskały w kontaktach z izbą i z jej organami, tj. z Okręgową Komisją Kwalifikacyjną. W typowym przypadku procedura zaczyna się od pobrania książki do dokumentowania praktyki zawodowej. Jednak nawet na tym etapie zdarzały się wątpliwości, które wymagały wyjaśnień przez członków OKK dyżurujących w biurze w Krakowie i w terenowych punktach informacyjnych. Kończyły się złożeniem dokumentów do postępowania kwalifikacyjnego i wreszcie przystąpieniem do egzaminu.

Jako zespół Komisji Kwalifikacyjnej staraliśmy się być pomocni na wszystkich tych etapach i mamy nadzieję, że ugruntował się obraz izby, jako przyjaznego i pomocnego w rozwoju zawodowym samorządu.

Wskaźnik pozytywnych wyników egzaminów oscyluje w naszej okręgowej komisji w granicach 80 – 90 proc. Jest to współczynnik wysoki, świadczący o braku jakichkolwiek barier utrudniających dostęp do zawodu. Nie mamy możliwości wpływania na dostęp do prac i stanowisk stanowiących podstawę do dokumentowania praktyki w sposób zgodny z obowiązującymi przepisami.

Poniżej tabela zawierająca wyniki ostatniej sesji egzaminacyjnej z rozbiciem na specjalności i poszczególne fazy przygotowania.

Od momentu przekazania samorządowi zawodowemu prawa do organizowania egzaminów na uprawnienia budowlane, staramy się zachować bardzo uroczystą formę wręczania decyzji o nadaniu uprawnień. Przy okazji tych uroczystości wymieniamy uwagi o przebiegu egzaminu. To dla organizatorów lekcja, co jeszcze można poprawić, a dla nowej grupy potencjalnych członków izby szansa uzyskania informacji o możliwościach, jakie stwarza samorząd w uprawianiu zawodu i rozwoju zawodowym.

**Stanisław KARCZMARCZYK**

## Wyniki egzaminów w II, jesiennej sesji egzaminacyjnej 2007 r

Specjalność:	Liczba osób zdających egzamin testowy	Liczba osób zdających egzamin wraz z osobami powtarzającymi egzamin ustny	Liczba osób, które zdały egzamin pisemny+ ilość osób powtarzających egzamin ustny	Liczba osób które zdały egzamin	% Wynik egzaminu (4/2)
	1	2	3	4	5
Architektoniczna	5	5	3	3	60%
Konstrukcyjno – budowlana	113	115	97+2=99	96	83,48%
Drogowa	33	36	30+3=33	27	75%
Mostowa	11	12	10+1=11	10	83,33%
Kolejowa	3	3	2	2	66,67%
Telekomunikacyjna	1	1	0	0	0%
Sanitarna	33	36	30+3=33	29	80,55%
Elektryczna	20	20	15	15	75%
<b>Suma:</b>	<b>219</b>	<b>228</b>	<b>196</b>	<b>182</b>	<b>79,82%</b>



KRONIKA ŻAŁOBNA



Dnia 5 grudnia 2007 roku odszedł cicho,  
nie chcąc swym odejściem smucić – serdeczny nasz Kolega  
**mgr inż. ANDRZEJ PEŁECH**

do ostatniej chwili bardzo aktywny członek  
Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

Andrzej Pełech urodził się 10 października 1942 r. we Lwowie. Od 1945 r. mieszkał w Krakowie. Całe swoje życie związał z tym miastem. Tu skończył szkoły podstawową i średnią, był absolwentem Politechniki Krakowskiej – Wydziału Budownictwa Lądowego i Akademii Górniczo-Hutniczej – Wydziału Technologii Chemicznej i tu wreszcie pracował do ostatnich chwil swojego życia.

