

BUDOWLANI

WOJEWÓDZTWO
MAŁOPOLSKIE



BIULETYN MAŁOPOLSKIEJ OKRĘGOWEJ
IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

NR 1/2009 (31)

STYCZEŃ - LUTY 2009

ISSN 1731-9110



W numerze m.in.:

- PIERWSZY TUNEL TRAMWAJOWY W POLSCE
- ŚWIADECTWA ENERGETYCZNE





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
e-mail: map@piib.org.pl
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 Ilp.
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)
Sklady 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. Gabrys Elżbieta — sekretarz
9. Jamborski Marian
10. Kuldanek Andrzej
11. Kutyrński 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 Domosławski — przewodniczący
2. Braś Zbigniew
3. Cabała Marek — sekretarz
4. Damijan Ryszard — wiceprzewodniczący
5. Dyk Krzysztof,
6. Gołaszewski Andrzej
7. Klass Krzysztof
8. Krawczyk Jacek
9. Lysy Jerzy
10. Łabędź Renata
11. Struzik Wojciech
12. Strzeboński Stanisław
13. Szmigiel Tadeusz
14. Wiśniewski Mieczysław

Okręgowa Komisja Rewizyjna:

1. Trębacz Henryk — przewodniczący
2. Dziągpiel 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. Domosławski 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 KKR
7. Szostak Józef — członek KSD

Szanowni Państwo, Koleżanki i Koledzy



Przewodniczący
MOIIB
Zygmunt Rawicki

W 2009 rok weszliśmy w nie najlepsze nastroje – ogólnoswiatowy kryzys dotarł także do naszego kraju i daje się już dość wyraźnie odczuć w branży budowlanej. Jednak nie powinniśmy załamywać rąk, a na pewno nie zamykać budów. Mimo częściowego ograniczenia inwestycji, trzeba optymistycznie patrzeć w przyszłość – wszak w 2012 roku mamy zorganizować w Polsce Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej i do tego czasu trzeba będzie wybudować sporo dróg i autostrad, stadionów i hoteli. Pracy dla budowlanych nie powinno zabraknąć.

Pragnę serdecznie podziękować za liczne życzenia świąteczno-noworoczne, które napłynęły do naszej Małopolskiej Izby Inżynierów Budownictwa od różnych instytucji i organizacji, a także od indywidualnych członków izby.

W obecnym numerze biuletynu „Budowlani” przedstawiamy krótkie sprawozdania ze spotkań, które odbyły się pod koniec ubiegłego roku. Władze MOIIB spotkały się z przewodniczącymi stowarzyszeń naukowo-technicznych z branży budowlanej działających w Małopolsce oraz z przedstawicielami administracji architektoniczno-budowlanej w województwie małopolskim.

W grudniu ub.r. odbyła się dwunasta sesja egzaminacyjna na uprawnienia budowlane. Wyniki tej sesji omawia dr inż. Stanisław Karczmarczyk – przewodniczący Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej MOIIB.

Także w grudniu w stolicy Małopolski oddano do użytku pierwszy tunel tramwajowy w Polsce. O tym wyjątkowym obiekcie budowlanym, o innych realizacjach komunikacyjnych, a także o recepcie na kryzys rozmawiamy z mgr. inż. Wiesławem Nowakiem – prezesem Zakładów Usług Energetycznych i Komunikacyjnych Grupa ZUE S.A. w Krakowie. Uzupełnieniem tego wywiadu jest artykuł na temat historii i perspektyw tzw. Krakowskiego Szybkiego Tramwaju.

W biuletynie przedstawiamy artykuł na temat modernizacji jednego z mostów zaprojektowanych przez Rudolfa Modrzejewskiego przez rzekę Missisipi w Nowym Orleanie oraz drugą część artykułu dotyczącego zagrożeń i korzyści wynikających ze swoistej symbiozy miasta i jego rzeki, na przykładzie Krakowa i Wisły.

Tych, którym dała się we znaki recesja gospodarstwa na rodzimych budowach, być może zainteresują informacje na temat uznawania kwalifikacji zawodowych w Austrii. Wspominamy także o jubileuszu 60-lecia Małopolskiego Oddziału Polskiego Związku Inżynierów i Techników Budownictwa.

Na koniec dodam, że po 30 numerach zdecydowaliśmy się na może mało radykalną, ale jednak zmianę tzw. layoutu w naszym biuletynie. Prosimy PT Czytelników o ewentualne uwagi.

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, DRZYŻDŻYK Włodzimierz (SITWM)

– członek, KORNIAK – FIGA Krystyna (PZITS) – członek, MALINOWSKI Władysław (SITPNIIG) – 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

Okładka: Stacja Politechnika - tunel szybkiego tramwaju

Okładka zamykająca: Tunel szybkiego tramwaju

Nakład 10200 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:

Tam, gdzie są tramwaje, jest też ZUE	4-6
Priorytet dla komunikacji zbiorowej	7-13
Co w Krajowej Radzie?	14
Kalendarium	15
Trudne początki za nami	16
O dobrej współpracy na przyszłość	17
Na koniec roku	18
Honorowe Odznaki PIIB dla działaczy małopolskich	19
Kto może potwierdzać praktyki?	20
Siałom inżynierów	21
BHP w teorii i praktyce	22
Zmieniony regulamin	22
Gratulacje dla Jubilata	23-26
Miasto i rzeka (2)	27-29
Nowe życie mostu	30-33
Obowiązkowe ubezpieczenie OC - podsumowanie 2008 roku	34-35
Sprawna likwidacja szkody	36
Inżynier budownictwa w Austrii	37-38
Szkolenia dla członków MOIIB	39
Świadectwo energetyczne - pytania i odpowiedzi	40-42

Tam, gdzie są tramwaje, jest też ZUE



Rozmowa z mgr. inż. Wiesławem Nowakiem, prezesem Zarządu Zakładów Usług Energetycznych i Komunikacyjnych Grupa ZUE S.A. w Krakowie



mgr inż.
Wiesław Nowak

- Czy Pan wie, że węzeł komunikacyjny – rondo Mogiłskie wraz z tunelem szybkiego tramwaju w Krakowie, który konsorcjum ZUE, Budostal 5, MP Mosty oddało do użytku ponad miesiąc temu – w plebiscycie czytelników jednej z gazet regionalnych, został okrzyknięty Sukcesem Roku 2008? Czy czuje się Pan ojcem sukcesu?

- Nie, nie wiedziałem o tym plebiscycie, ale jest mi bardzo miło usłyszeć taki werdykt. Tym bardziej, że tunel był jednym z najtrudniejszych technicznie i technologicznie zadań, z jakimi musiały się zmierzyć Zakłady Usług Energetycznych i Komunikacyjnych. A działamy na rynku od 1991 r. i nic, co dotyczy tramwajów, nie jest nam obce.

- Tunel szybkiego tramwaju jest pierwszym tego typu obiektem w Polsce. Czy dlatego to była trudna inwestycja, że żadna firma w kraju nie ma doświadczeń w tej dziedzinie i wszystkiego trzeba się uczyć na własnych błędach?

- Największa trudność polegała na tym, że kończyliśmy inwestycję, która ciągnęła się od ponad 30 lat. Najstarszy z odziedziczonych po poprzednikach odcinków liczył sobie trzy dekady, najmłodszy 1,5 roku, a sami dobudowywaliśmy pozostałe

Skrócenie terminu jest możliwe niemal na każdej budowie, pod warunkiem, że inwestor zechce zapłacić za krótszy czas realizacji. To są konkretne koszty – godziny nadliczbowe, czasem praca w nocy. To są również konkretne zyski. Jednak w naszym kraju nie ma takiego zwyczaju, więc inwestycje się wloką.

budowie i konstrukcje. Pierwszy odcinek pod Dworcem Głównym w kierunku ul. Rakowickiej i Lubomirskiego to był jeszcze tunel jednokomorowy, obecnie buduje się tylko dwukomorowe. Poszczególne etapy projektowali różni projektanci, według różnych norm, realizowali różni wykonawcy, często mając świadomość, że nie będą kończyć tej inwestycji....

Trzeba było te stare konstrukcje z różnych okresów doprowadzić do stanu używalności i dostosować do współczesnych norm. Na tym polegała główna trudność. Poza tym trafialiśmy na przeszkody, których się nie spodziewaliśmy. Podam przykład: na ścianach tunelu sprzed 30 lat położono warstwy specjalnej farby, która miała je uchronić przed korozją, grzybami itd. Nie można jej było usunąć za pomocą żadnego preparatu chemicznego. Wszystko trzeba było sfrezować centymetr po

centymetrze. Nieoczekiwane przedłużenie prac, a całe zadanie trzeba było skończyć w 14 miesięcy.

- Opinia publiczna była na bieżąco informowana o przesunięciach w odbiorze tunelu. Powodem były zastrzeżenia straży pożarnej. Sprostanie jakim wymogom sprawiło wykonawcom taką trudność, że trzeba było kilku podejść do odbioru?

- Nic takiego się nie stało. Sprostaliśmy bardzo wyśrubowanym normom odnośnie oddymiania i wentylacji oraz systemu przeciwpożarowego, choć to nie było proste. Na Za-



chodzie przygotowuje się projekt, a potem przeprowadza symulacje – np. pożarów. Projekt wtedy się poprawia i realizuje. My mieliśmy konstrukcję i to do niej musieliśmy dobrać urządzenia tak, aby były spełnione wszystkie normy. Pomógł nam Instytut Techniki Budowlanej, który wykonał symulacje i na podstawie ich wyników opracowaliśmy systemy oddymiania i wentylacji. Jednak strażacy sprawdzali najczarniejsze scenariusze, nawet na wypadek ataku terrorystycznego i kilku pożarów w tunelu jednocześnie. Opóźnienia w oddaniu tunelu do użytku wynikały z faktu, że na skutek zaleceń strażaków, informatycy musieli przeprogramować system, np. opuszczenie kurtyny przeciwpożarowej po 30 sekundach, a nie po 60, jak w pierwszym wariantcie, zresztą, zgodnym z normami przeciwpożarowymi. Jednak te normy są różnie interpretowane. My nie protestowaliśmy, zdając się na ich doświadczenie i wiedzę. Obserwowałem pracę strażaków. To znakomici profesjonaliści. Wiedzą, co

robią, a i my będziemy spać spokojnie. Lepiej dmuchać na zimne.

- ZUE ma na swoim koncie przebudowę ronda Grzegorzckiego w Krakowie oraz skrzyżowania ulic Dietla i Starowiślnej. Miała okazję niemal codziennie obserwować tę ostatnią budowę i przyznam, była pod wrażeniem. Praca od świtu do późnych godzin nocnych i nie dość, że efekt znakomity, to inwestycja oddana przed czasem. To wielka rzadkość.

- Gdyby w Polsce było inne podejście do inwestycji, takie sytuacje nie byłyby rzadkością. Przecież skrócenie terminu przebudowy tak strategicznego skrzyżowania opłaca się wszystkim: kierowcom, okolicznym mieszkańcom, miastu i wykonawcy. To jest możliwe niemal na każdej budowie, pod warunkiem, że inwestor zechce zapłacić za krótszy czas realizacji. To są konkretne koszty – godziny nadliczbowe, czasem praca w nocy. To są również konkretne zyski. Jednak w naszym kraju nie ma takiego zwyczaju, więc inwestycje się wloką.

- Czasem się wloką, a czasem opóźniają, gdy wykonawca trafia na placu budowy na niespodziankę. Tak jak ZUE na skrzyżowaniu Dietla i Starowiślnej...

- Okazało się, po pierwsze, że tory tramwajowe schodziły się tam w nieckę. Dlaczego? Zastanawialiśmy się, zostawić ten układ, czy go przebudować zgodnie ze sztuką, choć nikt tego nie uwzględnił w wymaganiach. Nie mogliśmy też znaleźć odpowiedzi na pytanie, dlaczego asfalt tak łatwo pęka na tym skrzyżowaniu. Było gruntownie modernizowane w latach 90. Sprawdziliśmy podbudowę do głębokości 40 cm. Była bez zarzutu. Któregoś dnia musieliśmy przesunąć rurę pod ziemią i wtedy poznaliśmy odpowiedzi na te pytania. Otóż kiedyś w tym miejscu stały kamienice. Wyburzono je, aby poprowadzić ulicę. Zostawiono jednak piwnice i to na ich stropach opierała się droga. Asfalt musiał pękać. Zamuliliśmy te podziemne komory i mamy nadzieję, że w te jezdnie i tory nikt długo nie będzie musiał ingerować.

- Zmienił się również układ komunikacyjny w tym miejscu. Ruch tramwajów jest płynny, przejścia dla pieszych bezpieczne. Jak się projektuje takie rozwiązania? Korzysta się ze specjalnych programów komputerowych, symulujących ruch, czy wystarczy dobry projektant?

- Robimy to na pamięć. Tam, gdzie są tramwaje, tam jest ZUE. Wydaje mi się, że wiemy dużo na temat rozwiązań komunikacyjnych, ale mimo to, poza Małopolską pracujemy z lokalnymi projektantami. Oni lepiej znają swój teren i łatwiej im się poruszać w urzędach. A urzędy to dżungla, przez którą często nie można się przebić.

- Poza Małopolską, ZUE buduje głównie w Warszawie...

-... w Poznaniu, w Katowicach, w Bydgoszczy, we Wrocławiu, w Łodzi i Szczecinie. W Warszawie przebudowaliśmy torowisko w Alejach Jerozolimskich, wybudowaliśmy nową linię tramwajową do Bemowa, a obecnie przebudowujemy trasę W-Z oraz most

Dokończenie na str. 6



Kraków - skrzyżowanie ul. Starowiślnej i Dietla

Tam, gdzie są tramwaje, jest też ZUE

Dokończenie ze str. 5

Śląsko-Dąbrowski. Wszystko w konwencji: projektuj-buduj, a więc od projektu do realizacji.

- Ta dziedzina działalności skazuje firmę na inwestora publicznego. Czy taki diabeł straszny, jak go malują?

- Trzeba poznać filozofię myślenia urzędników i próbować ich zrozumieć. Oni wszyscy są podobni. Działają tak, jak każe prawo, a prawo jest niedoskonałe. W Polsce zbyt rzadko korzystamy z partnerstwa publiczno-prywatnego, tak popularnego na Zachodzie. Myślę, że wszyscy jesteśmy przewrażliwieni w szukaniu spisków, układów. To krępuje podejmowanie decyzji. Dlatego, choć jesteśmy firmą z Małopolski, staramy się działać w różnych miejscach kraju.

- Jak pracownicy znoszą ciągłe rozstania z rodziną, skoro macie tyle budów rozrzuconych po kraju?

- Budowlańcy są przyzwyczajeni do cygańskiego trybu życia. Jednak my, w trosce o pracownika, stwarzamy im domowe warunki. W Warszawie np. kupiliśmy dom, gdzie każdy czuje się jak u siebie i wraca do sie-

Należałoby jak najszybciej wejść do strefy euro, aby nie narażać się na konsekwencje wahań kursów. Gros kontraktów realizowanych jest ze środków unijnych, płaconych w euro. Gdyby państwo mogło wpłynąć na stabilność systemu bankowego, to uspokoiłoby to również sytuację gospodarczą.

bie. Teraz trwa przerwa sezonowa i sami mieszkańcy zaproponowali, że w tym czasie pomalują pokoje, odnowią kuchnie.

- Ile osób zatrudnia ZUE?

- 320, w tym 40 inżynierów: od budownictwa ogólnego, torowców, mostowców, instalatorów, elektryków.

- Zewsząd napływają informacje o zwolnieniach. Czy pracownicy Pana firmy mogą być spokojni?

- Tak. Nie planujemy żadnych zwolnień. Mamy na ten rok zakontraktowane inwestycje o wartości 150 mln zł, a w naszym rodzinnym Krakowie nie było jeszcze żadnych przetargów. Plany odnośnie nowych linii tramwajowych są natomiast imponujące i mamy nadzieję, że uda się nam pracować na własnym podwórku.

- Czy w firmie odczuwacie symptomy kryzysu?

- W portfelu zamówień na razie nie, ale spada rentowność zleceń przez szalejące euro. Kontrakty podpisaliśmy w ub.r., a technologie kupujemy dzisiaj. Płacimy w euro. Skażają się też nasi podwykonawcy, małe firmy, którym banki zamykają linie kredytowe.

- Co w takiej sytuacji powinien zrobić rząd?

- Z mojego punktu widzenia należałoby jak najszybciej wejść do strefy euro, aby nie narażać się na konsekwencje wahań kursów. Gros kontraktów realizowanych jest ze środków unijnych, płaconych w euro. Gdyby państwo mogło wpłynąć na stabilność systemu bankowego, to uspokoiłoby to również sytuację gospodarczą.

Poza tym szkodliwe jest ciągłe mieszanie w ustawie o zamówieniach publicznych. Jak każdego wykonawcę drażni mnie kryterium najniższej ceny. To kryterium było już obwarowane dodatkowymi kryteriami i wtedy zarzucano mu zbytnią uznaniowość. Jednak skrajne oferty należałoby eliminować. Wygląda na to, że w tej kwestii nie ma złotego środka. Ideałem jest rzetelny inwestor, rzetelny wykonawca, dobre prawo i stabilna sytuacja gospodarcza. Tego sobie i wszystkim innym firmom budowlanym życzę.



Poznań - Rondo Starofeka

ROZMAWIAŁA
ALEKSANDRA VEGA

Priorytet dla komunikacji zbiorowej

Dobiegła końca realizacja strategicznego przedsięwzięcia Gminy Miejskiej Kraków, jakim była budowa Krakowskiego Szybkiego Tramwaju

Infrastruktura komunikacyjna Krakowa w ciągu ostatnich dwudziestu lat stale się przeobraża. Dynamiczny rozwój miasta w tym okresie spowodował, że ludzie muszą się szybciej przemieszczać, a towary muszą być sprawniej transportowane.

Zaspokojenie takich potrzeb wymaga podejmowania strategicznych decyzji rozwojowych oraz systematycznego inwestowania w nowe rozwiązania komunikacyjne we wszystkich obszarach. Doświadczenia komunikacyjne w Europie i świecie pokazują, że najbardziej efektywnym środkiem transportu w dużych aglomeracjach miejskich, w zakresie ruchu pasażerskiego, jest metro. W latach siedemdziesiątych XX wieku rozbudowano nadzieje na taką inwestycję dla Krakowa, powstało wiele koncepcji, poddawanych dyskusji i krytycznej ocenie na konferencjach naukowo-technicznych i sympozjach. Jak pokazał czas, na budowę pierwszej linii metra w Krakowie trzeba będzie jeszcze długo czekać. Dobrym kontekstem dla tej sytuacji są znane kłopoty realizacyjne Warszawy w tym zakresie i tymczasowe wstrzymanie budowy tak potrzebnej drugiej linii metra.

Odpowiedzią Krakowa na rosnące potrzeby komunikacyjne w zakresie ruchu pasażerskiego jest intensywny rozwój sieci linii tramwajowych, w tym linii szybkich. Jest to chyba racjonalny kompromis uwzględniający wszystkie obecne uwarunkowania. Szybki tramwaj ma w Krakowie stać się tym środkiem transportowym, który zapewni sprawne połączenia centrum z odległymi rejonami miasta. Jest to możliwe, jak pokazują doświadczenia w innych krajach, pod warunkiem prowadzenia torów po

wydzielonych pasach oraz w sposób wysoce bezkolizyjny (estakady lub tunele na skrzyżowaniach z innymi ciągami). Wdrażane ostatnio obszarowe sterowanie ruchem w odniesieniu do linii tramwajowych powinno być wykorzystywane przede wszystkim tam, gdzie zawodzą uzasadnione rozwiązania inżynierskie.

Strategia rozwoju komunikacji w Krakowie priorytetowo potraktowała rozwój komunikacji zbiorowej. Tu realizowany jest największy w Polsce unijny projekt „Zintegrowany Transport Publiczny w Aglomeracji Krakowskiej”. Właśnie komunikacja zbiorowa stała się ostatnio wizytówką naszego miasta, zwłaszcza dzięki bardzo nowoczesnemu taborowi tramwajowemu (50 niskopodłogowych tramwajów „Bombardier”, co stanowi 25 proc. taboru MPK) i autobusowemu, który w wysokim stopniu zastąpił pojazdy stare, ponad miarę wyeksploatowane.

Uruchomiona 12 grudnia 2008 roku pierwsza linia Krakowskiego Szybkiego Tramwaju stanowi obecnie najnowocześniejszy element infrastruktury komunikacyjnej miasta, dorównujący pod wieloma względami podobnym rozwiązaniom w wysoko rozwiniętych metropoliach europejskich. Mamy nadzieję, że oddana linia będzie stanowiła załęczek szybko realizowanej sieci szybkich tramwajów w Krakowie, która wraz z planowanymi innymi przedsięwzięciami komunikacyjnymi usprawni poruszanie się po szybko rozwijającym się mieście.

Rys historyczny

Początki budowy pierwszej linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju (KST) sięgają połowy lat siedemdziesiątych XX wieku. W ramach przebu-

dowy i rozbudowy układu torowego dworca kolejowego Kraków Główny oraz budowy nowego, wielofunkcyjnego obiektu komunikacyjnego powstał na początku lat dziewięćdziesiątych w stanie surowym pierwszy odcinek tunelu KST o długości około 180 m, razem z przestrzenią przeznaczoną dla podziemnej stacji Kraków Dworzec Główny. Wykonano wtedy również pierwsze roboty przy budowie tunelu płytkego (ściany palisadowe) pod ulicą Modrzewskiego (dziś Lubomirskiego).

Decyzja o przyjęciu KST jako nowego środka transportu zbiorowego zapadła w 1994 roku po uchwaleniu Planu Zagospodarowania Przestrzeni Miasta Krakowa. Wtedy ustalono przebieg trasy i dokonano stosownych rezerwacji terenów.

Tunel płytkego w stanie surowym pod ulicą Lubomirskiego (długość około 600 m) wykonano w latach 1995-1999. Również w roku 1999 ustalono ostateczny przebieg trasy KST, co pozwoliło czytelnie ustalić pozostałe zadania do zakończenia inwestycji.

Rok 2000 zaowocował przekazaniem do eksploatacji pierwszego odcinka KST pomiędzy pętlą Kurdwanów a ulicą Wielicką. Pojawił się tutaj niskopodłogowy tabor tramwajowy oraz powstały nowoczesne obiekty (np. pętla na estakadzie).

W latach 2004-2005 powstał w stanie surowym tunel płytkego KST pomiędzy Dworcem Głównym a Politechniką Krakowską. W ten sposób wyłoniła się sylwetka najważniejszego obiektu inżynierskiego budowanej linii w rejonie centrum miasta.

Przebudowa ronda Mogińskiego (2006-2007), modernizacja pętli przy ulicy Kamiennej (2006-2007), remont *Dokończenie na str. 8*

Priorytet dla komunikacji zbiorowej

Dokończenie ze str. 7

torowisk i pomostu estakady na odcinku pętla Kamienna – terminal autobusowy Krowodrza Górka (2007), gruntowna przebudowa alei Powstania Warszawskiego i ronda Grzegórzeckiego (2008), roboty wykończeniowe w tunelu KST (2006-2008) oraz wstępne uruchomienie systemu obszarowego sterowania ruchem (2008) poprzedziły przekazanie do eksploatacji pierwszej linii KST (12.12.2008).

Długi okres trwania omawianej inwestycji związany był głównie ze skromnymi możliwościami finansowania tak bardzo kapitałochłonnego przedsięwzięcia realizowanego w historycznie zmieniających się uwarunkowaniach gospodarczo-politycznych.

Przebieg trasy

Funkcjonująca obecnie pierwsza trasa KST ma długość około 11,5 km. Łączy ona północne dzielnice miasta (terminal Krowodrza Górka) z południowymi (pętla Kurdwanów) przez centrum Krakowa. Usytuowanie trasy na kierunku N-S odpowiada jednemu z głównych kanałów przemieszczania się pasażerów w naszym mieście.

Główne odcinki trasy KST przebiegają od pętli w Kurdwanowie, przez ulice Witosa, Nowosądecką, Wielicką, Limanowskiego, Starowiślną, Dietla, Grzegórzecką, rondo Grzegórzeckie, Powstania Warszawskiego, rondo Mogilskie, tunel ze stacjami podziemnymi Dworzec Główny i Politechnika Krakowska, pętla Kamienna, Dr. Twardego do terminalu tramwajowo-autobusowego Krowodrza Górka.

Na trasie występują zarówno obszary o charakterze typowo mieszkaniowym (części północna i południowa), jak również obszary o wysokim stopniu zurbanizowania (centrum miasta), gdzie prowadzenie nowych tras, sprawnie pokonujących zatłoczone rejon, stanowi duże wyzwanie

i jest zadaniem komunikacyjnym o najwyższym stopniu trudności.

Główne budowle komunikacyjne na nowej trasie KST

Trasy szybkiego tramwaju charakteryzują się znaczną liczbą komunikacyjnych budowli inżynierskich, w tym budowli podziemnych. Tunele tramwajowe, podziemne przejścia dla pieszych, podziemne komory stacyjne, mosty, estakady, wiadukty, rampy dojazdowe i kładki dla pieszych to główne obiekty infrastruktury inżynierskiej tras szybkiego ruchu tramwajowego. Pionierska w naszym mieście linia KST wyposażona została również w kilka znaczących budowli komunikacyjnych. Należą do nich:

- Tunel tramwajowy o długości ponad 1,5 km,
- Stacja podziemna Politechnika,
- Stacja podziemna Dworzec Główny,
- Wiadukt drogowy nad linią KST w obrębie ronda Mogilskiego,
- Estakada tramwajowa na pętli w Kurdwanowie.

Wszystkie wymienione budowle inżynierskie wyróżniają się ciekawą architekturą, nowoczesnymi układami konstrukcyjnymi, a wykorzystywane przy ich budowie technologie nie odbiegały od powszechnie stosowanych obecnie praktyk w zakresie komunikacyjnego budownictwa podziemnego i mostownictwa.

Najdłuższy tunel tramwajowy w Polsce

Podstawową budowlą komunikacyjną na trasie KST jest tunel tramwajowy, zlokalizowany w samym sercu Krakowa. Tunel łączy duży nowoczesny węzeł komunikacyjny miasta, którym jest rondo Mogilskie, z ul. Pawią (rejon kampusu Politechniki Krakowskiej), stanowiącą jeden z ważniejszych ciągów ruchu w obszarze zwa-

nym obecnie Krakowskim Centrum Komunikacyjnym (KCK).

Krakowski obiekt jest najdłuższym tunelem tramwajowym w Polsce. Długość obiektu zasadniczego wynosi 1538 m, a długość rampy dojazdowej (przy portalu północnym) ponad 100 m.

W tunelu zlokalizowane są dwa przystanki tramwajowe: przystanek Dworzec Główny i przystanek Politechnika. Geneza nazw przystanków jest łatwa do rozszyfrowania: przystanek Dworzec Główny usytuowany został pod obiektami podziemnymi i naziemnymi oraz układem torowym dworca kolejowego Kraków Główny (najniższy poziom), natomiast przystanek Politechnika położony jest nieopodal krakowskiej wyższej uczelni o tej samej nazwie.

Z uwagi na swą długość i usytuowanie, a także skomplikowane wyposażenie technologiczne oraz konieczność dostosowania budowli podziemnej do wcześniej wykonanych



konstrukcji związanych z funkcjonowaniem przyległych obiektów, tunel posiada zmienny przekrój poprzeczny. Zróżnicowana była również przyjęta technologia jego realizacji. Jak wspomniano wcześniej, pierwsze elementy konstrukcji tunelu KST zostały wykonane w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych (odcinek pod dworcem PKP) oraz dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku (odcinek pod ul. Lubomirskich). W ramach późniejszych robót wykończeniowych odcinki te były poddawane pracom naprawczym oraz adaptacyjnym.

Poniżej scharakteryzowano zasadnicze odcinki zrealizowanego tunelu tramwajowego:

Odcinek tunelu o długości 150 m, położony przy rondzie Mogiłskim jest konstrukcją żelbetową, jednokomorową, o przekroju prostokątnym i wymiarach w świetle: szerokość – 8,40 m, wysokość – 5,30 m. Elementy pionowe konstrukcji obudowy tego odcinka zostały wykonane w technologii ścian szczelinowych.

Odcinek tunelu o długości 550 m, zlokalizowany pod ulicą Lubomirskiego jest konstrukcją żelbetową, jednokomorową, o przekroju prostokątnym i wymiarach w świetle: szerokość –

1 538

metrów długości ma najdłuższy tunel tramwajowy w Polsce

8,40 m, wysokość – 5,30 m. Elementy pionowe konstrukcji obudowy stanowią palisady z pali wielkośrednicowych, zamkniętych kotwioną w nich ścianą maskującą. Stropy obudowy są wykształcone w postaci monolitycznych płyt żelbetowych. Odcinek realizowano metodą mediolańską (technika półokrzywka).

Odcinek tunelu pod Dworcem Głównym, w skład którego wchodzi stacja podziemna, usytuowana na poziomie „-2”, jest częścią wielofunkcyjnego, czterokondygnacyjnego obiektu KCK. W skład tego obiektu wchodzi również:

- przestrzenie programu użytkowego dworca kolejowego, związane z obsługą podróźnych (m.in.

kasy, poczekalnie, sklepy, przechowalnie bagażu, toalety, przejścia na perony, dojścia do wind, wejścia/wyjścia na przystanek KST, przejście z Galerii Krakowskiej do przestrzeni publicznych Regionalnego Dworca Autobusowego – na poziomie „-1”,

- układ torowy dworca kolejowego wraz z peronami, usytuowany na zespole kilkudziesięciu przęseł dźwigarobetonowych – na poziomie „0”,
- parking nad układem torowym dworca kolejowego Kraków Główny (tzw. płyta Centrum) - na poziomie „+1”,
- dwie estakady najazdu na płytę parkingową od strony wschodniej (konstrukcja zespolona typu stalbeton) i zachodniej (konstrukcja z betonu zbrojonego i sprężonego).

Długość tunelu pod dworcem kolejowym wynosi ok. 200 m, natomiast sam peron przystankowy zajmuje 55 m. Mimo że szerokość przystanku, obejmująca perony wraz z torowiskiem, wynosi ok. 15 m, to zakres robót związanych z komunikacją pasażerską rozciągał się na szerokości niemal 150 m. Związane to było między innymi z koniecznością wyprowadzenia ruchu pieszego na perony. Konstrukcję nośną komory stacyjnej stanowi układ słupowo-belkowy. Żelbetowe płyty i słupy konstrukcji nośnej zostały posadowione na palach i wykonane w technologii monolitycznej. Natomiast stropy wykonano w części ze stalowych dźwigarów, a częściowo jako żelbetowe płyty monolityczne.

Odcinek tunelu pomiędzy przystankami podziemnymi KST, o długości 325 m, ma obudowę skonstruowaną w postaci monolitycznej, dwukomorowej skrzyni żelbetowej, o wymiarach w świetle: szerokość – 2 x 4,3 m, wysokość – 5,3 m. Znaczna część konstrukcji przebiega pod budynkiem Galerii Krakowskiej, która przekazuje na konstrukcję tunelu dodatkowe obciążenia. W związku z tym grubość płyty stropowej tunelu osią-

Dokończenie na str. 10



Estakada tramwajowa na pętli Kurdwanów – widok ogólny

Priorytet dla komunikacji zbiorowej

Dokończenie ze str. 9

ga miejscami 1,15 m, a ścian – 0,9 m. Odcinek ten wykonano metodą odkrywkową, w wykopie szerokoprzestrzennym i wąskoprzestrzennym, zabezpieczonym kotwionymi ścianami berlińskimi. Do obniżania zwierciadła wody gruntowej wykorzystywano min. technikę igłofiltrów.

Stacja Politechnika jest obiektem dwukondygnacyjnym, pełniącym jednocześnie rolę przejścia podziemnego pod ul. Pawią (układ antresolowy). Podstawowe parametry techniczne: kubatura – 16 745 m sześć., powierzchnia zabudowy – 1854 m kw., długość – 55 m; szerokość 22,5 ÷ 49,3 m; maksymalna wysokość – 13,8 m. Główny korpus stacji zaprojektowano w formie zamkniętej, dwuprzęsłowej, monolitycznej skrzyni żelbetowej, o sztywnych węzłach. Wewnątrz skrzyni znajduje się kładka dla pieszych – antresola wraz z układem schodów, a w częściach bocznych – pomieszczenia techniczne. Obiekt wykonano metodą odkrywkową, z wykorzystaniem kotwionych ścian berlińskich.

Odcinek tunelu o długości 130 m, zlokalizowany pomiędzy stacją Politechnika a wylotem z tunelu od strony ul. Pawiej, posiada konstrukcję żelbetowej skrzyni, dwukomorowej, o wymiarach w świetle: szerokość – 2 x 4,3 m (z lokalnymi poszerzeniami technologicznymi do szerokości 16,4 m), wysokość 5,3 m (z lokalnymi podniesieniami technologicznymi do wysokości 8,1 m). Odcinek zrealizowano w wykopie zabezpieczonym kotwionymi ścianami berlińskimi.

Chociaż budowa tak dużej i złożonej budowli inżynierskiej jest nie lada wyzwaniem – szczególnie, gdy toczy się ona w silnie zurbanizowanym centrum zabytkowego miasta, to najtrudniejszą częścią przedsięwzięcia było zaprojektowanie i wyposażenie tunelu wraz ze stacjami we wszystkie nie-

zbędne instalacje i systemy. Doświadczenia eksploatacyjne krajowe i zagraniczne pokazują szczególne znaczenie zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów i innych użytkowników korzystających z tunelu.

Obiekt usytuowany jest w obrębie Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego aglomeracji miejskiej, gdzie koncentrują się i integrują wszystkie rodzaje ruchu (ruch drogowy, ruch kolejowy, ruch tramwajowy oraz ogromne potoki ruchu pieszego). Trwale jest powiązany z Dworcem PKP Kraków Główny, parkingiem Centrum, Regionalnym Dworcem Autobusowym, Galerią Krakowską a także z kończonymi obecnie apartamentowcami przy ul. Pawiej.

Dla sprawnego i bezpiecznego funkcjonowania tunelu, oprócz instalacji standardowych, zaprojektowano i wykonano następujące systemy operacyjne:

- system oddymiania i wentylacji,
- system przeciwpożarowy,
- system zbierania danych i sterowania ruchem,
- system telewizji przemysłowej,
- system komunikatów publicznych,
- systemy łączności radiowej,
- system telefonów alarmowych,
- system oświetlenia awaryjnego,
- oraz wyposażenie centrów sterowania na przystankach Politechnika i Dworzec Główny, połączonych z Centrum Sterowania Ruchem Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie.

Tunel został dostosowany do wymagań z zakresu bezpieczeństwa pożarowego, zarówno w aspekcie zastosowanych materiałów, jak i koniecznych elementów wyposażenia. Posiada wymaganą liczbę wyjść (klatek schodowych) i przejść ewakuacyjnych (pomiędzy komorami).

W Polsce w dalszym ciągu brak jest wystarczających doświadczeń w oddawaniu do użytkowania obiektów

Najtrudniejszą częścią przedsięwzięcia było zaprojektowanie i wyposażenie tunelu wraz ze stacjami we wszystkie niezbędne instalacje i systemy.

tów o tak skomplikowanym charakterze. Dlatego też Agencja Rozwoju Miasta S.A., jako inwestor zastępczy zadania, posiłkując się wiedzą zdobytą dzięki kontaktom zagranicznym, w trosce o doprowadzenie do właściwego funkcjonowania tunelu i przyległego obszaru, zwróciła szczególną uwagę na konieczność opracowania dokumentów, które określiły zasady działania poszczególnych służb i jednostek, niezbędne dla prawidłowego użytkowania tak skomplikowanej technologicznie i urbanistycznie inwestycji komunikacyjnej. Należą do nich:

- Instrukcja obsługi systemów,
- Program zapewnienia bezpieczeństwa,
- Program przeprowadzania akcji ratunkowych.

Dokumenty te zawierają m.in. procedury konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa w trakcie eksploatacji tunelu na ewentualność wystąpienia zagrożeń takich, jak: pożar w tunelu lub sąsiadującym obiekcie, wyłączenie tramwaju, atak terrorystyczny, rozprzestrzenienie się toksycznych substancji, awaria zasilania, wypadek pieszego na torach itp.

Całość rozwiązań związanych z komunikacją w przestrzeniach publicznych dostosowano do potrzeb osób niepełnosprawnych: zaprojektowano i wykonano pochylnie, ciągi schodów ruchomych (14 zestawów) oraz windy

(6 sztuk). Wykończenie elementów konstrukcji oraz detale architektoniczne wykonane zostały z materiałów wysokiej jakości, trwałych i wandaloodpornych.

Estakada tramwajowa na pętli w Kurdwanowie

1 października 2000 roku pierwsze tramwaje dotarły do pętli przy ulicy Halszki w Kurdwanowie. Rozpoczęto w ten sposób eksploatację mierzącego 2928 m odcinka linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju pomiędzy Kurdwanowem i ulicą Wielicką. Wyróżniającym się obiektem inżynierskim nowego odcinka KST jest estakada zlokalizowana pod układem torowym pętli przy ulicy Halszki, stanowiąca pod wieloma względami nowoczesny element realizowanej etapami pierwszej linii szybkiego tramwaju w Krakowie.

Na długości około 125 metrów pierścieniowa estakada zastępuje

najwyższe partie nasypów. Dzięki posadowieniu obiektu w sposób pośredni (zawieszono pale wielkośrednicowe), ograniczono do minimum osiadania na zalegającym tam słabym, mało stabilnym podłożu, eliminując w ten sposób jego wpływ na pracę konstrukcji obiektu.

Forma architektoniczna estakady jest w znacznej mierze zdeterminowana funkcją obiektu przeznaczonego dla ruchu tramwajów, a więc pojazdów poruszających się po szynach. Kołowa geometria układu torowego pętli w naturalny sposób określiła kształt obiektu w planie w postaci wycinka pierścienia. Dążąc konsekwentnie do zrealizowania koncepcji spójności formy w obrębie obiektu, wprowadzono do jego konstrukcji elementy zawierające również łuki kołowe. Wszystkim podporom pośrednim nadano formę dwusłupową, przy czym każdy słup ma przekrój poprzeczny kształtu kołowego. Słupy usytuowane

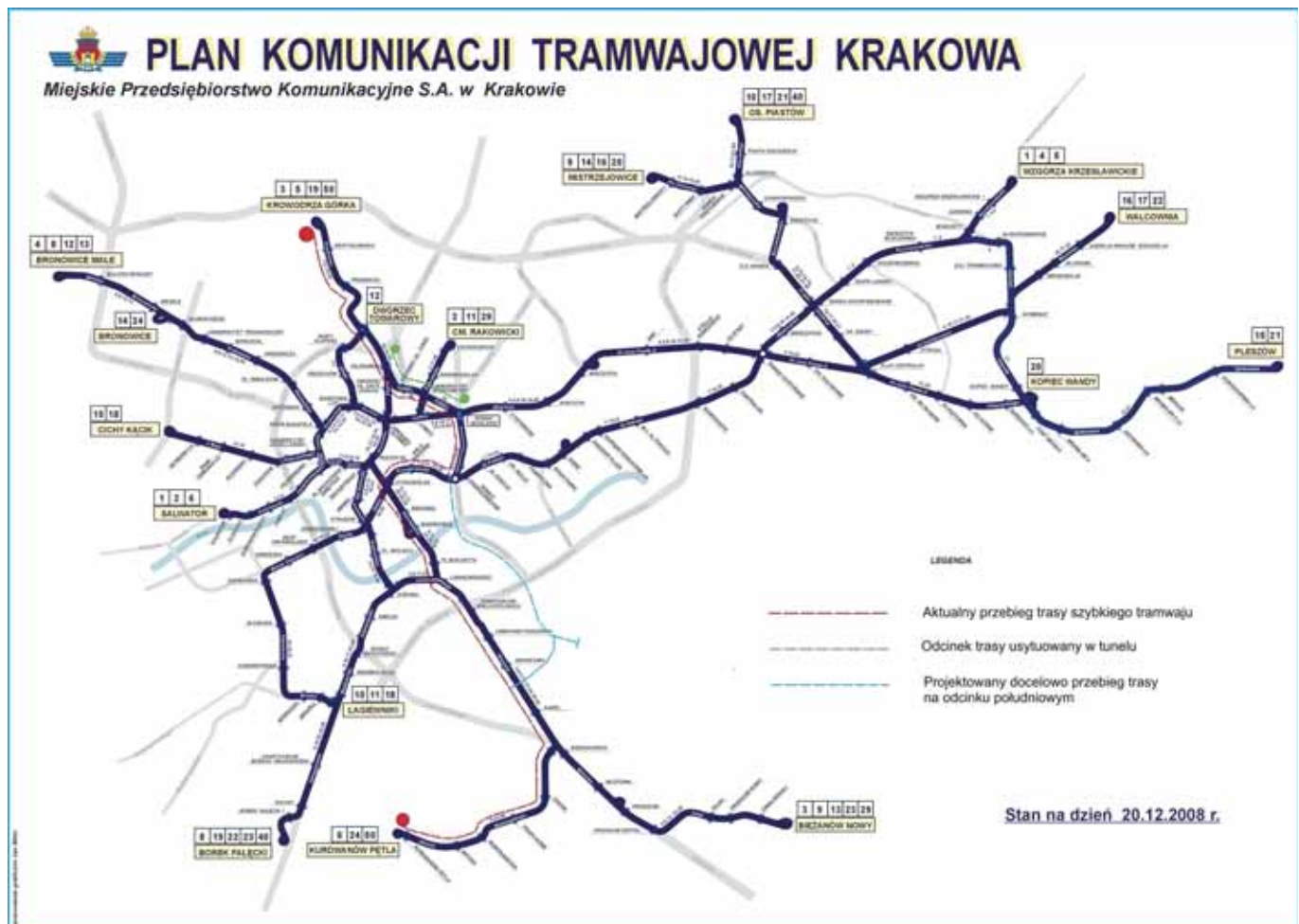
są radialnie w planie, zbiegając się do geometrycznego środka obiektu, zaakcentowanego wieżą oświetleniową ustawioną w centrum wewnętrznego obszaru pętli.

Prefabrykaty krawędziowe mają wypukły kształt w licu zewnętrznym, opisany również łukiem kołowym. Uzupełnione pilastrami, wyeksponowane spokojną kolorystyką, wywołują iluzję ruchu obrotowego ustroju nośnego estakady w płaszczyźnie poziomej. Wrażenie rotacji w naturalny sposób koresponduje z urzeczywistnioną koncepcją wpisania okręgów w strukturę całego obiektu.

Przeźroczyste ekrany akustyczne wykonane ze szkła akrylowego dyskretnie wpisują się w założoną formę architektoniczną estakady.

Konstrukcja nośna estakady tramwajowej jest żelbetonową, sześcioprzęsłowym ciągłym ustrojem płytowo-belkowym (dwubelkowym),

Dokończenie na str. 12



Priorytet dla komunikacji zbiorowej

Dokończenie ze str. 11

ukształtowanym na łuku kołowym o promieniu 32,5 m, mierzonym po osi podłużnej pomostu.