Pracę zawodową rozpoczął w 1961 r. jak asystent projektanta w „Biprostalu (do 1964 r.), w latach 1965-1972 pracował w PPBHiL jako projektant, kierownik budowy slabinu, wielkie piece, walcownia. W latach 1972-74 w Hucie Katowice – pełnił funkcję pełnomocnika dyrektora Zjednoczenia Rejonu. W firmie „Montochem” – prowadził rozbudowę „Carbo-Gliwice”, budowę siarki w Tarnobrzegu i Staszowie – jako główny specjalista, zastępca dyrektora ds. remontów i inwestycji. W latach 1984-1991 pracował w „KRAKCHEMII” jako dyrektor ds. technicznych – przebudowując przedsiębiorstwo na zakład bezpieczny ekologicznie.

Od 1965 roku był także aktywnym członkiem Polskiego Związku Inżynierów i Techników Budownictwa, w którym pełnił wiele funkcji: w latach 1965 -1976 przewodniczący Młodej Kadry Technicznej PZITB Oddział Nowa Huta, a w latach 1969-1974 w Głównej Komisji MKT przy Zarządzie Głównym PZITB w Warszawie, sekretarz i członek Prezydium PZITB Oddziału Nowa Huta i Krakowa, przewodniczący Komisji Weryfikacji i Odznaczeń przy ZO PZITB w Krakowie – w latach 1981-89 i od 1999 do 2004 r. wiceprzewodniczący Głównej Komisji Odznaczeń Zarządu Głównego PZITB.

W Międzyzakładowym Klubie Techniki i Racjonalizacji ZG PZITB pełnił funkcję sekretarza. Sprawdzał się jako organizator i komisarz Targów Racjonalizatorskich w Polsce, współautor „Wiadomości Racjonalizatorskich”, organizator seminariów dotyczących praw autorskich, autor kilkunastu projektów racjonalizatorskich.

Andrzej Pełech był również od 1995 roku ławnikiem Sądu Okręgowego w Krakowie, a także biegłym sądowym ds. budownictwa.

Praca była jego pasją. Gdy stawiał przed sobą zadanie, poświęcał mu każdą wolną chwilę, by jak najdokładniej się z nim uporać. Był człowiekiem niesłychanie skrupulatnym, dokładnym i pedantycznym. W tym, co robił, nie uznawał kompromisów. Kompromisów nie uznawał też w relatywistycznym świecie postaw ludzkich. Mimo swojej surowości był człowiekiem bardzo cenionym i lubianym. Otwarty na innych, zawsze chętny do pomocy, wyczulony na krzywdę i biedę. Opracował 14 ekspertyz i opinii technicznych dla ludzi niezamożnych w ramach CUTOB-PITB Oddziału Krakowskiego oraz 5 ekspertyz dla mieszkańców Sądeckizny, którzy ucierpieli na skutek powodzi w 2001 roku. Udzielał również bezpłatnych porad ofiarom powodzi. Od 1999 roku prowadził bezpłatne porady w zakresie budownictwa w Punkcie Konsultacyjnym przy Zarządzie Oddziału PZITB.

Był autorem ponad 120 ekspertyz, orzeczeń i opinii technicznych, brał udział w licznych konferencjach, seminariach i szkoleniach.

W okresie tworzenia Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów i Techników Budownictwa był delegatem na Zjazd Założycielski Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa oraz delegatem na II kadencję MOIIB. Działal aktywnie w Zespole Problemowym ds. Prawno-Regulaminowych MOIIB w I kadencji oraz jako przewodniczący tego Zespołu II kadencji MOIIB. Działal w Komisji Prawno- Regulaminowej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa.

Za pracę społeczną i działalność zawodową Andrzej Pełech został odznaczony: Srebrną i Złotą Honorową Odznaką PZITB i NOT, Budowniczy Huty im. Lenina, Budowniczy Nowej Huty, Odznaką 75-Lecia Społem, Srebrną Odznaką „Zasłużony dla Budownictwa i PMB”, Srebrną „Za Pracę Społeczną dla Miasta Krakowa”, Srebrną „Za Zasługi dla Ziemi Krakowskiej”, „Zasłużony dla Wynalazczości i Racjonalizacji” oraz Złotym Krzyżem Zasługi.