Zaprojektowano przęsła o równych rozpiętościach wynoszących 20,5 m (wzdłuż osi podłużnej pomostu).

W przekroju poprzecznym konstrukcji nośnej obiektu nadano formę dwóch belek trapezowych (pełnych), usytuowanych w rozstawie 4,5 m, połączonych monolitycznie z płytą pomostową o grubości 30 cm. Płyta ta w partiach podchodnikowych pracuje jako wspornik o zmiennej wysokości i wysięgach 1,22 m po stronie zewnętrznej oraz 1,47 m po stronie wewnętrznej estakady.

Całkowita wysokość ustroju nośnego wynosi 1,15 m, co nadaje przęsłom obiektu smukłość $l/h = 17,8$.

Nad podporami estakady oraz w środku każdego z przęseł zostały wykształcone poprzecznicę o przekrojach prostokątnych, które usztywniają konstrukcję nośną, zapewniają współdziałanie obu dźwigarów w warunkach jednostronnych przeciążeń, a jednocześnie umożliwiają bezpieczne zamocowanie słupów sieci trakcyjnej, usytuowanych w pasie pomostu między torami.

W ostatnich latach nastąpiły duże przeobrażenia urbanistyczne w rejonie pętli tramwajowej w Kurdwanowie. Powstała tam nowoczesna zabudowa mieszkaniowa, w otoczenie której dobrze wpisała się estakada, stanowiąc interesujący wyróżnik tamtych okolic Krakowa.

Główne inwestycje towarzyszące

Trwająca ponad 30 lat budowa KST postępowała równoległe z zakrojonymi na dużą skalę inwestycjami realizowanymi w obszarze Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego (KCK). Nowa szybka trasa Wita Stwosza z kilkusetmetrową estakadą, rekonstrukcja ukła-

du drogowego po obu stronach dworca kolejowego, w tym zabytkowa ulica Lubicz, nowy Regionalny Dworzec Autobusowy, nowy odcinek ulicy Pawiej z Galerią Krakowską, całkowicie przebudowane ronda Mogiłskie i Grzegórzeckie oraz aleja Powstania Warszawskiego to ważniejsze inwestycje komunikacyjne, które radykalnie zmieniły oblicze dużego obszaru Krakowa pomiędzy aleją 29 Listopada a rondem Grzegórzeckim. Wznoszone tu nowe obiekty stopniowo przekształcają ten rejon Krakowa w nowoczesne centrum, które w przyszłości, być może, będzie określone mianem Nowego Miasta.

Zamierzenia inwestycyjne i prognozy rozwojowe

Rok 2008 był dla komunikacji miejskiej w Krakowie wyjątkowy. Dobiegła końca realizacja kolejnego etapu strategicznego przedsięwzięcia Gminy Miejskiej Kraków, jakim jest budowa Krakowskiego Szybkiego Tramwaju (KST). Krakowski Szybki Tramwaj jest inwestycją potwierdzającą przestrzeganie przez gminę podstawowej zasady opracowanej i przyjętej polityki transportowej miasta, polegającej na przyznaniu priorytetu dla komunikacji zbiorowej.

Inwestycja powstawała długo z racji zmieniających się uwarunkowań gospodarczo-politycznych. Jest jednak powodem do dumy. Przy jej okazji zrealizowano wiele inwestycji towarzyszących, które zmieniły wizerunek dużej części naszego miasta. Wszystkim, którzy uczestniczyli w tym przedsięwzięciu, niekiedy zostawiając tu część życia i aktywności zawodowej, należą się słowa podziękowania i wyrazy szacunku. W tym kontekście dziwi sceptyczna postawa niektórych tytułów krakowskich gazet, które z okazji otwarcia pierwszej linii KST, zamiast zadowolenia z pomyślnego ukończenia trudnej i kosztownej inwestycji, eksponowały poboczne problemy.

30

lat trwała
budowa KCK

Rozwinięta sieć szybkiego tramwaju w powiązaniu z innymi środkami komunikacji zbiorowej może stanowić rozwiązanie na najbliższe lata. W tym kierunku zmierzają podejmowane działania i kreślone prognozy. Szybki tramwaj w kierunku osiedla Golikówka (rozpoczęcie inwestycji być może w tym roku) oznacza rozwój sieci KST w kierunku wschodnim Podgórze. Planowana linia KST do Wzgórz Krzesławickich będzie stanowiła nową jakość w komunikacji zbiorowej pomiędzy centrum Krakowa a Nową Hutą. Pilnie na nowe połączenia oczekują Kampus Uniwersytetu Jagiellońskiego (kierunek południowo-zachodni) oraz osiedle Mistrzajowice (kierunek północny).

Perspektywicznie należy jednak przewidywać budowę metra, dla którego na razie nie widać konkurencyjnych rozwiązań alternatywnych. Zamiast bieżącego przerażenia ogromem kosztów, może, wzorem niektórych miast w Europie i na świecie, przyjąć drogę ewolucyjną i tak budować niektóre linie szybkiego tramwaju, by później sukcesywnie przekształcać je w linie metra (tunele w obrębie węzłów komunikacyjnych).

Warto również kierować uwagę na rozwiązania wdrażane w innych, załoczonych miastach świata. Szybka Komunikacja Autobusowa (ang. Bus Rapid Transit - BRT) to alternatywa lub dobre uzupełnienie dla szybkiego tramwaju. Od kilku lat wzorcowym przykładem wdrażania takiego systemu komunikacji zbiorowej jest Bogota, stolica



Estakada tramwajowa na pętli Kurdwanów – fragment konstrukcji

Kolumbii, która z powodzeniem uruchomiła system TransMilenio. Jest to zamknięta sieć ściśle połączonych ze sobą linii. Niektórzy porównują go do naziemnego metra. Podstawowym środkiem transportu w systemie są specjalnie zaprojektowane, duże, ekologiczne autobusy. Pasażerowie wsiadają do nich ze specjalnie urządzonych peronów – przystanków, rozmieszczonych na trasie przejazdu, w odległościach mniej więcej co 500 m. Do korzystania z systemu uprawnia bilet w postaci karty magnetycznej, z kredytem pozwalającym na określoną liczbę wejść na peron, tj. do systemu. Dopóki się go nie opuści, możliwa jest dowolna liczba przesiadek. Pasażerowie mogą korzystać również z tzw. linii uzupełniających, czyli regularnie kursujących autobusów, rozwożących pasażerów ze stacji węzłowych do dzielnic mieszkalnych. Wysoką bezkolizyjność systemu osiągnięto przez skierowanie autobusów na głównych liniach na wydzielone z jezdni pasy ruchu, odseparowane od potoku prywatnych samochodów wysokim krawężnikiem. Dzięki temu maksymalnie skrócono czas podróży i zwiększono jej komfort.

Realizacja pierwszej linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju oraz inwestycji towarzyszących dostarczyła cennych doświadczeń oraz była okazją do wdrożenia wielu nowoczesnych technologii, u nas wcześniej nie spotykanych. Należy wyrazić nadzieję, że ten kapitał będzie procentował dalszym rozwojem nowoczesnych rozwiązań komunikacyjnych, które w stopniu znacznie większym niż do tej pory powinny być związane z budownictwem podziemnym, stanowiącym obecnie na świecie jedną z najprężniej rozwijających się dziedzin inżynierii lądowej. Kraków oczekuje na nowe tunele drogowe (m.in. tunel pod wzgórzem błogostawionej Bronisławy w ciągu III obwodnicy) oraz tunele tramwajowe, gwarantujące pełną bezkolizyjność.

MGR INŻ. ALINA RYŻ

Agencja Rozwoju Miasta S.A.,

DR INŻ. KAROL RYŻ

Politechnika Krakowska, Katedra Budowy

Mostów i Tuneli,

Przedsiębiorstwo Usług Inżynierskich

„PROKOM” S.C.

Co w Krajowej Radzie?

W oczekiwaniu na ustawę. Usługi transgraniczne. Uznawanie kwalifikacji. Świadectwa charakterystyki energetycznej.



Zbysław
Kałkowski

W ostatniej mojej informacji z listopada 2008 r. bolałem, że mimo deklaracji rządowych, akty prawne dotyczące budownictwa, przede wszystkim Prawo budowlane, są nadal procedowane, co budzi wątpliwości odnośnie sprawności administracji państwowej.

Akty prawne są procedowane nadal, a w dodatku nieznanne są w środowisku projekty przygotowywanego brzmienia ustawy. Nie wiemy także, czy podstawą będzie projekt opracowany w ministerstwie – znany i opiniowany między innymi przez organizacje inżynierskie – czy też projekt poselski nie poddany dyskusji społecznej.

Trzeba, byśmy sobie wyraźnie powiedzieli, w czym rzecz. Przecież nie nam zajmować się trybami organów centralnych, Sejmu, wtrącać się, jak one miały. I w tym oczekiwaniu na nową ustawę, na „nasze” prawo nie o to chodzi. Istotne jest natomiast to, czy ujęte w projektach nowelizacji ustalenia znacznie zwiększające odpowiedzialność i zakres wymaganych działań inżynierów-projektantów staną się prawem i zaczną obowiązywać. Przecież według znanego nam i opiniowanego projektu ustawy O zmianie ustawy Prawo budowlane oraz niektórych innych ustaw przestaną być wydawane dwie istotne decyzje administracyjne: o pozwoleniu na budowę i o pozwoleniu na użytkowanie obiektu. Ma zmienić się również treść art. 20 o obowiązkach projektanta. Jeśli idea przerwania czynności administracyjnych i kontrolnych,

przed rozpoczęciem budowy i po jej zakończeniu, z administracji (organu) na projektanta działającego na zlecenie inwestora, ma być rzeczywiście realizowana, to zupełnie nie określono, w jaki sposób cel ten w praktyce można będzie osiągnąć. A jeśli warunki takiego działania ma określić nasze środowisko, np. nasz samorząd zawodowy, to wiele rzeczy trzeba dopiero uświadomić decydentom i zamawiającym. Trzeba także uzmysłowić sobie i innym, jak działania te wpłyną na sprawność przygotowań procesu inwestycyjnego.

* * *

Rada Krajowa PIIB zatwierdziła przyjęcie wytycznych dotyczących postępowania w sprawie świadczenia usług transgranicznych. Nazwa jest trochę myląca – decyzje dotyczą całego kraju, a nie tylko terenów przygranicznych. Warto się więc z tym materiałem zapoznać.

Usługa ta polega na wytworzeniu nowego dobra, co jest związane z potrzebą posiadania fachowej wiedzy i potencjału wykonawczego. Dotyczy to większości prac wykonywanych na podstawie umów cywilnoprawnych, np. umów o dzieło. Usługa taka jest z założenia jednorazowa i musi być ograniczona rzeczowo i czasowo – nie ma więc charakteru ciągłego ani stałego. Podstawą transgranicznego świadczenia usług powinien być dobrze skonstruowany kontrakt.

Wymierna korzyść z zastosowania tego trybu polega na tym, że obywatele państwa członkowskiego UE mają prawo do tymczasowego, okazjonalnego wykonywania naszego zawodu bez konieczności uznawania kwalifikacji zawodowych. Oczywiście, dotyczy to zarówno obcokrajowców chcących zawrzeć taki jednorazowy kontrakt transgraniczny na usługi inżynierskie w Polsce, jak i obywateli pol-

skich zamierzających tak działać w państwach członkowskich.

Uchwałą Rady Krajowej został przyjęty regulamin postępowania w sprawie uzupełniania kwalifikacji zawodowych obywateli państw członkowskich Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej oraz państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, którzy nabyli w tych państwach, poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej, kwalifikacje odpowiadające uprawnieniom budowlanym w Polsce.

Ważny to dokument, opracowany wraz z wzorami wniosków i dokumentów potrzebnych do załatwienia sprawy.

20.01.2009 w Sejmie odbyło się spotkanie Komisji Infrastruktury z zaproszonymi przedstawicielami organizacji społecznych (w tym PIIB), na którym omówiono tryb wdrożenia trzech rozporządzeń Ministra Infrastruktury z 6 listopada 2008 r., a dotyczących obliczania charakterystyki energetycznej budynku jako integralnej części projektu budowlanego oraz sposobu sporządzania świadectw charakterystyki energetycznej. Przedstawiciele Izby obecni na tym spotkaniu nie informowali nas o uzyskaniu informacji nowych w stosunku do już powszechnie znanych.

Od marca br. osoby, które mają prawo i podejmować będą się wykonywania takich opracowań, muszą być dodatkowo ubezpieczone. PIIB podejmuje działania, by także ubezpieczenia było zawierane np. w postaci dodatkowej umowy do polisy członkowskiej.

ZBYSŁAW KAŁKOWSKI

KALENDARIUM MOIIB

- 15.11.2008- zebranie Krajowej Komisji Prawno-Regulaminowej PIIB w Warszawie z udziałem H. Pasich
 - 18.11.2008 - zebranie Zespołu Problemowego ds. prawno-regulaminowych
 - seminarium szkoleniowe na temat: „Bezpieczeństwo i wydajność przemysłowych systemów automatyki w oparciu o innowacyjne rozwiązania z Phoenix Contact”
 - seminarium szkoleniowe na temat: „Wymagania techniczne dla obiektów budowlanych z punktu widzenia ochrony przeciwpożarowej. Stosowanie rozwiązań zamiennych i zastępczych w projektowaniu obiektów budowlanych”
 - 20.11.2008 - zebranie Zespołu Problemowego ds. szkolenia i stałego dokształcania
 - seminarium szkoleniowe na temat: „Systemy oświetlenia awaryjnego w oparciu o nowe uwarunkowania prawne”
 - seminarium szkoleniowe na temat: „Skuteczność oczyszczania ścieków w przydomowych oczyszczalniach ze szczególnym uwzględnieniem filtrów o przepływie pionowym”
 - seminarium szkoleniowe na temat: „Doświadczenia związane z ekspertyzami budowlanymi w inżynierskiej praktyce. Błędy w projektowaniu i wykonawstwie”
 - 25.11.2008 - seminarium szkoleniowe na temat: „Wybrane zagadnienia niezawodności zasilania i ochrony przeciwporażeniowej” w Nowym Sączu
 - zebranie Rady Programowej biuletynu „Budowlani”
 - XXII zebranie Prezydium Rady MOIIB
 - 26.11.2008 - wydanie biuletynu MOIIB „Budowlani” nr 30
 - zebranie Składu Orzekającego Nr 2 w sprawach członkowskich
 - spotkanie Prezydium MOIIB z przedstawicielami administracji architektoniczno-budowlanej z województwa małopolskiego
- 
- 27.11.2008 - seminarium szkoleniowe na temat: „Wybrane zagadnienia niezawodności zasilania i ochrony przeciwporażeniowej”
 - seminarium szkoleniowe na temat: „Energoozczędność budynków w aspekcie wdrażania dyrektywy 2002/91/We”
 - 28.11.2008 - egzamin pisemny na uprawnienia budowlane
 - 29.11-03.12.2008 - egzaminy ustne w poszczególnych branżach na uprawnienia budowlane
 - 3.12.2008 - Spotkanie Okręgowych Rzeczników Odpowiedzialności Zawodowej w Warszawie z Krajowym Rzecznikiem Odpowiedzialności Zawodowej i R. Dziwińskim – prezesem GUNB z udziałem St. Abrahamowicza
 - 4.12.2008 - seminarium szkoleniowe na temat: „Aparatura probiercza średniego i wysokiego napięcia”
 - 9.12.2008 - seminarium szkoleniowe na temat: „Prawo budowlane po ostatnich nowelizacjach ustawy”
 - 10.12.2008 - zebranie Zespołu Problemowego ds. procesów budowlanych
 - zebranie Składu Orzekającego Nr 1 w sprawach członkowskich

- seminarium szkoleniowe na temat: „Polityka Miasta Krakowa w zakresie planowania przestrzennego”
- 11.12.2008 - zebranie Krajowej Komisji Prawno-Regulaminowej PIIB w Warszawie z udziałem H. Pasich
- seminarium szkoleniowe na temat: „Wpływ normy PN-EN 62305 na praktyczne rozwiązania ochrony odgromowej obiektów budowlanych”
- seminarium szkoleniowe na temat: „Projektowanie konstrukcji – Eurokody”
- zebranie Zespołu Problemowego ds. szkolenia i stałego dokształcania
- spotkanie Prezydium MOIIB z przewodniczącymi stowarzyszeń naukowo-technicznych branży budowlanej z województwa małopolskiego



- 12.12.2008 - seminarium szkoleniowe na temat: „Koncepcja sieci 110kV Miasta Krakowa wg opracowań Energoprojektu S.A.
- Konferencja Naukowa „Architektura ziem górskich - wczoraj, dziś i jutro” zorganizowana przez PPWSZ w Nowym Targu z udziałem Z. Rawickiego
- 16.12.2008 - zebranie Okręgowego Sądu Dyscyplinarnego
- zebranie Okręgowych Rzeczników Odpowiedzialności Zawodowej
- seminarium szkoleniowe na temat: „Nowe rozwiązania konstrukcyjne i technologiczne wiaduktów nad autostradą Mediolan – Bergamo”
- seminarium szkoleniowe na temat: „Akustyka – ochrona przeciwdźwiękowa obiektów budowlanych, problematyka projektowania i wykonawstwa”
- 17.12.2008 - zebranie Rady Krajowej PIIB w Warszawie z udziałem Z. Rawickiego, J. Skawińskiego i K. Ślusarczyka
- 18.12.2008 - zebranie Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej PIIB w Warszawie z udziałem M. Pła-
checkiego
- zebranie Składu Orzekającego Nr 2 w sprawach członkowskich
- XII zebranie Rady MOIIB



- 20.12.2008 - uroczyste spotkanie w firmie „Skalski” z okazji otwarcia nowej siedziby firmy z udziałem Z. Rawickiego
- 13.01.2009 - zebranie Okręgowej Komisji Rewizyjnej
- 14.01.2009 - zebranie Zespołu Problemowego ds. prawno- regulaminowych
- zebranie Składu Orzekającego Nr 1 w sprawach członkowskich
- 15.01.2009 - seminarium szkoleniowe na temat: „Prawo budowlane i jego zmiany”

- seminarium szkoleniowe na temat: „Historia rzemiosła i przemysłu oraz zwiedzanie Muzeum AGH i Kopalni Doświadczalnej”
- seminarium szkoleniowe na temat: „Inspektor nadzoru inwestorskiego – prawa i obowiązki, inwestora zastępczego”
- spotkanie przewodniczących samorządów zawodowych w Małopolsce w Okręgowej Izbie Lekarskiej z udziałem Z. Rawickiego
- 20.01.2008 - seminarium szkoleniowe na temat: „Wymagania prawne i zasady prowadzenia dokumentacji budynku – książka obiektu budowlanego, zmiany w Prawie budowlanym”
- zebranie Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej
- 21.01.2009 - zebranie Zespołu Problemowego ds. szkolenia i stałego dokształcania
- zebranie Zespołu Problemowego ds. działań samopomocowych
- XXIII zebranie Prezydium Rady MOIIB
- 22.01.2009 - uroczyste wręczenie decyzji nadania uprawnień budowlanych wraz z uroczystym ślubowaniem



- seminarium szkoleniowe na temat: „Projektowanie sieci strukturalnych – wybrane zagadnienia”
- 23-24.01.2009 - wyjazdowe obowiązkowe szkolenie z zakresu bhp i p.poż pracowników biura MOIIB



- 28.01.2009 - zebranie Rady Krajowej PIIB w Warszawie z udziałem Z. Kałkowskiego, Z. Rawickiego, J. Skawińskiego i K. Ślusarczyka
- 29-31.01.2009 - warsztaty szkoleniowe Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej PIIB w Jadwisinie k.Warszawy z udziałem St. Karczmarczyka, M. Pła-
checkiego i pracownika OKK MOIIB Eweliny Wiśniewskiej
- 31.01.2009 - II Mistrzostwa MOIIB w narciarstwie alpejskim o Puchar Przewodniczącego Rady w Kluszkowcach



- 9.02.2009 - zebranie Zespołu Problemowego ds. procesów budowlanych

Trudne początki za nami

Podsumowujące spotkanie z przewodniczącymi stowarzyszeń naukowo-technicznych



Grażyna Skoplak

Od kilku już lat, w grudniu, na podsumowanie kolejnego mijającego roku współpracy z ważnymi partnerami dla Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa, odbywają się spotkania członków Prezydium MOIIB z przewodniczącymi stowarzyszeń naukowo-technicznych (PZITB, PZITS, SEP, SITWM, SITPNIg, ZMRP), działających na terenie Małopolski.

W spotkaniu w dniu 11 grudnia 2008 roku, na zaproszenie Zygmunta Rawickiego - przewodniczącego MOIIB, uczestniczyli przewodniczący:

- Związku Mostowców RP - Grażyna Czopek,
- Stowarzyszenia Elektryków Polskich - Jan Strzałka,
- Polskiego Zrzeszenia Inżynierów i Techników Sanitarnych - Mariusz Olko,
- Polskiego Związku Inżynierów i Techników Budownictwa - Paweł Krzysztofowicz (sekretarz),
- Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP - Mariusz Szałkowski,
- oraz Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Wodno - Melioracyjnych - Włodzimierz Drzyżdżyk.

Współpraca statutowa MOIIB ze stowarzyszeniami datuje się od początku istnienia Izby, tj od roku 2002, a faktyczna - jeszcze sprzed rozpoczęcia przez nią ustawowej działalności. Młodym członkom naszego samorządu oraz tym wszyst-

kim, którzy zasilili jego szeregi po roku 2002, pragniemy przybliżyć genezę jego tworzenia. To właśnie grupa założycielska, składająca się z przedstawicieli stowarzyszeń naukowo-technicznych, podjęła tę trudną misję formowania samorządu, którego celem jest między innymi ochrona interesów osób pełniących samodzielne funkcje w budownictwie.