I jeszcze jedno wspomnienie. Andrzej był nie tylko pasjonatem swojego zawodu. Miał także inne zainteresowania, przede wszystkim podróżowanie – poznawanie Polski i Europy. Najbliższe plany - poznanie Londynu – pozostały już niespełnione.

Swoim odejściem Andrzej Pełech pozostawił po sobie puste miejsce trudne do zastąpienia. Coraz rzadziej w gnającym bez skrupułów świecie na swojej drodze można spotkać człowieka, który swoją postawą motywuje nas do większego zaangażowania, dokładniejszego wsłuchania się i staranniejszego wypełniania spraw własnego życia.

Odszedł od nas wyjątkowo życzliwy Kolega, do którego można było zwrócić się w różnych sprawach, mając pewność, że będzie starał się udzielić rady i pomocy.

Pamięć o Nim pozostanie z tymi, którzy Go znali i z Nim współpracowali.

Śp. Andrzeja pożegnaliśmy w dniu 11 grudnia 2007 r. na cmentarzu Salwatorskim w Krakowie.

**Halina PASICH**  
przewodnicząca Zespołu Problemowego  
ds. prawno-regulaminowych MOIIB

SEMINARIA

CRACOW UNIVERSITY OF TECHNOLOGY  
Faculty of Civil Engineering  
Institute of Building Materials and Structures  
CHAIR OF CIVIL  
AND INDUSTRIAL BUILDING

Building Commission  
The Kraków Branch  
of the Polish Academy of Sciences

Polish Chamber of Civil Engineers,  
Malopolska District in Kraków

IX INTERNATIONAL  
SCIENTIFIC-TECHNICAL SEMINAR

ON THE PROBLEMS OF DESIGNING  
CONSTRUCTION AND USE  
OF LOW ENERGY HOUSING

ENERGODOM 2008  
LOW ENERGY HOUSE 2008



Terminy. Schedule.

- 31.01.2008 Zgłoszenie uczestnictwa i tytułu referatu (email)  
Registration (by e-mail only), paper title
- 31.03.2008 Przesłanie referatów. Paper submission deadline
- 15.05.2008 Kwalifikacja referatów i potwierdzenie przyjęcia  
Qualification of submitted papers
- 30.05.2008 Oplata za uczestnictwo. Seminar fee payment
- 30.09.2008 Szczegółowy program seminarium  
Detailed program of the seminar

Biuro seminarium  
Seminar Bureau  
Jacek Dębowski  
Dorota Kram  
Maria Ryś

Języki konferencyjne: polski, angielski.  
The conference languages: Polish, English.

Miejsce obrad. Venue.

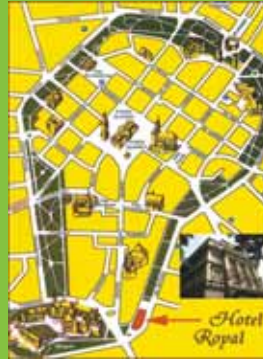
Obrady konferencji w hotelu ROYAL  
ul. Gertrudy 26-29 (naprzeciw Wawelu)  
gdzie również będą zakwaterowani  
uczestnicy konferencji.

Conference venue is hotel ROYAL, located in  
Cracow city center, opposite to Wawel Hill,  
Gertrudy Street nr 26-29. All the conference  
participants will find accommodation in this  
hotel, as well.

Koszty uczestnictwa. Registration Fee.

Koszt uczestnictwa (z zakwaterowaniem  
i wyżywieniem) wynosi 900 zł.  
Zakwaterowanie w pokojach 2-3 osobowych.  
Na życzenie uczestnika istnieje  
możliwość (ograniczona) zakwaterowania  
w pokoju 1 osobowym za dopłatą 200 zł.