Grażyna Skoplak, Jerzy Oprocha, Ryszard Żakowski i Zygmunt Rawicki przedstawili działalność MOIIB w mijającym 2008 roku, ze szczególnym uwzględnieniem współpracy ze stowarzyszeniami. Wszyscy przewodniczący stowarzyszeń w swoich wypowiedziach podkreślali dobrą współpracę z MOIIB.

Jesteśmy już za półmetkiem drugiej kadencji Izby i niektóre osoby z grupy założycielskiej do dzisiaj pozostają aktywne w działaniach na rzecz obecnych i przyszłych członków samorządu zawodowego w budownictwie.

MOIIB, uznając dokonania i doświadczenia stowarzyszeń naukowo-technicznych, zdobywane na przestrzeni kilkudziesięciu lat, jako jedynej zawodowej, stowarzyszeniowej organizacji w Polsce, chę-

nie do dziś współpracuje z nimi w zakresie szkoleń. Odbywa się to na ściśle określonych regulaminem zasadach, z korzyścią dla członków MOIIB.

Szkolenia, seminaria, konferencje i wycieczki techniczne organizowane są przez wszystkie branżowe (budowlane) stowarzyszenia, w których mogą uczestniczyć członkowie MOIIB w większości nieodpłatnie, a do odpłatnych możliwe jest uzyskanie dofinansowania (w bieżącym roku jest to kwota 300 zł).

Niektóre, cyklicznie organizowane konferencje, zyskały nawet wysoką rangę międzynarodową.

MOIIB wspólnie ze stowarzyszeniami podejmuje również realizowanie inicjatyw pochodzących od członków, dotyczących potrzeb i zainteresowań zawodowych - np. okresowo powtarzane szkolenia w zakresie procedur Fidic czy szeroko pojętego bezpieczeństwa w budownictwie.

Miniony 2008 rok przez wszystkich uczestników grudniowego spotkania został oceniony pozytywnie, zostały wymienione refleksje i uwagi na przyszłość w celu jeszcze lepszego usprawnienia współpracy. Zgodnie uznano, że po półrocznej kadencji





doskonalenia działań merytorycznych w Izbie, nadszedł czas na dołączenie do nich także działalności towarzyskiej, integrującej całe środowisko budowlanych. Widzimy taką potrzebę, ponieważ nasze wspólne spostrzeżenia w tym względzie nie są zadowalające. Pierwsze próby integracji towarzyskiej, podjęte w roku 2008 - może zbyt nieśmiało - zakończyły się tylko częściowym sukcesem. Nie udało się włączyć stowarzyszeń do balu karnawałowego i zawodów narciarskich MOIIB, a wrześniowy piknik środowiska budowlanych musiał być z uwagi na brak większego zainteresowania, odwołany.

Ale początki wszystkiego, jak zawsze, są trudne. Mamy nadzieję, że nasze dalsze wysiłki przyniosą lepsze efekty i będziemy potrafili wspólnie dyskutować zarówno na szkoleniach i konferencjach na tematy zawodowe, jak i na stokach narciarskich przy pieczonych kiełbaskach, po ciężkich zmaganiach z naturą - również własną.

Na zakończenie spotkania Zygmunt Rawicki przekazał uczestnikom spotkania życzenia z okazji zbliżających się świąt Bożego Narodzenia oraz Nowego Roku 2009.

GRAŻYNA SKOPLAK

O dobrej współpracy na przyszłość

Spotkanie z przedstawicielami administracji architektoniczno-budowlanej

Jak co roku, 26 listopada 2008 r. odbyło się spotkanie władz Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Krakowie z przedstawicielami administracji architektoniczno-budowlanej z województwa małopolskiego.

W spotkaniu udział wzięli członkowie Prezydium Rady MOIIB oraz przewodniczący organów - Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej, Okręgowego Rzecznika Odpowiedzialności Zawodowej (koordynator) i Okręgowego Sądu Dyscyplinarnego, przedstawiciele wydziałów architektoniczno-budowlanych starostw Małopolski oraz Wydziału Infrastruktury Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie z jego dyrektorem p. Elżbietą Gabryś.

Dr inż. Zygmunt Rawicki - przewodniczący Rady MOIIB - przedstawił zebrany najważniejsze wydarzenia, jakie odnotowała MOIIB w ciągu mijającego roku, a także podziękował władzom administracyjno-budowlanym za dobrą współpracę i zgłaszanie do Izby wszelkich nieprawidłowości związanych z działalnością członków MOIIB.

Następnie przewodniczący organów MOIIB - Stanisław Karczmarczyk - Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna, Stanisław Abrahamowicz - Okręgowy Rzecznik Odpowiedzialności Zawodowej i Zbigniew Domostawski - Okręgowy Sąd Dyscyplinarny - poinformowali zebranych o działaniach prowadzonych w bieżącym roku przez ich organy: egzaminy na uprawnienia budowlane, spo-

ządzanie pisemnych interpretacji z zakresu posiadanych uprawnień, prowadzenie postępowań i wydawanie orzeczeń dyscyplinarnych i w sprawie odpowiedzialności zawodowej, a także stanowisko MOIIB w sprawie opiniowania kandydatów na biegłych sądowych.

W dyskusji przedstawiciele administracji architektoniczno-budowlanej wskazywali między inny-



mi na powtarzające się w dalszym ciągu nieprawidłowości w projektach budowlanych, niejednoznaczności lub wręcz braki w aktach prawnych i innych przepisach budowlanych utrudniające sprawne i terminowe wydawanie decyzji administracyjnych.

W podsumowaniu, uczestnicy spotkania pozytywnie ocenili wzajemną współpracę w mijającym 2008 roku oraz jednomyślnie stwierdzili, że tego typu spotkania należy w przyszłości kontynuować z korzyścią dla obu stron.

JERZY OPROCHA

Na koniec roku

Zebranie Rady
Małopolskiej Okręgowej
Izby Inżynierów Budownictwa



W XII zebraniu Rady MOIIB, które odbyło się 18 grudnia 2008 roku, udział wzięli jej członkowie, przewodniczący: Okręgowej Komisji Rewizyjnej, Okręgowego Sądu Dyscyplinarnego i Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej, Okręgowy Rzecznik Odpowiedzialności Zawodowej (koordynator), członkowie MOIIB we władzach krajowych PIIB oraz przewodniczący Zespołów Problemowych.

Porządek zebrania obejmował:

- Przyjęcie protokołu nr XI z zebrania Rady 3 października 2008 r.,
- Wręczenie Honorowych Odznak PIIB dla członków MOIIB,
- Informacje na temat bieżącej działalności MOIIB od 3 października 2008 r. (G. Skoplak),
- Zatwierdzenie uchwał podjętych przez Prezydium MOIIB w dniach 29 października i 25 listopada 2008 r. (G. Skoplak),
- Informacja na temat XII sesji egzaminów na uprawnienia budowlane (St. Karczmarczyk),

- Omówienie spraw finansowych (M. Boryczko):
 - realizacja budżetu MOIIB za 11 miesięcy 2008 roku,
 - projekt prowizorium budżetu MOIIB na pierwsze półrocze 2008 roku,
- Przyjęcie uchwał w sprawach:
 - pomocy finansowej dla członków MOIIB,
 - częściowego zwrotu kosztów szkolenia i udziału w konferencji członków MOIIB,
 - zmiany w regulaminie zasad dofinansowania szkoleń.
- Sprawy bieżące i wolne wnioski:
 - R. Żakowski przypomniał o terminie II Balu Karnawałowego dla członków MOIIB, który odbędzie się w Hotelu Europejskim 13 lutego 2009 r.
 - A. Knapik poinformował o stanie przygotowań do II Zawodów Narciarskich (Slalomu) Członków MOIIB, które zaplanowano na 31 stycznia 2009 r. na stokach ośrodka Czorsztyn-Ski w Kluszkowcach,

- Z. Rawicki przedstawił terminarz spotkań Prezydium i Rady MOIIB w I półroczu 2008 r.
- Z. Rawicki zaproponował zorganizowanie corocznego konkursu „Inżynier Małopolski”, celem którego byłoby nagradzanie inżynierów członków MOIIB w zakresie projektowania i kierowania budowlami w branży konstrukcyjno-budowlanej, elektrycznej i sanitarnej.
- Z. Rawicki omówił sprawę osób, które mogą sporządzać świadectwa charakterystyki energetycznej budynku. Zaproponował zorganizowanie seminarium szkoleniowego połączonego z warsztatami dla członków organów MOIIB.

W drugiej części spotkania zebrani wraz z zaproszonymi gośćmi złożyli sobie wzajemne życzenia świąteczno-noworoczne.

ZYGMUNT RAWICKI



Honorowe Odznaki PIIB dla działaczy małopolskich

W czasie XII zebrania Rady MOIIB 18 grudnia 2008 roku wręczono Srebrne Honorowe Odznaki PIIB działaczom naszej Małopolskiej Izby Inżynierów Budownictwa, którzy brali udział w pracach Komitetu Organizacyjnego Izby, a także od początku istnienia pracują w jej różnych strukturach. Odznaczenia wręczali Zbysław Kałkowski – wiceprzewodniczący PIIB i Zygmunt Rawicki – przewodniczący MOIIB.

Odznaki otrzymali Koleżanki i Koledzy:
Irena Bobulska – Pacek,
Anna Bryksy,
Janusz Cieśliński,
Włodzimierz Drzyżdżyk,
Stanisław Karczmarczyk,
Jerzy Oprocha,
Stefan Popławski,
Leszek Reguła,
Tadeusz Sułkowski.
Wyróżnionym serdecznie gratulujemy!



MOIIB w liczbach

Według stanu na 31 stycznia 2009 roku w naszej Małopolskiej Okręgowej Izbie Inżynierów Budownictwa zarejestrowanych było 13621 osób w tym: 9915 czynnych członków, 646 członków, którzy zostali zawieszani na własną prośbę lub z powodu nieopłacenia składek członkowskich ponad 6 miesięcy, 2844 skreślonych członków i 216 kandydatów na członków.

Podział według branż był następujący:

konstrukcyjno – budowlana (BO) – 7515 - 56,06 proc.,
mostowa (BM) – 158 - 1,18 proc.,
drogowa (BD) – 725 - 5,41 proc.,
instalacji sanitarnych (IS) – 2380 - 17,75 proc.,
instalacji elektrycznych (IE) - 2092 - 15,61 proc.,
wodno – melioracyjna (WM) - 347 - 2,59 proc.,
kolejowa (BK) - 136 - 1,01 proc.,
telekomunikacyjna (BT) – 47 - 0,35 proc.,
wyburzeniowa (BW) - 5 - 0,04 proc..

ZYGMUNT RAWICKI

Kto może potwierdzać praktyki?

Osoby, które nawet posiadają stosowne uprawnienia, ale nie pełniły formalnie funkcji kierownika na budowie, na której odbywała się praktyka, poświadczająby nieprawdę



Stanisław Karczmarczyk

Kolejny numer biuletynu ukazuje się po 12. sesji egzaminacyjnej na uprawnienia budowlane, organizowanej przez nasz samorząd zawodowy. Wyniki tych egzaminów zamieszczamy zawsze jako jedną z bieżących informacji dwumiesięcznika „Budowlani”, mimo że dotyczy kandydatów na członków naszej Izby, a nie przeciętnego adresata tych materiałów.

Egzamin i proces kwalifikacji budzą w naszym środowisku zawodowym spore emocje i w tej sytuacji można te informacje traktować na podobnych zasadach, jak zamieszczanie bieżących wyników zawodów sportowych – interesują nie tylko uczestników tych zdarzeń i nie tylko grono ich kibiców.

Przebieg ostatniej sesji egzaminacyjnej był również przedmiotem analizy na posiedzeniu Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej i przewodniczących OKK 29 i 30 stycznia 2009 r. w Jadwisinie k. Warszawy. Jednym z często powtarzających się problemów są sygnalizowane z wielu źródeł przypadki niewłaściwego potwierdzania praktyki przez opiekunów tych praktyk. Przepisy mówią jednoznacznie, że potwierdzania praktyki na budowie mogą dokonywać tylko kierownicy budów lub kierownicy robót. Potwier-

dzenie praktyki przez osoby, które nawet posiadają stosowne uprawnienia, ale nie pełniły formalnie funkcji kierownika na budowie, na której odbywała się praktyka, jest poświadczaniem nieprawdy. Z tego mogą wynikać konsekwencje w postaci odpowiedzialności zawodowej i karnej, a dla kandydata do uprawnień skutkowałoby to unieważnieniem decyzji uprawnień budowlanych. Zdajemy sobie sprawę, że w obecnych warunkach trudno jest młodemu absolwentom uzyskać zatrudnienie, które daje szansę zdobycia praktyki na budowie w sposób zgodny z obowiązującymi przepisami. Stąd też wynika wniosek dla przyszłych opiekunów – informujcie swoich praktykantów o zakresie swoich uprawnień i w związku z tym o możliwości formalnego potwierdzania praktyki. Nie mogą potwierdzać praktyki inspektorzy nadzoru inwestorskiego.



Drugim interesującym tematem obrad w Jadwisinie były zagadnienia usług transgranicznych świadczonych przez inżynierów budownictwa różnych specjalności. Problem ten jest w chwili obecnej przedmiotem dyskusji i w najbliższym czasie należy się spodziewać uchwalenia odpowiednich dokumentów przez Krajową Radę. Wtedy też poinformujemy o szczegółach tej formy współpracy międzynarodowej.

STANISŁAW KARCZMARCZYK

Wyniki egzaminów na uprawnienia budowlane w drugiej sesji egzaminacyjnej 2008 roku.

Specjalność:	Liczba osób, które przystąpiły do egzaminu	Liczba osób, które zdały egzamin pisemny	Liczba osób, które zdały egzamin ustny	Wynik pozytywny (%)
architektoniczna	2	2	2	100%
konstrukcyjno-budowlana	122 + 1(ustny)= 123	107 + 1(ustny)= 108	104	85%
drogowa	29 + 3(ustny)= 32	27 + 3(ustny)= 30	25	78%
mostowa	14	14	14	100%
kolejowa	6	6	6	100%
elektryczna	20	18	17	85%
sanitarna	32 + 12(ustny)= 44	30 + 12(ustnych)= 42	32	73%
telekomunikacyjna	1	0	0	0%
Suma II sesja	226 + 16(ustnych)=242	204 + 16(ustnych)=220	200	83%

Slalom inżynierów

128 zawodników ścigało się na trasach narciarskich w Kluszkowcach

Drugie zawody w narciarstwie alpejskim o Puchar Przewodniczącego MOIIB są już za nami. 31 stycznia 2009 r., zgodnie z zaproszeniem, na stokach góry Wdźar w Kluszkowcach rozegrano konkurencję slalomu gigant. Wszystko odbyło się jak w zawodach o Puchar Świata, tj. z pomiarem elektronicznym przejazdów, nagłośnieniem trasy i, niestety, dyskwalifikacjami w przypadku omińnięcia bramki.

Pierwsi zawodnicy rozpoczęli dzień już o ósmej rano, aby przygotować się do zawodów. Każdy, kto zdążył, miał okazję przejechać kilka razy trasę treningową, przeznaczoną tylko dla uczestników zawodów. Po treningu ustawienie bramek zostało zmienione i po oglądnięciu trasy o 12.30 rozpoczęły się zawody.

W tym roku do zawodów zgłosiło się aż 128 osób, w tym 35 osób towarzyszących członkom MOIIB (15 pań



i 20 panów). Był to znaczący wzrost w stosunku do roku ubiegłego, kiedy to startowały łącznie 43 osoby.

Zgodnie z regulaminem, zawodników – członków MOIIB, podzielono na grupy wiekowe, z wyjątkiem naszych pań, które pojechały w jednej grupie. Mężczyźni wystartowali w czterech grupach wiekowych:

- grupa I - 56 lat i więcej,
- grupa II - 46 - 55 lat,
- grupa III - 36 - 45 lat,
- grupa IV - 18 - 35 lat.

Natomiast uczestników zawodów nie zrzeszonych w MOIIB, a towarzy-



szących członkom MOIIB, podzielono tylko na dwie grupy – pań i panów. Każdy z uczestników mógł przejechać trasę slalomu giganta dwa razy, z których to przejazdów wybierano lepszy wynik. Zawodnicy dopingowani przez liczną publiczność zaprezentowali wysoki poziom rywalizacji sportowej, a co najważniejsze zawody odbyły się w serdecznej atmosferze. Nikt też na szczęście nie odniósł żadnej kontuzji, chociaż wszyscy uczestnicy zostali ubezpieczeni przez Hanzę Brokers. Dopisała nam również pogoda - był lekki mróz, trochę prószył śnieg, a nawet od czasu do czasu próbowało się wyłonić zza chmur słońce.

Po zakończonej rywalizacji przewodniczący MOIIB Zygmunt Rawicki i Mirosław Boryczko wręczyli puchary i medale dla najlepszych trzech osób w każdej grupie. Natomiast wszyscy uczestnicy zawodów otrzymali dyplomy, a najmłodszy dodatkowo słodycze.

Zdobywcy trzech pierwszych miejsc w poszczególnych grupach podano obok w tabeli. Spotkanie zakończyło się wspólnymi rozmowami przy herbacie i kiełbasce z grilla oraz „grzańcu”, który zafundował wszystkim pełnoletnim uczestnikom zawodów sponsor Firma SIMPLE – systemy informatyczne.

Dziękując wszystkim za udział w zawodach, zapraszamy zainteresowanych sportową rywalizacją i integracją naszego środowiska budowlanego, na trzecią edycję zawodów o Puchar Przewodniczącego MOIIB już za rok w 2010 r.

ADAM KNAPIK

CZŁONKOWIE MOIIB					
miejsce	Kobiety	Grupa I	Grupa II	Grupa III	Grupa IV
1	Boryczko Małgorzata	Kaczmarczyk Andrzej	Król Wiesław	Czerlunczakiewicz Piotr	Karolak Jacek
2	Manna Małgorzata	Niedzielski Ryszard	Mucha Wojciech	Jaworski Marek	Klimczak Paweł
3	Ziemia Elżbieta	Dziubła Stanisław	Siudut Wiesław	Lorenc Zbigniew	Sąsiadek Tomasz
OSOBY TOWARZYSZĄCE					
miejsce	Kobiety	Mężczyźni			
1	Król Martyna	Niedzielski Mirosław			
2	Karolak Magdalena	Mucha Wiktor			
3	Polaczek Justyna	Klimczak Łukasz			



BHP w teorii i w praktyce

23 i 24 stycznia br. w Zakopanem odbyło się obowiązkowe szkolenie wszystkich pracowników biura Małopolskiej OIIB z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy, a także ochrony przeciwpożarowej.

W części teoretycznej prowadzący szkolenie mgr inż. Marek Bałuszek zapoznał uczestników z aktualnie obowiązującymi przepisami bhp ze szczególnym uwzględnieniem specyfiki pracy osób zajmujących stanowiska urzędnicze i obsługujące wszelkiego rodzaju urządzenia biurowe. Pod koniec tej części szkolenia pracownicy zweryfikowali swoją wiedzę, pisząc test kontrolny.

Następnie odbyły się zajęcia praktyczne (pod nadzorem osób do tego uprawnionych), które miały na celu przeszkolenie każdego z uczestników szkolenia w zakresie posługiwania się podręcznym sprzętem gaśniczym znajdującym się w biurze Izby.

WOJCIECH JASTRZĘBSKI



Zmieniony regulamin

Zasady dofinansowania członków MOIIB w różnych formach doksztalcania oraz refundacji kosztów przejazdu i zakupu wydawnictw

Poniżej przedstawiamy zmieniony regulamin zasad dofinansowania uczestnictwa członków MOIIB w różnych formach doksztalcania zawodowego, który został zatwierdzony uchwałą Nr 67/R/2008 Rady Małopolskiej OIIB w Krakowie w dniu 18.12.2008 r. Zasady te obowiązują od 1.01.2009 roku.

Mając na względzie wnikający z artykułu 8 Ustawy z dnia 15.12.2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów, obowiązek współdziałania w doskonaleniu kwalifikacji zawodowych oraz prawo członków Izby do korzystania z pomocy w zakresie podnoszenia kwalifikacji zawodowych oraz prawo członków Izby do korzystania z pomocy w zakresie podnoszenia kwalifikacji zawodowych określone w par. 16 Statutu PIIB, ustala się następujące zasady dofinansowania indywidualnego uczestnictwa członków Małopolskiej OIIB w imprezach naukowo-technicznych organizowanych przez SNT lub innych organizatorów oraz refundacji poniesionych przez członków Małopolskiej OIIB kosztów zakupu wydawnictw doskonalących kwalifikacje zawodowe:

Każdy z członków Małopolskiej OIIB ma prawo występowania co roku o dofinansowanie indywidualnego uczestnictwa w imprezach naukowo-technicznych obejmujących: konferencje, sympozja, seminaria, kursy, studia uzupełniające i wycieczki naukowo-techniczne oraz zwrot kosztu zakupów poradników, programów komputerowych, publikacji i norm doskonalących kwalifikacje.

W przypadku potwierdzonego uczestnictwa w imprezie naukowo-

technicznej organizowanej nieodpłatnie poza miejscem zamieszkania członka Izby, refundacji podlegają koszty przejazdu.

Członek Małopolskiej OIIB może w danym roku kalendarzowym wystąpić wielokrotnie o dofinansowanie uczestnictwa, zwrot kosztów przejazdu lub kosztów zakupu, jednak łączna kwota dofinansowania nie może przekroczyć 300,00 PLN brutto.