Registration fee (covering the costs of proceedings  
and full board accommodation) is 250 EUR.  
Participants will stay in double and  
triple rooms en suite bathroom. If requested,  
limited amount of single rooms maybe available  
for extra fee of 50 EUR.



Należność prosimy wpłacać na konto  
Politechnika Krakowska  
84 10600076 0000320000467994  
z dopiskiem ENERGODOM 2008

Account for money transfer  
Politechnika Krakowska  
IBAN: PL84 10600076 0000320000467994  
SWIFT: BPHKPLPK  
please mark: ENERGODOM 2008

POLITECHNIKA KRAKOWSKA  
WYDZIAŁ INŻYNIERII LĄDOWEJ  
ZAKŁAD BUDOWNICTWA  
OGÓLNEGO I PRZEMYSŁOWEGO

KOMISJA BUDOWNICTWA PAN  
Oddział w Krakowie

MAŁOPOLSKA OKRĘGOWA IZBA  
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA  
w Krakowie

IX MIĘDZYNARODOWE  
SEMINARIUM  
NAUKOWO-TECHNICZNE

PROBLEMY PROJEKTOWANIA  
REALIZACJI I EKSPLOATACJI  
BUDYNKÓW O NISKIM  
ZAPOTRZEBOWANIU NA ENERGIĘ

ENERGODOM 2008



CRACOW - POLAND  
15-17-th OCTOBER 2008

Adres (address)  
Politechnika Krakowska L-17  
ul. Warszawska 24  
31-155 Kraków, Poland

tel (+48 12) 628 23 97  
fax (+48 12) 628 20 25  
www.energodom.pk.edu.pl  
e-mail: energodom@pk.edu.pl

KRAKÓW  
15-17 PAŹDZIERNIKA 2008 ROKU

KOMITET NAUKOWY  
Scientific Committee

Prof. Milan Bielek, Dhc  
Slovak University of Technology in Bratislava  
Arch. Peter Čižapowski  
PCKO (Great Britain)

Prof. Krzysztof Dyduch  
Building Commission of Kraków Branch of PAS

Prof. Andrzej Dylla  
Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy w Bydgoszczy

Prof. Wojciech Dziensiszewski  
Institute of Fundamental Technical Problems

Prof. Dariusz Gawin  
Lodz University of Technology

Prof. Dušan Katunsky  
Technical University of Kosice

Dr. Tomasz Kisilewicz (Secretary)  
Cracow University of Technology

Prof. Piotr Klemm  
Lodz University of Technology

Prof. Halina Koczyk  
Poznan Technical University

Prof. Elżbieta Kossecka  
Institute of Fundamental Technical Problems

Prof. Wiesław Ligeza  
Cracow University of Technology

Prof. Antoni Malinowski  
Lviv Polytechnic NU

Prof. Wojciech Marks  
Institute of Fundamental Technical Problems

Prof. Henryk Nowak  
Wroclaw University of Technology

dr inż. Aleksander Panek  
Narodowa Agencja Poszanowania Energii

Prof. Jerzy A. Pogorzelski  
National Institute of Building Technology

Prof. Michael Sprysch  
HAWK Braunschweig Göttingen

Prof. Antoni Stachowicz (Chairman)  
Cracow University of Technology

Prof. Gwidon Szefer  
Cracow University of Technology

Prof. Edward Szymański  
Warsaw University of Technology

Prof. Jacek Sliwinski  
Cracow University of Technology

Prof. Lech Sliwowski  
Wroclaw University of Technology

Prof. Juri Warecki  
Lviv Polytechnic NU

Prof. Milan Vlček  
Brno University of Technology

Seminarium, od lat stanowi forum wymiany poglądów i doświadczeń dla wszystkich  
zajmujących się problematyką budownictwa energooszczędnego oraz prezentacji wyników  
aktualnie prowadzonych prac naukowych z tego zakresu. Tematyka ta w ciągu 15 lat, które  
mijają od pierwszej konferencji, ulega pewnym zmianom. Program obecnego seminarium jest  
poszerzony o część problemową, z referatami zamawianymi i zgłoszonymi przez uczestników  
konferencji. Mamy nadzieję, że będą to prezentacje interesujące i prowokujące do dyskusji.

Na tym seminarium proponujemy następujące bloki tematyczne:

**I. Część problemowa: Oszczędność energii i problemy zrównoważonego rozwoju w budownictwie**

1. Kierunki i granice rozwoju budownictwa energooszczędnego.
2. Mikroklimat mieszkań - człowiek w budynku niskoenergetycznym i pasywnym.
3. Praktyczne problemy budowy budynków energooszczędnych - prawdy i mity.

**II. Część ogólna**

1. Podstawy teoretyczne, metody projektowania, optymalizacja.
2. Symulacje komputerowe w budownictwie (pod auspicjami IBPSA)
3. Budownictwo energooszczędne, jako element strategii zrównoważonego rozwoju.
4. Niekonwencjonalne źródła energii i jej magazynowanie.
5. Energooszczędne instalacje, niskoenergetyczne budynki inteligentne.
6. Termorenowacja budynków istniejących, audyting, etykieta energetyczna.
7. Nowe rozwiązania materiałowe, technologiczne i systemy budowlane.
8. Architektura bioklimatyczna.

Referaty rekomendowane przez Komitet Naukowy i spełniające wymagania  
Redakcji będą opublikowane w Czasopiśmie Technicznym PK. Pozostałe  
przyjęte referaty będą opublikowane w Materiałach Seminarium.



For many years, this seminar is regarded to be a forum for those who are interested in low energy  
housing, allowing to: exchange opinions and gathered experience in this field, show the results of  
the research works, present new ideas, technologies and materials.

The topic of the seminar, during the last 15 years since the first one, has been a subject of  
modifications. This time it will be extended by a panel session with invited keynote reports and  
papers submitted by the seminar participants. We hope that those presentations will be inspiring  
and will bring on animated discussion.

This time the following thematical sections are suggested:

**I. Panel part: Energy saving and sustainable development in building sector**

1. Trends and frontiers of the low-energy building development
2. Apartment microclimate - a man in energy saving and passive house
3. Practical aspects of the low energy building construction - truth and myth

**II. General part**

1. Theoretical principles, designing methods, computer simulation and optimization
2. Building computer simulation (under auspices of IBPSA)
3. Low energy building as a part of sustainable development strategy
4. Unconventional energy sources and energy storage
5. Energy saving installations, low energy intelligent buildings
6. Thermal refurbishment of existing buildings, energy auditing, energy label
7. New building technologies, materials and systems
8. Bioclimatic architecture

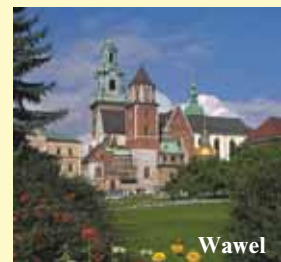
Papers recommended by the Scientific Committee and fulfilling requirements of Editor will be  
published in the CUT technical journal. Other papers accepted will be published in Seminar Materials.

KOMITET ORGANIZACYJNY  
Organizing Committee

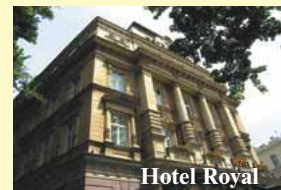
Przewodniczący / Chairman  
dr hab. inż. Wiesław Ligeza, prof. PK  
Politechnika Krakowska  
Cracow University of Technology

Sekretarz / Secretary  
mgr inż. Jacek Dębowski  
Politechnika Krakowska  
Cracow University of Technology

Członkowie  
dr inż. Małgorzata Fedorczak-Cisak  
dr inż. Paweł Gałek  
mgr inż. Jolanta Gintowt  
mgr inż. Krzysztof Korepta  
mgr inż. Dorota Kram  
mgr inż. Artur Lupa



Wawel



Hotel Royal