Warunkiem dofinansowania jest złożenie odpowiedniego wniosku (Załącznik nr 1, Załącznik nr 2 lub Załącznik nr 3) wraz z imiennym dowodem wpłaty, biletami środków komunikacji lub fakturę imienną poświadczonymi własnoręcznym podpisem w biurze Małopolskiej OIIB przez osobę zainteresowaną.

Złożone wnioski o dofinansowanie, zwrot kosztów przejazdu lub kosztów zakupu rozpatruje Zespół Problemowy ds. Szkolenia i Stałego Doksztalcania, który je opiniuje na swoim najbliższym posiedzeniu, w ramach rocznego limitu przydzielonego przez Radę Małopolskiej OIIB. Opinie o przyznaniu dofinansowania lub zwrocie kosztów zakupu podejmowane są zwykłą większością głosów w głosowaniu jawnym członków Zespołu.

Ostateczną decyzję o przyznaniu dofinansowania, zwrocie kosztów przejazdu lub kosztów zakupu podejmuje Prezydium lub Rada Małopolskiej OIIB.

Przyznane środki finansowe przekazywane są na konto bankowe osoby wnioskującej, wskazane we wniosku.

Rejestr przyznanych i przekazanych dofinansowań prowadzi biuro Małopolskiej OIIB w Krakowie.

Gratulacje dla Jubilata

Jubileusz 60-lecia Małopolskiego Oddziału
Polskiego Związku Inżynierów i Techników Budownictwa

W 2008 roku Małopolski Oddział PZITB obchodził 60. rocznicę swego powstania. Z tej okazji 15 grudnia 2008 r. odbyło się w „Domu Technika”, przy ulicy Straszewskiego 28 w Krakowie, uroczyste zebranie Zarządu Oddziału.

Miejsce zebrania nie było przypadkowe, gdyż w „Domu Technika” biura Oddziału mają swoją siedzibę już od maja 1951 roku. W zebraniu poza członkami Zarządu, Komisji Rewizyjnej oraz Sądu Koleżeńskiego uczestniczyli zaproszeni goście w tym między innymi:

- mgr inż. Wiktor Piwkowski - przewodniczący PZITB;
- prof. dr hab. inż. Kazimierz Furtak - rektor Politechniki Krakowskiej;
- dr inż. Zygmunt Rawicki - przewodniczący Małopolskiej Izby Inżynierów Budownictwa, wiceprzewodniczący Zarządu Głównego PZITB;
- dr hab. inż. Tadeusz Tatara, prof. PK - dziekan Wydziału Inżynierii Lądowej Politechniki Krakowskiej;
- prof. dr hab. inż. Piotr Czaja - dziekan Wydziału Górniczego i Geoinżynierii AGH;
- dr inż. Stefan Pyrak - redaktor naczelny „Inżynierii i Budownictwa”;
- mgr inż. Małgorzata Boryczko - dyrektor Powiatowego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego;
- mgr inż. Mieczysław Piotrowski - przewodniczący Rady Konsultacyjnej Klubu Prezesów PZITB Polski Południowej.

W zebraniu uczestniczyli również przewodniczący Oddziału Małopolskiego PZITB w poprzednich kadencjach:



- mgr inż. Mieczysław Dziadkowiec - przewodniczący w 4 kolejnych kadencjach w latach 1970-1980, Honorowy Przewodniczący Oddziału od 1982 roku, Członek Honorowy PZITB od 1984 roku;
- prof. dr hab. inż. Kazimierz Flaga - przewodniczący w kadencji 1981-1983, Członek Honorowy PZITB od 1996 roku;
- prof. dr hab. inż. prof. Janusz Kawecki - przewodniczący w kadencji 1984-1986, Członek Honorowy PZITB od 2002 roku;
- mgr inż. Janina Wójtowicz - przewodnicząca w kadencji 1993-1995;
- dr inż. Zygmunt Rawicki - przewodniczący w 2 kadencjach w latach 1996-2001, Członek Honorowy PZITB od 2005 roku;
- dr inż. Wojciech Biliński - przewodniczący w latach 2002-2006. oraz dwaj przewodniczący Oddziału PZITB w Nowej Hucie, który działał w latach 1953-1976:
- mgr inż. Tadeusz Żerebecki - przewodniczący w latach 1970-1974;

- mgr inż. Henryk Gąsiorowki - przewodniczący w latach 1975-1976.

Zebranie otworzył, witając przybyłych, dr inż. Marian Płachecki - przewodniczący Zarządu Oddziału. Dr inż. Stefan Pyrak zaprezentował specjalny „zeszyt krakowski” nr 12/2008 miesięcznika „Inżynieria i Budownictwo” opracowany z okazji obchodzonego jubileuszu 60-lecia przez Małopolski Oddział PZITB wspólnie z Wydziałem Inżynierii Lądowej Politechniki Krakowskiej. Złożył podziękowania za wieloletnią współpracę z Oddziałem Małopolskim PZITB i z Wydziałem Inżynierii Lądowej Politechniki Krakowskiej, życząc jednocześnie sukcesów w dalszej działalności.

W następnym punkcie spotkania, nazwanym przez organizatorów: „60 minut o 60 latach PZITB”, sekretarz Zarządu Oddziału mgr inż. Paweł Krzysztofowicz przedstawił w zarysie historię powstania i działalności Oddziału Małopolskiego PZITB, a dziekan WIL PK prof. Tadeusz Tatara przedsta-

Dokończenie na str. 24

Gratulacje dla Jubilata

Dokończenie ze str. 23

wił wkład Małopolskiego Oddziału PZITB dla rozwoju nauki, koncentrując się szczególnie na dokonaniach Komisji Nauki działającej przy Oddziale od 1958 roku. Uzupełnieniem wcześniejszych wystąpień były osobiste refleksje, dotyczące niektórych faktów z historii Oddziału, którymi podzielił się mgr inż. Mieczysław Dziadkowiec.

W kolejnym punkcie zebrania głos zabrali goście przekazując adresy i życzenia okolicznościowe dla Oddziału.

Uczestnicy zebrania uczcili chwilą ciszy pamięć zmarłych Koleżanek i Kolegów, którzy wnieśli swój wkład w sześćdziesięcioletnią działalność Stowarzyszenia.

Na zakończenie zebrania Honorowy Przewodniczący Oddziału mgr inż. M. Dziadkowiec złożył uczestnikom życzenia świąteczno-noworoczne.

Zarys powstania i 60-letniej działalności Małopolskiego Oddziału PZITB w Krakowie

Krakowski Oddział PZITB powstał 10 maja 1948 r. z połączenia czterech organizacji: Oddziału Krakowskiego Polskiego Związku Inżynierów Budowlanych, Oddziału Krakowskiego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Budownictwa, Związku Budowlanych i Kierowników Budowy oraz oddziału Sekcji Budowlanej Związku Zawodowego Pracowników Technicznych.

Poza wyżej wymienionymi organizacjami przy utworzeniu Krakowskiego Oddziału PZITB uczestniczyli również indywidualni członkowie SARP oraz innych stowarzyszeń. 28 maja 1948 r. ukonstytuował się Zarząd Oddziału. Pierwszym przewodniczącym Od-



działu został prof. Czesław Bora-tyński.

Od samego początku oddział krakowski prowadził swoją działalność na terenie całego regionu. Już w 1950 roku powstało koło terenowe w Zakopanem, a w 1951 roku koło terenowe w Tarnowie.

W październiku 1953 roku powstał w Nowej Hucie odrębny oddział PZITB. Było to podyktowane specjalną rangą, jaką ówczesne władze nadały budowie kombinatu i przyległego miasta. Oddział ten działał niezależnie do roku 1976, kiedy to 31 czerwca nastąpiło połączenie z Oddziałem Krakowskim.

W 2007 roku została zmieniona nazwa oddziału na Małopolski Oddział PZITB w Krakowie.

Obecnie odnotowujemy już 29. kadencję. Na Walnym Zgromadzeniu Delegatów, które odbyło się 23 lutego 2008 r., przewodniczącym Zarządu Oddziału został wybrany dr inż. Marian Płachecki.

Przez minione 60 lat zmieniała się liczba członków Oddziału, osiągając pod koniec lat 80. ubiegłego wieku prawie 3500 osób (rys. 1).

Przemiany gospodarcze ostatnich lat doprowadziły do likwidacji wielu dużych biur projektowych i przedsiębiorstw budowlanych. Następstwem tego było znaczne zmniejszenie się liczby członków i kół zakładowych. Obecnie w Oddziale jest ponad 400 członków i 12 kół. Najaktywniejszym jest największe – Koło Grodzkie, skupiające osoby z różnych środowisk i firm związanych z budownictwem, które liczy ponad 150 członków. Do większych należy zaliczyć także: Koło Politechniki Krakowskiej, Koło Terenowe w Tarnowie, Koło Terenowe w Nowym Sączu, Koło Terenowe w Zakopanem oraz Koło Seniorów, które obchodziło w 2008 roku jubileusz 30-lecia.

Realizując cele zawarte w statucie PZITB szczególną rolę Oddział Małopolski przykładał do działalności szkoleniowej i podnoszenia kwalifikacji kadry technicznej. Już w 1950 roku został zorganizowany kurs na uprawnienia budowlane dla kandydatów na stopień inżyniera. Aktualnie Oddział również prowadzi kursy przygotowujące kandydatów do egzaminu na uprawnienia budowlane. Prowa-

dzeniem działalności szkoleniowej zajmuje się głównie Centrum Usług Techniczno-Organizacyjnych Budownictwa (CUTOB), istniejące przy Małopolskim Oddziale PZITB od 1984 roku. Prowadzone są szkolenia i seminaria dla kadry technicznej z zakresu projektowania, wykonawstwa, Prawa budowlanego. Znaczna część szkoleń prowadzona jest przy współpracy z powstałą w 2002 roku Małopolską Okręgową Izbą Inżynierów Budownictwa w Krakowie.

Oddział Małopolski PZITB był organizatorem lub współorganizatorem wielu konferencji naukowo-technicznych o charakterze ogólnopolskim. Najważniejszą z nich są coroczne Warsztaty Pracy Projektanta Konstrukcji odbywające się z inicjatywy Oddziału od 1986 roku. Konferencja ta organizowana jest przy współpracy oddziałów PZITB w Bielsku-Białej, Gliwicach, Katowicach i Krakowie.

Podkreślając rolę działalności szkoleniowej, należy zwrócić uwagę na ścisłą współpracę Małopolskiego Oddziału PZITB ze środowiskiem naukowym, a zwłaszcza z Politechniką Krakowską. Pracownicy naukowcy Politechniki Krakowskiej aktywnie włączali się w pracę społeczną na rzecz Stowarzyszenia, znacząco wpływając na jego rozwój oraz wysoką pozycję. O ich roli w działalności Oddziału świadczy fakt, że na 20 przewodniczących zarządu w 29 kadencjach, aż 12 wywodziło się ze środowiska akademickiego.

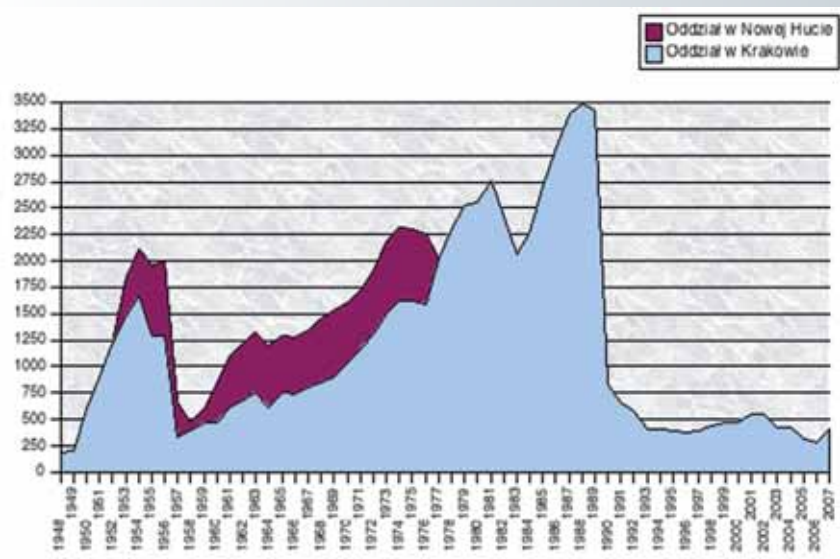
Od 1962 roku przy krakowskim Oddziale PZITB działał Zespół Rzecznawców, przekształcony w 1984 roku we wspomniany już CUTOB. W ramach działalności rzeczoznawców zostało wykonane wiele opracowań – ekspertyz, orzeczeń i opinii technicznych, projektów oraz wycen nieruchomości. W latach 60. i 70. ubiegłego wieku wiele opracowań wykonano społecznie na rzecz miasta Krakowa i regionu. Warto tu

Dokończenie na str. 26

Przewodniczący Oddziału w poszczególnych kadencjach

Nr	Kadencja	Przewodniczący Oddziału PZITB	
		w Krakowie	w Nowej Hucie
I	1948 – 1949	Kol. Czesław Boratyński	
II	1950	Kol. Ryszard Wegedis	
III	1951	Kol. Mieczysław Śliwiński	
IV	1952	Kol. Mieczysław Śliwiński	
V	1953	Kol. Jan Wątorski	Kol. Piotr Baranowski
VI	1954	Kol. Jan Wątorski	Kol. Piotr Baranowski
VII	1955	Kol. Eugeniusz Leski	Kol. Tadeusz Kura
VIII	1956 – 1957	Kol. Eugeniusz Leski	Kol. Tadeusz Sekulski Kol. Roman Komiszke
IX	1958	Kol. Mieczysław Rydlewski	Kol. Roman Komiszke
X	1959 – 1960	Kol. Bogusław Maliszewski	Kol. Bolesław Dziekiewicz
XI	1961	Kol. Władysław Wilk	Kol. Bolesław Dziekiewicz
XII	1962 – 1963	Kol. Władysław Wilk	Kol. Bolesław Dziekiewicz
XIII	1964 – 1965	Kol. Mieczysław Rydlewski	Kol. Bolesław Dziekiewicz
XIV	1966 - 1967	Kol. Tadeusz Kantarek	Kol. Bolesław Dziekiewicz
XV	1968 - 1969	Kol. Bronisław Kopyciński	Kol. Tadeusz Jedrzejczyk
XVI	1970 – 1971	Kol. Mieczysław Dziadkowiec	Kol. Tadeusz Żerebecki
XVII	1972 - 1974	Kol. Mieczysław Dziadkowiec	Kol. Tadeusz Żerebecki
XVIII	1975 - 1977	Kol. Mieczysław Dziadkowiec	Kol. Henryk Gąsiorowski
XIX	1978 - 1980	Kol. Mieczysław Dziadkowiec	
XX	1981 - 1983	Kol. Kazimierz Flaga	
XXI	1984 - 1986	Kol. Janusz Kawecki	
XXII	1987 - 1989	Kol. Marian Sala	
XXIII	1990 - 1992	Kol. Andrzej Flaga	
XXIV	1993 - 1995	Kol. Janina Wójtowicz	
XXV	1996 - 1998	Kol. Zygmunt Rawicki	
XXVI	1999 - 2001	Kol. Zygmunt Rawicki	
XXVII	2002 - 2004	Kol. Wojciech Biliński	
XXVIII	2005 - 2007	Kol. Wojciech Biliński Kol. Jan Janik	
XXIX	2008 - 2010	Kol. Marian Patchecki	

Rys. 1. Wykres liczby członków Oddziału w poszczególnych latach



Gratulacje dla Jubilata



Dokończenie ze str. 25

wspomnieć na przykład wykonanie, na początku lat siedemdziesiątych, około 480 opracowań zawierających ocenę stanu technicznego budynków, znajdujących się na terenie Śródmieścia i Kazimierza, o wartości szacunkowej 1,5 mln złotych. Przedstawiciele Oddziału uczestniczyli także w pracach zespołów opiniujących planowane i realizowane inwestycje miejskie w zakresie doradztwa technicznego.

Podczas sześćdziesięcioletniej działalności Oddział Małopolski ustanowił i przyznawał nagrody honorujące dokonania w zakresie budownictwa i działalności naukowej. Od 1961 roku przyznawane są honorowe wyróżnienia tzw. Statuetki za dokonania w dziedzinie nauki, projektowania, wykonawstwa i działalności stowarzyszeniowej. Od 1972 roku Oddział przyznaje nagrodę im. prof. Izydora Stelli-Sawickiego dla autorów wyróżniających się prac dyplomowych z dziedziny budownictwa wykonanych w Politechnice Krakowskiej. Z inicjatywy Małopolskiego Oddziału PZITB został ustanowiony w czerwcu 2005, uchwałą XL Krajowego Zjazdu Delegatów

PZITB, medal im. prof. Romana Ciesielskiego. Jego laureatami są: prof. dr hab. inż. J. Kawecki, dr inż. S. Pyrak oraz prof. dr inż. S. Kajfasz.

Małopolski Oddział PZITB od roku 1995 przyznaje rekomendacje dla rzetelnych i wyróżniających się firm związanych z budownictwem.

Oddział Małopolski i jego członkowie aktywnie uczestniczą w pracach na rzecz całego stowarzyszenia PZITB. Trzykrotnie Oddział podejmował się organizacji Krajo-

wych Zjazdów Delegatów PZITB, w 1950, 1965 i w 2008 roku.

Członkowie Oddziału wielokrotnie pełnili również wysokie funkcje w centralnych władzach Stowarzyszenia, a w latach 1960-1964 prof. Jan Wątorski był przewodniczącym Zarządu Głównego PZITB. W obecnej kadencji, która rozpoczęła się w czerwcu 2008 roku, wiceprzewodniczącym Zarządu Głównego po raz kolejny został wybrany dr inż. Zygmunt Rawicki, wiceprzewodniczącą Główniej Komisji Rewizyjnej jest dr inż. Irena Bobulska-Pacek, a w pracach Głównego Sądu Koleżeńskiego bierze udział mgr inż. Halina Pasich.

Ograniczone łamy niniejszego artykułu nie pozwalają na pełną prezentację wszystkich form działania i osiągnięć Małopolskiego Oddziału PZITB w ciągu 60 lat jego istnienia. Z konieczności zostały pominięte niektóre aspekty działalności mające istotny wpływ na wysoką pozycję i rangę Oddziału w Polsce.

MGR INŻ. PAWEŁ KRZYSZTOFOWICZ
sekretarz Zarządu
Małopolskiego Oddziału PZITB



Miasto i rzeka (2)

Bilans możliwości i zagrożeń, zysków i strat wynikających z lokalizacji Krakowa nad brzegami Wisły z dnia na dzień jest coraz korzystniejszy zarówno dla miasta, jak też dla samej rzeki.



Zbigniew Kot

Już w czasach średniowiecza, a więc w okresie od X do XIII wieku, priorytetową kwestią dla powstających miast była ich lokalizacja w pobliżu rzeki, bowiem stanowiły wielki potencjał do ich dalszego rozwoju. Dzięki nim zapewniony był ciągły dostęp do najważniejszego czynnika ułatwiającego lub wręcz umożliwiającego życie – do wody. **Sąsiedztwo rzeki sprzyjało harmonijnemu rozwojowi handlu i rzemiosła, przetwórczości, pomagało w zachowaniu czystości.**

Mieszkańcy Stołecznego Miasta Krakowa od stuleci czerpali korzyści z bliskości Wisły, która stworzyła możliwości do powstania na tych ziemiach silnego ośrodka znanego nie tylko w regionie, ale i na kontynencie. Nie ulega wątpliwości, iż sukces ekonomiczny i kulturowy miasta od wieków był kształtowany przez rzekę i jej wody.

Wisła była najstarszą arterią, pozwalającą na transport zboża, soli, drewna budowlanego, produktów drewnopochodnych itp. od średniowiecza, aż po okres utraty państwowości Polski w końcu XVIII wieku.

Pod koniec XIX wieku - dzięki żegludze parowej - niektóre odcin-



ki Wisły zaczęły powracać do funkcji ważnej drogi transportowej. Awangardowy projekt kanału Dunaj-Wisła-Dniestr, którego pamiątką są m.in. bulwary wiślane, jest symbolem próby budowy środkowoeuropejskiego systemu komunikacji i transportu.

Na ostatnie dekady autonomii galicyjskiej przypada okres rozwijania żeglugi pasażerskiej oraz kształtowania wojennej flotyli wiślanej, która odegrała rolę w walkach 1914 roku, zaś w roku 1918 stała się prakolebką Polskiej Marynarki Wojennej.

Wisła była również źródłem zatrudnienia dla znacznej części społeczności Krakowa, Podgórze i otaczających je wsi: flisaków, piaskarzy, a później także marynarzy i maszynistów statków wiślanych.

Kilka pokoleń krakowian ma jeszcze zapewne w pamięci radosną atmosferę rodzinnego wypoczynku na pokładach wiślanych statków spacerowych, od parowców początku XX wieku, aż po

statki motorowe: „Majka” i „Nimfa” będące nieodłącznym elementem krajobrazu Wisły lat 60., 70. i 80. ubiegłego stulecia.

Dzisiaj, po kilkudziesięcioletniej przerwie, Wisła znów zyskuje na znaczeniu. Nie jest to jednak związane wyłącznie z użytkową funkcją rzeki, lecz przede wszystkim z możliwościami promocji i rozwoju miasta poprzez rekreację, turystykę oraz cykliczne imprezy plenerowe organizowane w zakolu Wisły pod Wawelem.

Na Wiśle w Krakowie użytkowanych jest obecnie około 30 turystycznych jednostek pływających, w tym kilka dużych statków wycieczkowych cumujących przy bulwarach wiślanych. Widząc stale wzrastające zainteresowanie rejsami po Wiśle, administrator rzeki przystosował 15-kilometrowy odcinek drogi wodnej między stopniami wodnymi Dąbie i Kościuszko do żeglugi nocnej, umożliwiając w ten sposób armatorom statków wy-

Dokończenie na str. 28

Miasto i rzeka (2)

Dokończenie ze str. 27

cieczkowych uatrakcyjnienie oferty.

Władze Krakowa dopingowane przez lokalne media podejmują wiele działań, aby przybliżyć Kraków do Wisły. W ubiegłym roku „Dziennik Polski” wspólnie z TVP3 Kraków przeprowadził akcję „Twa-

11,6

km mają ciągi pieszo-spacerowe wzdłuż Wisły w Krakowie

rzę do Wisły”. W jej trakcie szukano rozwiązań, które pozwolą Krakowowi zwrócić się w stronę rzeki, tak jak to jest w innych dużych europejskich miastach. Oświetlenie bulwarów wiślanych, iluminacja wzgórza wawelskiego, kładki przez rzekę, tramwaj wodny, plaża, więcej statków, hotele na wodzie, łatwiejsze procedury dla inwestorów - to plany na najbliższe lata.

W 2008 roku rozstrzygnięto konkurs na zagospodarowanie bulwarów i okolic. Choć konkurs miał charakter studialny i prace nie są przewidziane do realizacji, to jednak miasto będzie mogło skorzystać z zaproponowanych pomysłów przy tworzeniu powstającego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla bulwarów wiślanych i ich otoczenia.

Do działań mających ułatwić mieszkańcom okolicznych miejscowości i turystom kontakt z Wisłą z powodzeniem zaliczyć można tegoroczną, ogólnopolską akcję pt. „Wisła – ostatnia taka rzeka w Europie” promującą budowę Wiślanej Trasy Rowerowej.

W założeniach trasa zaczynać się będzie na zaporze nad Jeziorcem Czarniańskim przy zbiegu Czarnej i Białej Wisłęki i poprowadzi aż do Gdańska, głównie szczytami wałów przeciwpowodziowych. Jak podkreślają organizatorzy, ze względu na niepowtarzalny charakter Wisły, jej bogactwo przyrodnicze i kulturowe, jako produkt turystyczny Wiślana Trasa Rowerowa ma szansę stać się atrakcją nie tylko na skalę krajową, ale i europejską. Ciągąca się na dystansie ponad tysiąc kilometrów droga rowerowa, całkowicie wyłączona z ruchu zmotoryzowanych, pozwoli na poznanie przyrody, kultury i historii naszego kraju od Beskidów po Bałtyk.

Kraków jest jednym z pierwszych miast w Polsce, które posiada ścieżki rowerowe mogące



w przyszłości tworzyć spójną całość z Trasą Wiślana. W ramach omawianej wcześniej inwestycji pn. „Podwyższenie obwałowań i bulwarów wiślanych...” na prawym wale rzeki Wisły, od ul. Widłakowej do toru kajakowego przy stopniu Kościuszko oraz na lewym wale od wodociągów „Bielany” do mostu Zwierzynieckiego zostały wykonane ciągi pieszo-spacerowe w postaci asfaltowych alejek biegnących po koronie wału. Łączna długość alejek asfaltowych wynosi 11,6 km.

Zakole Wisły pod Wawelem to od lat ulubione miejsce wypoczyn-

ku wszystkich mieszkańców Krakowa. Przygotowywany plan miejscowy dla bulwarów Wisły zakłada zagospodarowanie tego obszaru, zgodnie z oczekiwaniami mieszkańców Krakowa oraz turystów. W niedalekiej przyszłości pomiędzy mostem Grunwaldzkim a hotelem Forum powstanie na pewno jedna, a może i dwie plaże. Aprobata władz miasta i konserwatora zabytków uzyskał już pierwszy z projektów - rekreacyjny kompleks z pływającym na rzece basenem. W skład kompleksu wejdą również zlokalizowana na bulwarze kawiarnia, restauracja, boiska do siatkówki oraz kino letnie i klub muzyczny. Inwestycja ta ma stać się nową wizytówką miasta, poszerzając turystyczną mapę Krakowa. Drugą, mniej komercyjną, plażę planuje się wykonać na prawym brzegu. Ma oferować ona ambitne wystawy, przedstawienia teatralne oraz kursy jogi.

Zakole Wisły to również miejsce plenerowych imprez cyklicznych, cieszących się bardzo dużą popularnością zarówno wśród mieszkańców Krakowa, jak i turystów. Na szczególną uwagę zasługują Krakowskie Wianki – wydarzenie odbywające się co roku w trzecią lub czwartą sobotę czerwca.

W roku 2008 ponad 100-tys. publiczność mogła posłuchać największych muzycznych hitów lat 80. i zobaczyć interesujące inscenizacje nawiązujące do obrządków i wierzeń plemion zamieszkujących tę część Polski jeszcze przed panowaniem Mieszka I.

Z dużym prawdopodobieństwem można powiedzieć, iż zakole Wisły upodobał sobie jeden z producentów napojów energetyzujących, nawiązując być może do legendy wawelskiego czakramu. Dał temu wyraz poprzez organiza-

Sukces ekonomiczny i kulturowy Krakowa od wieków był kształtowany przez rzekę i jej wody. Za sukces ten jednak wielokrotnie w historii miasta przyszło słono zapłacić.

historycznej zabudowy Krakowa. Dla mieszkańców Krakowa chcących odpocząć od zgiełku dnia codziennego lub nie przepadających za hucznymi imprezami Wisła stworzyła inne możliwości. W granicach administracyjnych Krakowa i jego najbliższym otoczeniu spotkać można unikatowe ekosystemy, jakie przez wieki kształtowały się dzięki rzece. Wzdłuż doliny Wisły podziwiać



cię dwóch imprez, cieszących się niespotykanym do tej pory zainteresowaniem krakowian.

Pierwsza z nich odbyła się 2 września 2001 r. i nosiła nazwę „Co ma latać – nie utonie”. Głównym punktem programu były zmagania amatorskich zespołów konstruktorów kaskaderów, którzy w najbardziej wymyślnych konstrukcjach własnego autorstwa skakali do Wisły z wysokości 6-metrowego pomostu, wywołując fontanny wody.

Druga impreza odbyła się 15 sierpnia 2007 r. Najkrótsza charakterystyka tego unikalnego wydarzenia w świecie współczesnego sportu jest następująca: trzy potężne maszyny wyścigowe: bolid Formuły 1, samolot Air Race oraz wyścigowa łódź motorowa, zbudowane do rywalizacji w trzech zupełnie różnych żywiołach, po raz pierwszy w historii zmierzyły się wspólnie na trasie jednego wyścigu w sercu

możemy dobrze zachowane łąki podmokłe, a także lasy łęgowe. Spoglądając na dolinę Wisły, nie da się nie zauważyć starorzeczy, odcinków doliny, którymi dawniej płynęła rzeka. Najcenniejszymi pod względem ekologicznym są starorzecza „Koło Tynieckie” oraz przy stopniu wodnym Przewóz. Rzeka pełni funkcje korytarza ekologicznego, wzdłuż którego migrują ptaki. Jest również miejscem ich zimowisk. Pod wzgórzem wawelskim znajduje się największe na południu Polski zimowisko łąbędzia niemego.

Mieszkańcy Krakowa od wieków czerpali korzyści z bliskości Wisły, ale również ponosili z tego powodu dotkliwe straty. Rzeka dała impuls do zlokalizowania na tych ziemiach grodu, który szybko wyrósł na silny ośrodek handlu i rzemiosła, znany nie tylko w regionie, ale i na konty-

nencie. Przez wieki Kraków był stolicą Polski.

Nie ulega wątpliwości, iż sukces ekonomiczny i kulturowy Krakowa od wieków był kształtowany przez rzekę i jej wody. Za sukces ten jednak wielokrotnie w historii miasta przyszło słono zapłacić. Liczne powodzie nawiedzające miasto skutkowały ogromnymi stratami materialnymi i pochłonęły wiele ofiar.

Dzisiaj symbioza między rzeką a miastem nabiera nowego wymiaru. Zagrożenie wystąpienia powodzi z dnia na dzień jest zmniejszane. Podczas gdy zrealizowane i nadal budowane zabezpieczenia techniczne chronią mieszkańców nadwiślańskiego grodu przed skutkami powodzi, a transport wodny – za wyjątkiem przewozów turystycznych – praktycznie nie istnieje, pojawia się niezwykle istotne pytanie o przyszłość rzeki, o jej rolę i znaczenie dla miasta i jego mieszkańców. Pomysłów na wykorzystanie atutów wynikających z sąsiedztwa rzeki jest zapewne tyle, ilu mieszkańców. Należy jednak pamiętać, że symbioza polega na wzajemnych korzyściach. Jakikolwiek ingerowanie w rzekę i jej najbliższe otoczenie wymaga opracowania szczegółowych planów. Jedną nieprzemysłaną decyzją może okazać się katastrofalna w skutkach zarówno dla rzeki, jak i samego miasta.

Doświadczenia ostatnich powodzi spowodowały wzrost świadomości mieszkańców i władz Krakowa. Stale wzrasta też przekonanie o tym, że Wisła jest dla Krakowa szansą i jednocześnie gwarancją dalszego, dynamicznego rozwoju. Można również stwierdzić, że bilans możliwości i zagrożeń, zysków i strat wynikających z lokalizacji Krakowa nad brzegami Wisły z dnia na dzień jest coraz korzystniejszy zarówno dla miasta, jak też dla samej rzeki.

ZBIGNIEW KOT

dyrektor Małopolskiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych w Krakowie

Nowe życie mostu

Przebudowany most Modrzejewskiego w Nowym Orleansie zostanie oddany do ruchu w 2013 roku.

Nowy Orlean - historyczne miasto amerykańskie - jest wybudowane w miejscu, gdzie nie powinno być żadnych ludzkich osiedli. Niektóre dzielnice tego półmilionowego ośrodka znajdują się ponad 5 m poniżej poziomu morza. Nowy Orlean przed zatopieniem bronią wały przeciwpowodziowe o długości kilkaset kilometrów. Tereny te w erze polodowcowej były częścią obecnej Zatoki Meksykańskiej. Jest to delta rzeki Missisipi z gruntami typu osadowego.

Nowy Orlean jest również znany z rekordowo obfitych opadów deszczu, dlatego ważną rolę tutaj odgrywają liczne stacje pomp, które po każdym opadzie deszczu muszą przepompowywać wodę do rzeki Missisipi lub jeziora Ponchartrain. Nowy Orlean zapada się nadal, powoli wprawdzie, ale nierównomiernie. Miejscami daje się to wyraźnie odczuć, niektóre chodniki są wyrzucone i niewygodne dla pieszych.

Trzy lata temu katastrofalny huragan Katrina spowodował idące w miliardy dolarów straty materialne w Nowym Orleansie i pozbawił życia wielu jego mieszkańców. Obecnie miasto odbudowuje się, ale widoczne są nadal zdewastowane osiedla i opuszczone domy. French Quarter, znana dzielnica turystyczna, tętni życiem jak za dawnych lat. Stąd się wywodzi jego angielska nazwa „Big Easy” („Duża Ulga”). Jest to miasto, gdzie można się odprężyć, oderwać od codziennej gonitwy według znanej amerykańskiej dewizy „Time is Money” (Czas to pieniądź). Wąskie uliczki starego miasta French Quar-

ter, ich europejski charakter, galerie sztuki, butik, restauracje, nocne kluby, miejsce narodzin muzyki jazzowej, są magnesem, który ściąga turystów nie tylko amerykańskich, ale i z całego świata.

Parę miesięcy temu Nowy Orlean przeżył inną katastrofę, doszło do zderzenia holownika z tankowcem. Kilkaset tysięcy galonów (1 gal. = ok. 3,79 dcm sześć.) ropy pokryło powierzchnię rzeki Missisipi. Wstrzymano ruch statków na rzece, zagrożone było podstawowe źródło wody pitnej dla miasta. Do zderzenia doszło w pobliżu dwóch mostów, które w latach 1958-1988 budowała firma Modjeski and Masters.

Szczególną uwagę zwraca przebudowa mostu Huey P. Long. Ukończony w 1935 roku jest zaliczany do jednych z najdłuższych mostów świata. Była to rewelacyjna konstrukcja, olbrzymi sukces Rudolfa Modrzejewskiego. Bardzo długo Nowy Orlean nie miał mostu przez

Missisipi. Najlepsi amerykańscy konstruktorzy nie mogli sobie poradzić z budową mostu w Nowym Orleansie. Powodem były nadzwyczaj trudne warunki gruntowe w delcie rzeki Missisipi (grunty mulaste o małej wytrzymałości). Dodatkowym problemem był rwący prąd rzeczny i duże nasilenie ruchu żeglugowego. Port w Nowym Orleansie uważany jest bowiem za najbardziej ruchliwy port Stanów Zjednoczonych.

Przy budowie mostu Modrzejewski zastosował oryginalne rozwiązanie budowy podpór mostowych w głębokim korycie Missisipi. Rozpoczął od budowy swego rodzaju wyspy piaskowej. Wysepki te ulokowane w miejscach podpór mostowych ograniczały stalowe ścianki szczelne. Keson umieszczono na piasku tych wysepek, gdy piasek wydobywano, keson osiadał. Gdy osiągnął wymaganą głębokość posadowienia, dno kesonu zamykano płytą betonową, wypełniano wodą i przykrywano drugą płytą betonową. Na tak zbudowanym fundamen-



Archiwalne zdjęcia budowy kesonu podpory mostu – 1933 rok

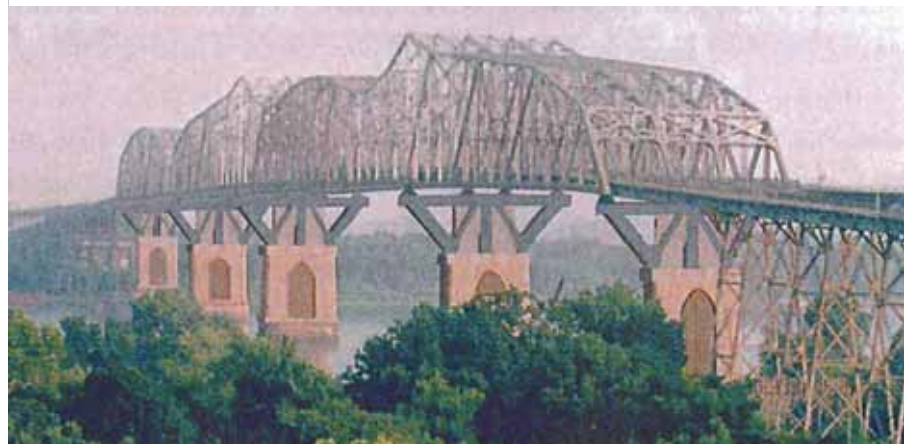
Most Modrzejewskiego w Nowym Orleanie był jedynym mostem w dolnej części rzeki Missisipi. Najbliższy znajdował się w Viksburgu, w stanie Missisipi, ponad 500 km na północ od Nowego Orleanu.

cie następnie wznoszono podpórę mostu. Masę wydobytego gruntu zastępowano wodą, tym samym znacznie zmniejszając ciężar podpory mostu. Było to bardzo proste, ale genialne rozwiązanie, nikt wcześniej nie rozważał takiej możliwości. Projekt Modrzejewskiego konsultował Karol Terzaghi, profesor Technicznego Uniwersytetu w Wiedniu, światowej sławy ekspert w problemach fundamentowania.

Most w Nowym Orleanie, typu wspornikowego, ma przęsło główne długości 241 m i przęsła boczne 161 m. Konstrukcja nośna znajduje się 45 m ponad powodziowym staniem Missisipi. Dwutorowa linia kolejowa ulokowana jest między kratownicami mostu. Po obu jej stronach, wspornikowo umieszczono dwupas-mowe jezdnie o szerokości 5,5 m dla pojazdów drogowych. Podparcia kratownic umożliwiają okresowe korekty w przypadku nierównomiernego osiadania. Rwący nurt rzeki czynił tę budowę hazardowym przedsięwzięciem. Aby uniknąć skutków erozji, filary obudowano granitowymi blokami. Ponadto Modrzejewski zalecił wykonanie swego rodzaju materacy splecionych z pali drewnianych o szerokości 83 m i długości 150 m. Materace te obciążono dużymi blokami kamiennymi, aby na dnie rzeki mogły chronić podpory mostu. Przyległy teren leży znacznie poniżej powodziowego poziomu rzeki. Wymagało to wykona-



Most Modrzejewskiego



Makieta ukończonej przebudowy mostu

nia odpowiednio długich dojazdów do mostu. Dojazdy kolejowe o długości ponad 7 km są dłuższe od dojazdów drogowych (3,2 km), ponieważ kolej wymaga znacznie łagodniejszych spadków od pojazdów drogowych. Most ten po dzień dzisiejszy pozostaje jednym z najdłuższych mostów kolejowych świata.

Uroczyste otwarcie mostu, w grudniu 1935 roku, było wielkim świętem w Nowym Orleanie. W programie była parada obrazująca historyczny rozwój środków komunikacji, przemówienia polityków oraz imponujący pokaz sztucznych ogni. Lokalna gazeta, „The Morning Tribune” z 20 grudnia 1935 roku, w obszernym specjalnym wydaniu z okazji otwarcia mostu, nazywa go „cudem techniki i dziełem sztuki” („Marvel of Engineering, Work of Artistic Beauty”). Dziennik ten pisze o Modrzejewskim jako o najsłynniejszym w historii tego kraju konstruktorze mostów. Sukces Modrzejew-

skiego porównuje gazeta z sukcesem budowniczego Kanału Panamskiego, Georgem Goethalsem. Budowa kanału panamskiego uważana była wówczas i wiele lat później za największą budowlę naszej ery. To schlebające porównanie było też odzwierciedleniem wdzięczności społeczeństwa Luizjany wobec Modrzejewskiego za urzeczywistnienie projektu, który dla wielu wydawał się niemożliwym do realizacji.

Helena Modrzejewska w swych wspomnieniach z pierwszej podróży do Ameryki w 1876 roku opisuje przejazd koleją przez Przesmyk Panamski. Wtedy jej piętnastoletni syn Rudolf stwierdził, że kiedyś on tutaj zbuduje kanał. Możemy być pewni, że Modrzejewski byłby w stanie zrealizować swe młodościowe ambicje. Wybrał jednak karierę w bardziej wymagającej dziedzinie.

Dokończenie na str. 32

Nowe życie mostu

Dokończenie ze str. 31

Most Modrzejewskiego w Nowym Orleanie był jedynym mostem w dolnej części rzeki Missisipi. Najbliższy znajdował się w Viksburgu, w stanie Missisipi, ponad 500 km na północ od Nowego Orleanu. Obecnie przepustowość jezdni drogowych jest niewystarczająca dla potrzeb regio-

ne natężenie ruchu wymaga szerszych jezdni drogowych, konieczne są także odpowiednio szerokie pobocza. Budowa nowego mostu wymagałaby wykupienia szerokiego korytarza ziemnego, ponadto miała by ogromny wpływ na gęsto zaludnione okolice tej części Nowego Orleanu. Po szczegółowej analizie eko-

rokości 2,4 m i wewnętrzne o szerokości 60 cm. Projekt zwiększa ciężar mostu o 15 tys. ton. Podpory mostu spoczywają na kesonach o wymiarach 20 na 31 m. Przeprowadzone szczegółowe badania geotechniczne wykazały, że podpory, które Modrzejewski zaprojektował dla swego mostu, będą mogły bezpiecznie przejść to dodatkowe obciążenie z poszerzonych jezdni drogowych. Obliczono że po ukończeniu budowy most osiadzie tylko ok. 3,5 cm.

Wydając tak ogromną sumę Wydział Komunikacji stanu Luizjana zastrzegł sobie, że most ten będzie musiał służyć jeszcze przez co najmniej następne 50 lat. Prace budowlane będą mogły być wykonywane tylko w warunkach nieprzerwanego ruchu pociągów i ruchu drogowego. Istniejące betonowe podpory mostu są słabo zbrojone. Aby uniknąć kosztownego wzmocnienia fundamentów, zdecydowano się na wzmocnienie podpór mostowych poprzez możliwie najcieńszą zbrojoną „koszulkę” betonową o grubości 46 do 61 cm. Górna część podpory stanowić będzie lekka stalowa konstrukcja podpierająca poszerzone jezdnie drogowe.

Początkowo planowano wymianę istniejących wsporników jezdni poprzez dłuższe belki jezdni drogowej. Wymagałoby to jednak wyłączenia z ruchu połowy mostu i zezwolenia na tymczasowy dwukierunkowy ruch na drugiej połowie mostu. Takie rozwiązanie byłoby nie tylko uciążliwe dla ruchu drogowego, ale również spowodowałoby duże nierównomierne obciążenie mostu i wydłużenie czasu budowy. Zamiast wymiany wsporników zdecydowano się je pozostawić jako część belek nowej poszerzonej jezdni. Nowe belki będą połączone z istniejącymi wspornikami. Tym sposobem istnie-



Most Modrzejewskiego - 1935 rok

nu. Most został zakwalifikowany jako „functionally obsolete” (funkcyjnie przestarzały). W latach 30. ubiegłego wieku, gdy Modrzejewski projektował ten most, były inne wymagania odnośnie komunikacji drogowej, samochody nie rozwijały dużych prędkości i nie były tak powszechnym środkiem komunikacji jak to jest obecnie, jezdnie były węższe, brak było zabezpieczeń w przypadku kolizji drogowych. Nic też dziwnego, że ze względu na wzrastające natężenie ruchu, rozpoczęto poszukiwania rozwiązania tych problemów. Most stał się wąskim gardłem, przez który przejazd stawał się coraz bardziej kłopotliwym.

Wydział Komunikacji stanu Luizjana początkowo rozważał możliwość budowy nowego mostu. Współczes-

nicznej okazało się, że poszerzenie istniejącego mostu Modrzejewskiego będzie znacznie tańszym rozwiązaniem. Poszerzony most będzie miał dwie dodatkowe kratownice po obu stronach istniejących. Ponieważ nowe kratownice przejmą całe obciążenie z poszerzonych jezdni drogowych, nie będzie konieczne wzmocnienie istniejących kratownic. Koszt przebudowy obliczany jest na ok. 660 mln dolarów. Most oddany zostanie do ruchu w 2013 roku.

Istniejące dwie jezdnie drogowe o szerokości 5,5 m poszerzone zostaną do szerokości 13,1 m. Zamiast dwóch jezdni o szerokości 2,7 m, poszerzony most będzie miał trzy jezdnie o szerokości 3,3 m oraz dwa szersze pobocza, zewnętrzne o sze-

jące wsporniki będą stanowić podparcie dla obciążeń od ruchu drogowego po obu stronach mostu w czasie budowy. Istniejące kratownice mostu będą szczegółowo monitorowane w toku prac budowlanych. Specjalistyczna firma zainstalowała ponad 800 czujników dokonujących pomiaru wpływu obciążeń statycznych i dynamicznych na istniejącą konstrukcję mostu podczas prac budowlanych. Nowe kratownice muszą być umiejscowione bez jakiegokolwiek dodatkowego obciążenia istniejących. Szczególnie niebezpieczne jest ugięcie nowych kratownic w czasie budowy. Jeśli nowe kratownice byłyby sztywno umocowane do istniejących, wówczas ugięcia nowych mogłyby spowodować dodatkowe obciążenia istniejących kratownic. Z tego powodu połączenia pomiędzy istniejącymi i nowymi elementami konstrukcji zostały tak zaprojektowane, aby umożliwić swobodę ruchu nowych kratownic w toku prac budowlanych.

Most otrzymał imię gubernatora Luizjany Hueya P. Longa w dowód uznania za jego zdecydowane poparcie tej długo oczekiwanej inwestycji. Huey P. Long był kontrowersyjną postacią Nowego Orleanu. Po-

50

lat będzie musiał służyć przebudowany most

czątek lat 30. ubiegłego wieku to wielki kryzys ekonomiczny, powszechne bankructwa, depresja, ogromne bezrobocie, beznadziejność, w miastach długie kolejki po darmową supę. Poszukiwano zbawiciela. Long zręcznie wykorzystał sytuację społeczną, stał się socjalistą, jego sloganem był „kurczak na każdym stole”, nawoływał do podziału majątków. Przekonywał, że nikt nie powinien zarabiać więcej niż milion dolarów rocznie, wszystkie pieniądze ponad tę sumę powinny iść do państwowej kasy i wspierać ubogich. Wydawał własną gazetę, napisał książkę „Każdy królem”, w której opisał swoje pomysły zakończenia recesji. Ubiegając się o urząd gubernatora, obiecywał między innymi budowę dróg i nowego lotniska, zwalczanie analfabetyzmu oraz realizację długo oczekiwanej budowy mostu przez Misissippi. Z takimi hasłami stał

się bardzo popularny, osiągnął ogromną władzę, ale miał też wielu wrogów. W 1928 roku wygrał wybory na gubernatora stanu Luizjana, w 1932 roku został senatorem, miał także ambicje na urząd prezydenta Stanów Zjednoczonych. Był swego rodzaju dyktatorem, używał taktyk zbliżonych do sycylijskiej mafii. 8 września 1935 roku zginął w wieku 42 lat od kul zamachowca w stolicy stanu Baton Rouge. Nowy Orlean zawdzięcza mu bezpłatne książki w publicznych szkołach, nowe lotnisko i most przez Missisipi.

Projekt przebudowy opracowało biuro Modjeski and Masters w Nowym Orleanie. Biuro to założone przez Rudolfa Modrzejewskiego w 1893 roku funkcjonuje po dzień dzisiejszy i należy do czołówki firm specjalizujących się w budownictwie mostowym. Ten ambitny i oryginalny projekt opracował William Conway, naczelny inżynier tej firmy. William Conway interesuje się działalnością organizacji Inżynierów Polskich w Chicago, kilkakrotnie popierał finansowo fundusz stypendialny imienia Rudolfa Modrzejewskiego. W 1991 roku przyjechał do Chicago na uroczystość odsłonięcia płyty pamiątkowej Rudolfa Modrzejewskiego w tutejszym Copernicus Center. Conway jest cenionym amerykańskim ekspertem, kilka miesięcy temu otrzymał nagrodę tzw. John Roebing Award za swoje osiągnięcia w budownictwie mostowym. To cenne wyróżnienie nosi imię Austriaka, Johna Roebinga, który był projektantem słynnego mostu Brooklyn Bridge w Nowym Jorku.

Nowy Orlean ma tylko trzy mosty poprzez Missisipi. Wszystkie trzy projektowało biuro Modrzejewskiego. Jest to imponujący dowód uznania geniuszu naszego Rodaka, jest to również piękny przykład dla nas i dla młodszych pokoleń polskich inżynierów.

JAN S. PŁACHTA



Przebudowa mostu w Nowym Orleanie – lipiec 2008 r.

Obowiązkowe ubezpieczenie OC - podsumowanie 2008 roku

Po upływie kolejnego już 6. roku obowiązywania umowy generalnej ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej inżynierów budownictwa, chcielibyśmy dokonać podsumowania funkcjonowania przedmiotowego ubezpieczenia.

Ubezpieczenie obowiązkowe Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w 2008 roku

W roku 2008 zgłoszono 190 szkód na łączną kwotę przeszło 13 milionów złotych, co w porównaniu z rokiem 2007 stanowi zdecydowany wzrost zgłaszanych roszczeń o przeszło 4 miliony złotych. Z tego w 2007 roku suma wypłaconych odszkodowań wyniosła 2.972.335,60 zł. W roku 2008 suma wypłaconych odszkodowań wyniosła 3.356.637,41 zł, w tym 1.671.099,98 zł stanowi kwotę wypłaty z tytułu szkód zgłoszonych w 2005, 2006 i 2007 roku, które ze względu na długi proces likwidacji zostały wypłacone dopiero w 2008 roku. Podobną sytuację będziemy mieli również w bieżącym roku, gdyż obecnie w toku likwidacji pozostało jeszcze 78 zgłoszonych szkód. W roku 2008 mieliśmy tylko 6 rezygnacji z odszkodowania, ale warto zwrócić uwagę na ilość szkód wypłaconych, która wyniosła 52 w porównaniu do ilości odmów - 54.

Dłuższy okres funkcjonowania danego rodzaju ubezpieczenia obowiązkowego OC z zasady powoduje wzrost fali roszczeń i w konsekwencji wzrost kwot wy-

płaconych odszkodowań. Niewątpliwie ma to związek z rosnącą świadomością ubezpieczeniową poszkodowanych i samych ubezpieczonych.

Co więcej, ubezpieczenie obowiązkowe osób pełniących samodzielne funkcje techniczne w budownictwie jest jedyną formą ubezpieczenia inwestycji posiadaną przez strony zaangażowane w jej realizację. Niektórzy pracodawcy – prowadzący działalność w oparciu o osobowość prawną (np. spółki prawa handlowego) – mylnie traktują je jako zabezpieczenie własnych interesów.

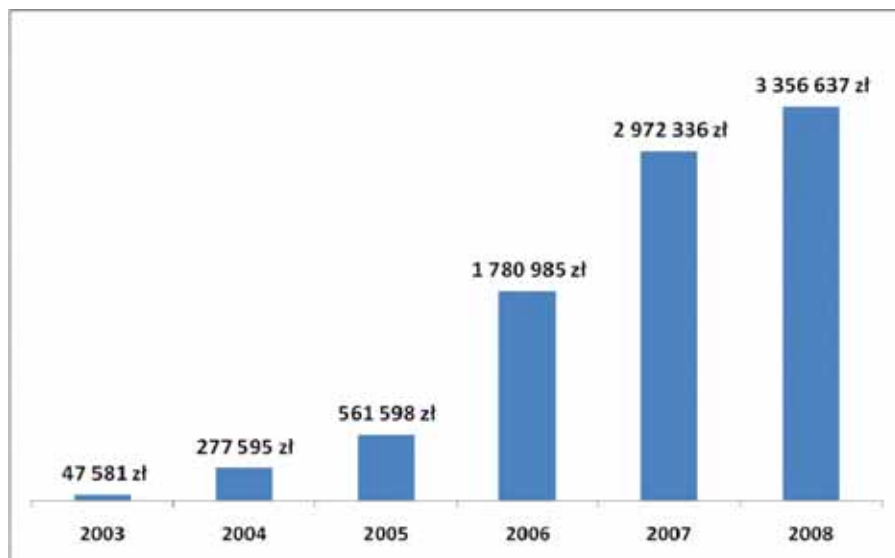
Jak staraliśmy się wykazać w poprzednich numerach biuletynu MOIIB „Budowlani”, w wielu przypadkach nie można jedynie liczyć na ubezpieczenie obowiąz-

kowe, jest ono bowiem tylko jedną z kilku potrzebnych form ubezpieczenia. Tym niemniej panujące przekonanie o powszechnym zastosowaniu ubezpieczenia obowiązkowego powoduje zgłaszanie pod adresem inżynierów wielu, w tym często niezasadnych roszczeń.

Szkodowość w Małopolskiej Okręgowej Izbie Inżynierów Budownictwa

W ramach ubezpieczenia obowiązkowego Małopolskiej OIIB zgłoszono w 2008 roku 22 szkody, z których dokonano wypłaty odszkodowania na łączną kwotę 108.962,24 zł. W przypadku jednej szkody mamy rezygnację, pięć wypłat, a w ośmiu przypadkach odmówiono wypłaty odszkodowania. W toku likwidacji pozos-

Rys. 1 Liczba wypłaconych odszkodowań w latach: 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 i 2008



taje nadal osiem spraw. Szacunkowa wartość zgłoszonych pod adresem członków MOIIB roszczeń odszkodowawczych wyniosła 2.086.114,26 zł, co w porównaniu z rokiem ubiegłym jest ogromnym wzrostem o prawie 175 proc.!

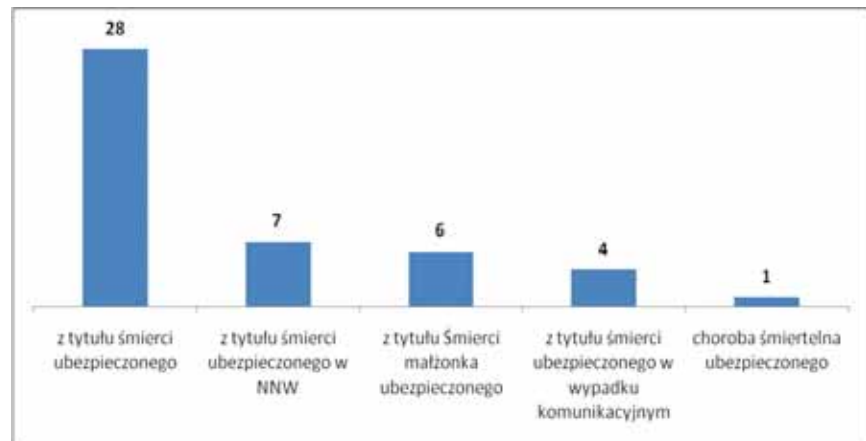
Przykłady szkód, które zostały wypłacone w 2008 roku członkom MOIIB:

1. Ubezpieczony pełnił funkcję kierownika budowy, był również autorem adaptacji projektu i zagospodarowania działki. Nie uwzględnił w zaadaptowanym projekcie przebiegającej w pobliżu budynku linii średniego napięcia.
2. Ubezpieczony pełnił funkcję kierownika budowy, doszło do wykonania obiektu niezgodnego z projektem – zbyt niskie sufity. Szkoda w postaci mniejszego zysku inwestora.
3. Ubezpieczony pełnił funkcję kierownika robót remontowo-budowlanych, nie przestrzegał przepisów prawa w zakresie prawa pracy, prawa budowlanego oraz przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy, przez co jego pracownik doznał obrażeń ciała.

Przykłady, w których odmówiono wypłaty odszkodowania:

1. Ubezpieczony pełnił funkcję kierownika robót remontowych - adaptacji strychu, podczas wichury doszło do zerwania zabezpieczeń dachu i zalania mieszkania.
2. Ubezpieczony był autorem dokumentacji projektowej. Wykryto błąd projektowy związany z klasyfikacją drzwi pod względem klasy odporności.
3. Ubezpieczony jest współnikiem spółki, która przyjęła do wykonania dokumentację projekto-

Ubezpieczenie na życie członków MOIIB



wą. W kosztorysie inwestorskim nie ujęto części robót budowlanych, które opisane zostały do wykonania w projekcie budowlanym.

Minimalna suma gwarancyjna 50.000 euro – niewystarczająca!

Opracowywane corocznie raporty dotyczące ubezpieczenia obowiązkowego OC potwierdzają zasadność wprowadzenia przedmiotowego ubezpieczenia oraz pokazują jego szerokie zastosowanie i wykorzystanie w bieżącej pracy zawodowej inżynierów budownictwa. Dokonując analizy zgłaszanych szkód i wysokości wypłacanych odszkodowań, chcielibyśmy zwrócić Państwa uwagę na wysokość minimalnej sumy gwarancyjnej, która niezmiennie od 2003 roku wynosi 50.000 euro na zdarzenie, przy zastosowaniu kursu średniego euro ogłoszonego przez Narodowy Bank Polski po raz pierwszy w danym roku. Z powodu dużych wahań kursowych oraz w wyniku rosnących wartości zgłaszanych roszczeń obowiązująca suma gwarancyjna w wielu przypadkach okazuje się już dalece niewystarczająca. Pragniemy Pań-

stwu przypomnieć o możliwości zawarcia na mocy postanowień umowy generalnej pomiędzy PIIB a TU Allianz Polska SA dodatkowych ubezpieczeń na wyższą sumę gwarancyjną od 100 000 euro do 500 000 euro. Szczegóły oferty znajdują się na stronie WWW.hanzabrokers.pl oraz w serwisie ubezpieczeń na stronie WWW.piib.org.pl.

Ubezpieczenie na życie członków MOIIB

W 2008 roku odszkodowania wypłacały firmy FinLife oraz Axa.

Z tytułu zbiorowego ubezpieczenia na życie członków Małopolskiej OIIB w Towarzystwie Ubezpieczeniowym FinLife SA zarejestrowano 46 wniosków o wypłatę odszkodowania na łączną kwotę 212.100 zł.

Od 1 września 2008 roku członkowie Małopolskiej OIIB posiadają grupowe ubezpieczenie w Towarzystwie Ubezpieczeniowym AXA SA. Zarejestrowano 4 wnioski o wypłatę odszkodowania na łączną kwotę 16.300 zł.

ELŻBIETA HAJEK
Hanza Consulting sp. z o.o.

Sprawna likwidacja szkody (2)



Rozmowa z Elżbietą Hajek, przedstawicielką Hanza Consulting Sp. z o.o.

- W poprzedniej rozmowie dotyczącej likwidacji szkody z obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej członków Izby w ramach umowy generalnej, zwróciliśmy uwagę na dane, jakie powinniśmy zawrzeć w formularzu zgłoszenia szkody. Pojawiły się również wątpliwości związane z datami zgłaszania szkody. Czego dotyczy?

- W formularzu zgłoszenia szkody mamy do czynienia z datą powstania zdarzenia, datą powstania szkody oraz z datą zgłoszenia roszczenia. W niektórych przypadkach mogą to być te same daty, w niektórych będą to trzy różne. Data powstania zdarzenia jest datą wykonania (lub zaniechania wykonania) określonej czynności, w następstwie której wynikła szkoda. Przykładowo, w przypadku szkód wynikłych z błędów projektowych datą tą będzie okres opracowania dokumentacji projektowej. Datą powstania szkody będzie moment, w którym szkoda ujawni swoje skutki, np. dzień wystąpienia katastrofy budowlanej. Data zgłoszenia roszczenia to data, kiedy poszkodowany zgłasza roszczenie do ubezpieczonego.

- Z tego wyjaśnienia wynika, że od momentu popełnienia działania lub zaniechania powodującego szkodę, do momentu ujawnienia jej skutków, a tym bardziej do momentu zgłoszenia roszczenia, może minąć długi czas, nawet kilka lat. Jak zatem kształtuje się odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń?

- Z punktu widzenia obowiązkowego ubezpieczenia OC decydujące jest to, czy szkoda została wyrządzona w okresie udzielanej ochrony ubezpieczeniowej, bez względu na to, czy osoba poszko-

dowana zgłosiła roszczenie po tym okresie. Umowa ubezpieczenia kładzie bowiem akcent na moment działania lub zaniechania, nie zaś na moment powstania szkody. Tak więc, jeżeli szkoda powstanie po okresie ubezpieczenia, czy też dopiero wtedy zostaną zgłoszone roszczenia, nie ma to wpływu na działanie ubezpieczenia.

- Rozmawialiśmy o sprawnej likwidacji szkody, a czym w rzeczywistości jest szkoda?

- W rozumieniu odpowiedzialności cywilnej szkoda jest określana przede wszystkim jako uszczerbek majątkowy lub niemajątkowy. Naprawienie szkody jest podstawowym obowiązkiem spoczywającym na sprawcy. Niestety, Kodeks cywilny w tym przypadku nie jest źródłem gotowej definicji. Podstawowy artykuł 361 k.c. zajmuje się związkiem przyczynowym, który ma miejsce między działaniem lub zaniechaniem zobowiązanego do odszkodowania, a powstałym skutkiem w postaci szkody. Na ogół przez szkodę rozumiemy każdy uszczerbek majątkowy lub na osobie, który poszkodowany doznał wbrew swojej woli.

Uszczerbek ten może mieć charakter:

1. Niemajątkowy, kiedy jest konsekwencją naruszenia dóbr osobistych (szkodę określa się wówczas jako krzywdę),
2. Majątkowy, który dzielimy na dwa rodzaje:
 - a. Stratę; polega ona na zmniejszeniu majątku poszkodowanego wskutek zdarzenia, z którym związana jest czyjaś odpowiedzialność,
 - b. Utracone korzyści; w tym przypadku majątek poszkodowanego nie wzrósł tak, jakby to się stało, gdyby nie nastąpiło zda-

czenie, z którym złączona jest czyjaś odpowiedzialność.

Reasumując, możemy powiedzieć, iż szkoda w prawie cywilnym to konsekwencja wynikająca z realizacji odpowiedzialności cywilnej.

- Skoro wiemy, czym jest szkoda i prawidłowo wypełniliśmy formularz zgłoszenia szkody, to kiedy możemy się spodziewać wypłaty odszkodowania?

- Ubezpieczyciel jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania w terminie 30 dni, licząc od dnia złożenia przez poszkodowanego lub uprawnionego zawiadomienia o szkodzie. W przypadku, gdyby w powyższym terminie wyjaśnienie okoliczności niezbędnych do ustalenia odpowiedzialności albo wysokości odszkodowania okazało się niemożliwe, odszkodowanie wypłaca się w terminie 14 dni od dnia, w którym przy zachowaniu należytej staranności, wyjaśnienie tych okoliczności było możliwe. W terminie 30-dniowym zakład ubezpieczeń zawiadamia na piśmie uprawnionego o przyczynach niemożności zaspokojenia jego roszczeń w całości lub w części, jak również o przypuszczalnym terminie zajęcia ostatecznego stanowiska względem roszczeń uprawnionego. Maksymalny termin na zakończenie likwidacji szkody to 90 dni od dnia złożenia zawiadomienia o szkodzie, chyba że jest zależny od toczącego się postępowania karnego lub cywilnego.

Przypominam, iż w przypadku jakichkolwiek pytań lub wątpliwości dotyczących poruszonych kwestii lub gdy zaistnieje potrzeba skorzystania z pomocy w toku likwidacji szkód – należy się skontaktować z brokerem.

ROZMAWIĄŁ
WOJCIECH JASTRZĘBSKI

Inżynier budownictwa w Austrii

O dostępie do austriackiego rynku pracy i uznawaniu kwalifikacji zawodowych inżynierów

Wykonywanie zawodu inżyniera budowlanego w Austrii (dzieli się na architektów i inżynierów-ekspertów) jest uregulowane ustawą federalną, tzw. Ziviltechnikergesetz – ZTG.

Do działalności inżynierów budowlanych wymagane są następujące kwalifikacje:

- ukończenie studiów na uniwersytecie (studia magisterskie lub inżynierskie) lub w wyższej szkole zawodowej (magisterskie lub inżynierskie) z ukierunkowaniem na technikę, nauki przyrodnicze, górnictwo lub rolnictwo,
- praktyka w zawodzie przynajmniej trzy lata (po ukończeniu studiów),
- egzamin zawodowy (egzamin na inżyniera budowlanego).

Dostęp do wykonywania tego zawodu jest wolny dla obywateli Austrii, obywateli Unii Europejskiej lub któregoś z krajów stowarzyszonych Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej, obywateli Konfederacji Szwajcarskiej oraz osób, które według innych umów międzynarodowych są równouprawnione z obywatelami austriackimi.

Egzamin zawodowy

Wniosek o dopuszczenie do egzaminu na inżyniera budowlanego składa się razem z niezbędnymi dokumentami w izbie architektów i inżynierów-ekspertów, w rejonie której wnioskujący zamieszkuje. Jeżeli nie mieszka w Austrii, składa taki wniosek w wybranej izbie architektów i inżynierów-ekspertów. Izba dołączy do wniosku opinię i w ciągu ośmiu tygodni przedłoży go federalnemu ministrowi gospodarki i pracy, który podejmie decyzję odnośnie pozwolenia na egzamin i zarządzi przydzielenie określonej komisji egzaminacyjnej.

Jeżeli kandydat(ka) nie zda egzaminu, ma możliwość drugiego i trzeciego terminu.

Zakres egzaminu na inżyniera budowlanego obejmuje:

- austriackie prawo administracyjne,
- naukę o ekonomice przedsiębiorstwa (ogólnie obowiązujące zasady, kalkulacje, organizacja przedsiębiorstwa),
- przepisy prawne i specjalistyczne obowiązujące dla danej dziedziny,
- prawo branżowe i stanowe,
- pozostałe wymagania dotyczące inżynierów-ekspertów w dziedzinie geodezji.

Uprawnienia

Uprawnień udziela federalny minister gospodarki i pracy. Dla różnych dziedzin (w zakresie inżynierów-ekspertów jest ich ponad 50) istnieją różne uprawnienia.

Posiadaczami uprawnień mogą być zarówno osoby fizyczne, jak i spółki.

Zanim zainteresowany będzie mógł prowadzić swoją działalność zgodnie z uprawnieniami, musi złożyć przysięgę, że będzie sumiennie przestrzegać przepisów i obowiązków swojej profesji, zachowywać tajemnicę i jak najlepiej załatwiać powierzone sprawy.

Inżynierowie-eksperti mogą posiadać uprawnienia w dziedzinie techniki, zagadnień fizycznych, górnictwa, ekologii lub rolnictwa.

Zakres uprawnień

Jeżeli ustawy federalne nie wymagają specjalnych uprawnień, inżynierowie budowlani są uprawnieni do działalności w dziedzinie, dla której zostało dla nich udzielone uprawnienie, do projektowania, kontroli, nadzoru, doradztwa, koordynacji, funkcji przedstawicieli lub zarządców, przede

wszystkim zatem przeprowadzania pomiarów, opracowywania opinii, reprezentowania zamawiającego przy postępowaniu z urzędami i organizacjami publiczno-prawnymi, zapewniania realizacji organizacyjnej i komercyjnej projektów, podejmowania roli generalnego projektanta, jeżeli istotne części prac należą do zakresu pracy inżyniera budowlanego.

Inżynierowie budowlani mogą w swojej dziedzinie wystawiać dokumenty publiczne, przy czym używają pieczęci (dokument uprawnień). Inżynierowie budowlani nie są uprawnieni do przeprowadzania realizacji.

Austriaccy inżynierowie budowlani mogą swoją działalność wykonywać jedynie w ramach wolnego zawodu lub pracować dla spółki inżynierów, jeżeli są ich partnerami lub udziałowcami.

Jeżeli chcą pracować jako pracownicy, muszą to zgłosić stosownej regionalnej izbie architektów i inżynierów-ekspertów, a ich uprawnienia zostaną wstrzymane. W okresie, gdy posiadają status pracownika, inżynierowie budowlani nie mogą korzystać ze swoich uprawnień. Po pisemnym zawiadomieniu izby mogą jednak swoje uprawnienia ponownie aktywować.

Inżynierowie budowlani mogą używać różnych form publicznych, uprawnienia, obowiązki i odpowiedzialności zawsze są jednak związane z inżynierem budownictwa, który wykonuje pracę projektanta.

Austriaccy inżynierowie budowlani mają obowiązek kończyć regularnie kolejne etapy szkolenia w zawodzie.

Tytuły

Tytuł akademicki absolwentów to Dip.-Ing. (dyplomowany inżynier) lub Mag. (magister).

Dokończenie na str. 38

Inżynier budownictwa w Austrii

Dokończenie ze str. 37

Tytuły zawodowe „inżynier-ekspert”, „inżynier budowlany”, „technik budowlany” i „geodeta budowlany” są chronione przez ustawę o inżynierach budowlanych (Ziviltechnikergesetz). Tytułów tych mogą używać jedynie inżynierowie budowlani ze stosownymi uprawnieniami.

Warunki dostępu do zawodu

Inżynierowie-eksperti z UE/Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej ewentualnie inżynierowie-eksperti ze Szwajcarii mogą świadczyć usługi transgraniczne, jeżeli spełniają następujące kryteria:

- obywatel kraju UE/Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej/Szwajcarii,
- miejsce zamieszkania ewentualnie siedziba firmy w którymś z krajów członkowskich, ewentualnie w Szwajcarii oraz rzetelne uprawnienia do wykonywania wolnego zawodu architekta lub inżyniera-konsultanta w dziedzinach równoważnych z dziedzinami wymienionymi w § 3,
- kwalifikacje fachowe,
- wykonywanie wolnego zawodu architekta lub inżyniera-eksperta w którejś z dziedzin równoważnych z dziedzinami wymienionymi w § 3 przez okres przynajmniej dwóch lat w ciągu minionych dziesięciu lat, jeżeli zawód ten nie jest na terytorium zamieszkania lub siedziby firmy usługodawcy uregulowany prawnie.

Rejestracja w Izbie nie jest potrzebna, inżynier-ekspert ma jednak obowiązek przed świadczeniem usługi poinformować swojego klienta o następujących faktach:

- rejestr, w którym jest zapisany, numer wpisu lub równoważne dane identyfikacyjne z rejestru,
- nazwa i adres stosownego urzędu od nadzoru na terytorium, gdzie in-

żynier-ekspert zamieszkuje lub ma siedzibę firmy,

- izby branżowe lub równoważne organizacje, których członkiem jest inżynier-ekspert,
- przedłożenie oznaczenia profesji lub przedłożenie dokumentu dotyczącego posiadanych kompetencji,
- numer identyfikacji podatkowej według artykułu 22 ust. 1 AB1. L 145 z dnia 13.06.1977, str. 1, w brzmieniu wytycznych 2004/66/ES, AB1 L 168 z dnia 01.05.2004, str. 35,
- szczegóły dotyczące swojej ochrony ubezpieczeniowej, jeżeli chodzi o ubezpieczenie odpowiedzialności za szkody.

Dostęp do wykonywania zawodu dla inżynierów-ekspertów z terytorium UE/Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej, którzy zamieszkują lub mają siedzibę firmy w Austrii.

Obywatele oraz ich krewni któregoś z krajów członkowskich UE lub kraju Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej i Konfederacji Szwajcarskiej, którzy posiadają uprawnienia do wykonywania na terytorium swojego pochodzenia wolnego zawodu inżyniera-eksperta, mogą osiąść na terytorium Republiki Austriackiej w celu wykonywania wolnego zawodu inżyniera-eksperta w którejś z dziedzin równoważnych z wymienionymi dziedzinami, jeżeli nie istnieje powód wykluczenia i jeżeli federalny minister gospodarki i pracy udzielił im uprawnienia.

Do wniosku inżyniera-eksperta o udzielenie uprawnień należy dołączyć następujące dokumenty podkładowe i potwierdzenie:

- dokument dotyczący obywatelstwa,
- dokument dotyczący kompetencji z terytorium pochodzenia, które jest uprawnione do wpisu inżyniera-eksperta do stosownego rejestru,

- potwierdzenie stosownych organów z terytorium pochodzenia dotyczących niezawodności, o tym, że inżynier-konsultant ewentualnie spółka inżynierska nie znajduje się w upadłości, że nie dopuścił się postępowania sprzecznego z zasadami swojego zawodu. Potwierdzenie to w momencie przedkładania nie może być starsze niż trzy miesiące. Uprawnienia zostaną udzielone inżynierowi-ekspertowi, jeżeli zastosowanie mają równoważne kwalifikacje branżowe (według art. 11 lit. e wytycznych 2005/36/ES).

Ograniczenia dostępu

W następujących przypadkach zastosowane równoważne kwalifikacje branżowe dokumentujące kompetencje fachowe według § 6, nie są uważane za równoważne:

- jeżeli udokumentowane wykształcenie dotyczy dziedzin, które się istotnie różnią od dokumentów dotyczących kwalifikacji określonych przez tę ustawę federalną lub
- jeżeli działania przynależące do zakresu uprawnień inżyniera-eksperta nie są w kraju członkowskim pochodzenia wnioskującego częścią uregulowanego przez ustawę zawodu i jeżeli różnica ta wymaga według postanowień tej umowy federalnej wykształcenia specjalistycznego.

Jeżeli nie jest spełniona równoważność zastosowanych kwalifikacji branżowych, wykazujących kompetencje fachowe według § 6, należy złożyć egzamin kompetencyjny lub odbyć maksymalnie dwuletni kurs wyrównujący.

Opracował Zygmunt Rawicki na podstawie referatu Dipl. Ing. JOSEFA ROBLA - wiceprzewodniczącego Federalnej Izby Architektów i Inżynierów-Ekspertów Austrii (Bundeskammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten), ogłoszonego w czasie „Dnia Inżynierskiego” w Pradze 13 listopada 2008 roku.

SZKOLENIA DLA CZŁONKÓW MOIIB Z ZAKRESU SPORZĄDZANIA ŚWIADECTW CHARAKTERYSTYKI ENERGETYCZNEJ BUDYNKÓW

Odpowiadając na liczne pytania, Małopolska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa zamierza w najbliższym okresie zorganizować cykl szkoleń z zakresu sporządzania świadectw charakterystyki energetycznej budynków dla członków MOIIB posiadających tytuł mgr. inż. oraz uprawnienia budowlane do projektowania.

Zajęcia będą się odbywać w grupach co najwyżej 20-osobowych, ze względu na ograniczoną liczbę stanowisk komputerowych, jak również ze względów merytorycznych, dla osiągnięcia najlepszych efektów szkolenia. Zajęcia w większości będą miały charakter zajęć praktycznych i zostaną poprowadzone w formie seminaryjnej. Każdy uczestnik będzie miał możliwość dyskusji z prowadzącym zajęcia w zakresie interesujących go problemów szczegółowych.

Proponowane najbliższe realne terminy szkoleń:

1 grupa:	23, 24 i 25 lutego 2009 r.	-	godz. 15.00-21.00
2 grupa:	9, 10, 11 i 12 marca 2009 r.	-	godz. 15.00-19.30
3 grupa:	23, 24, 25, 26 marca 2009 r.	-	godz. 15.00-19.30
4 grupa:	20, 21, 22, 23 kwietnia 2009 r.	-	godz. 15.00-19.30
5 grupa:	27, 28, 29, 30 kwietnia 2009 r.	-	godz. 15.00-19.30

Program zajęć:

1. Metodyka opracowania świadectw (wykład + ćwiczenia - 8 godz.):
 - 1.1. świadectwo dla budynków mieszkalnych
 - 1.2. świadectwo dla lokali mieszkalnych
 - 1.3. świadectwo dla budynków użyteczności publicznej, usługowych, produkcyjnych i gospodarczych.
2. Wykonanie szkoleniowych świadectw charakterystyki energetycznej budynku, lokalu mieszkalnego oraz części budynku stanowiącej samodzielną całość techniczno-użytkową (ćwiczenia – 12 godz.)
3. Sprawdzenie umiejętności (test 4 godz.):
 - 3.1. część teoretyczna
 - 3.2. część praktyczna.

O WPISANIU NA LISTĘ UCZESTNIKÓW SZKOLENIA
DECYDUJE KOLEJNOŚĆ ZGŁOSZEŃ!!!

Uwaga: Istnieje także możliwość zorganizowania szkoleń w dni powszednie w godzinach przedpołudniowych lub w weekendy.

Szczegółowe informacje i zgłoszenia należy kierować do pani Elżbiety HAJEK w siedzibie MOIIB,
przy ul. Czarnowiejskiej 80, pokój 13.
telefon: (012) 630 90 60 w. 313,
poczta elektroniczna: elzbieta.hajek@hanzaconsulting.pl

Świadectwa energetyczne – pytania i odpowiedzi

Poniżej zamieszczamy niektóre odpowiedzi na najczęściej zadawane pytania, które są zamieszczone na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury (stan z 28.12.2008 r.)

Jakich budynków dotyczy obowiązek sporządzenia świadectwa charakterystyki energetycznej?

Od 1 stycznia 2009 r. świadectwa charakterystyki będą obowiązkowe dla każdego budynku oddawanego do użytkowania oraz budynku podlegającego zbyciu lub najmowi, a także w przypadku, gdy w wyniku przebudowy lub remontu budynku uległa zmianie jego charakterystyka energetyczna.

Przepisów tych nie stosuje się jedynie do budynków:

- podlegających ochronie na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami;
- używanych jako miejsca kultu i do działalności religijnej;
- przeznaczonych do użytkowania w czasie nie dłuższym niż 2 lata;
- niemieszkalnych służących gospodarce rolnej;
- przemysłowych i gospodarczych o zapotrzebowaniu na energię nie większym niż 50 kWh/(m²•rok);
- mieszkalnych przeznaczonych do użytkowania nie dłużej niż 4 miesiące w roku;
- wolnostojących o powierzchni użytkowej poniżej 50 m².

Zgodnie z art. 57 ust. 1 pkt 7 ustawy - Prawo budowlane (Dz. U. z 2006 Nr 156 poz. 1118 z późn. zm.) inwestor jest obowiązany pozyskać świadectwo charakterystyki energetycznej budynku i dołączyć je do zawiadomienia o zakończeniu budowy lub wniosku o udzielenie pozwolenia na użytkowanie wraz z innymi wymaganymi dokumentami.

Zgodnie z art. 5 ust. 4 i 5 ustawy w przypadku budynku z lokalami mieszkalnymi lub częściami budynku stanowiących samodzielną całość techniczno-użytkową, przed wyda-

niem lokalu mieszkalnego lub takiej części budynku osobie trzeciej, sporządza się świadectwo charakterystyki energetycznej lokalu mieszkalnego lub części budynku, przy czym w przypadku budynków ze wspólną instalacją ogrzewczą świadectwo charakterystyki energetycznej, sporządza się wyłącznie dla budynku.

W przypadku gdy budynek lub lokal mieszkalny podlega zbyciu lub wynajmowi to zgodnie z art. 63a ust. 1 i 2 odpowiednio nabywcy lub najemcy powinno być udostępnione świadectwo charakterystyki energetycznej, o ile jest ono wymagane przepisami ustawy. Z uwagi na to, iż nie przewidziano sankcji karnej w przypadku braku przedłożenia świadectwa charakterystyki energetycznej budynku, lokalu mieszkalnego lub części budynku stanowiącej samodzielną całość techniczno-użytkową, to czy świadectwo charakterystyki energetycznej będzie udostępnione czy też nie, w praktyce zadecydują relacje rynkowe, a nie przymus administracyjny.

Skąd wynika obowiązek sporządzenia świadectw charakterystyki energetycznej budynków?

Obowiązek sporządzenia świadectw charakterystyki energetycznej budynków wynika z przepisów Dyrektywy 2002/91/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków. Polska jest obowiązana do wprowadzenia przepisów niezbędnych do wykonania dyrektywy do 1 stycznia 2009 r. Transpozycji przepisów unijnych dokonano poprzez ustawę z dnia 19 września 2007 r. o zmianie ustawy – Prawo budowlane (Dz. U. z 2007 r. Nr 191, poz. 1373) oraz stosowne akty wykonawcze.

Jak długo będzie ważne świadectwo charakterystyki energetycznej?

Świadectwo charakterystyki energetycznej jest ważne 10 lat pod warunkiem nieprzeprowadzenia w tym czasie robót budowlanych, w wyniku których zmianie uległaby charakterystyka energetyczna budynku. W przypadku przeprowadzenia robót budowlanych, w wyniku których nastąpiła zmiana charakterystyki energetycznej, zachodzi konieczność sporządzenia nowego świadectwa charakterystyki energetycznej budynku.

Kto może wystawić świadectwo?

W myśl postanowień ustawy - Prawo budowlane (Art. 5 ust. 8) świadectwo charakterystyki energetycznej budynku może sporządzać osoba, która:

- posiada pełną zdolność do czynności prawnych;
- ukończyła co najmniej studia magisterskie, w rozumieniu przepisów o szkolnictwie wyższym;
- nie była karana za przestępstwo przeciwko mieniu, wiarygodności dokumentów, obrotowi gospodarczemu, obrotowi pieniędzmi i papierami wartościowymi lub za przestępstwo skarbowe;
- posiada uprawnienia budowlane do projektowania w specjalności architektonicznej, konstrukcyjno-budowlanej lub instalacyjnej albo odbyła szkolenie i złożyła z wynikiem pozytywnym egzamin przed ministrem właściwym do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej. Za równoznaczne z odbyciem szkolenia oraz złożeniem z wynikiem pozytywnym egzaminu uznaje się ukończenie, nie mniej niż rocznych studiów podyplomowych na kierunkach: architektura, budownictwo, inżynieria

środowiska, energetyka lub pokrewne w zakresie audytu energetycznego na potrzeby termomodernizacji oraz oceny energetycznej budynków.

Osoba posiadająca uprawnienia budowlane do projektowania w specjalności architektonicznej, konstrukcyjno-budowlanej lub instalacyjnej z mocy ustawy posiada uprawnienia do sporządzania świadectw charakterystyki energetycznej.

Czy inżynierowie, którzy nie są magistrami, mogą wystawiać świadectwa?

Ustawa nakłada obowiązek ukończenia co najmniej studiów magisterskich, w rozumieniu przepisów o szkolnictwie wyższym, a więc odpowiedź brzmi - nie.

Osoby, które nabyły uprawnienia budowlane do projektowania w specjalności architektonicznej, konstrukcyjno-budowlanej lub instalacyjnej jako technicy budowlani czy inżynierowie i posiadają tytuł magistra np. ekonomii czy prawa mogą również sporządzać świadectwa charakterystyki energetycznej.

Czy osoba posiadająca wykształcenie wyższe magisterskie oraz uprawnienia budowlane do kierowania budową lub innymi robotami budowlanymi jest uprawniona do sporządzania świadectw charakterystyki energetycznej budynku bez konieczności składania egzaminu?

Posiadanie uprawnień budowlanych do kierowania budową nie zwalnia z obowiązku odbycia szkolenia oraz złożenia egzaminu przez osobę ubiegającą się o uprawnienia do sporządzania świadectwa charakterystyki energetycznej budynków. Drugą możliwością jest ukończenie odpowiednich studiów podyplomowych.

Czy uprawnienia budowlane do projektowania w ograniczonym zakresie są wystarczające do sporządzania świadectw charakterystyki energetycznej?

Art. 5 ust. 8 pkt 4 ustawy - Prawo budowlane nie określa, czy uprawnienia

budowlane do projektowania uprawniające do sporządzania świadectw charakterystyki energetycznej powinny być w pełnym, czy w ograniczonym zakresie i w związku z tym uprawnienia w ograniczonym zakresie są wystarczające do uzyskania uprawnień do sporządzania świadectw charakterystyki energetycznej.

Czy osoba posiadająca uprawnienia do sporządzania świadectw charakterystyki energetycznej budynków z tytułu posiadanych uprawnień budowlanych do projektowania musi być członkiem izby inżynierów budownictwa?

Nie, nie musi. Ustawa nie określa obowiązku członkostwa w izbie inżynierów budownictwa. Sporządzanie świadectw charakterystyki energetycznej nie jest wykonywaniem samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie.

Ile będą kosztować świadectwa charakterystyki energetycznej budynków, lokali mieszkalnych i części budynków stanowiących samodzielna całość techniczno-użytkową?

Ceny świadectw charakterystyki energetycznej są trudne do oszacowania. Ostateczny koszt uzyskania świadectwa będzie pochodną czynników takich jak: wielkość budynku, jego przeznaczenie, stopień skomplikowania budynku, kompletność istniejącej dokumentacji technicznej dotyczącej budynku, a także liczby osób chętnych do sporządzania świadectw i konkurencji między nimi.

Kto może być wpisany do rejestru osób sporządzających świadectwa charakterystyki energetycznej?

Rejestr osób posiadających uprawnienia do sporządzania świadectw charakterystyki energetycznej obejmować będzie osoby, które odbyły szkolenie i złożyły egzamin z wynikiem pozytywnym przed ministrem właściwym do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej oraz osoby, które ukończyły studia podyplomowe o programie zatwierdzonym przez ministra właściwe-

go do spraw szkolnictwa wyższego zaopiniowanym przez ministra właściwego do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej. Natomiast do rejestru nie są wpisywane osoby posiadające uprawnienia do sporządzania świadectw charakterystyki energetycznej z mocy ustawy, które posiadają uprawnienia budowlane do projektowania w specjalności architektonicznej, konstrukcyjno-budowlanej lub instalacyjnej. Osoby te posługują się posiadanymi uprawnieniami budowlanymi przy sporządzaniu świadectw charakterystyki energetycznej budynków.

Ile osób jest umieszczonych w rejestrze osób uprawnionych do sporządzania świadectw?

Obowiązek prowadzenia rejestru wynika z przepisu art. 5 ust. 14 ustawy Prawo budowlane. Dotychczas nie przeprowadzono egzaminu dla osób, które odbyły szkolenie, ani też nikt nie ukończył jeszcze studiów podyplomowych uprawniających do sporządzania świadectw charakterystyki energetycznej zatwierdzonych przez ministra właściwego do spraw szkolnictwa wyższego i zaopiniowanych przez ministra właściwego do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej.

Ile osób w chwili obecnej (listopad 2008 r.) może sporządzać świadectwa charakterystyki energetycznej budynków, lokali mieszkalnych lub części budynków stanowiących samodzielna całość techniczno-użytkową?

Obecnie, według szacunków, uprawnienia do sporządzania świadectw charakterystyki energetycznej budynków, lokali mieszkalnych lub części budynków stanowiących samodzielna całość techniczno-użytkową posiada około 80 tys. osób. Zgodnie z art. 5 ust. 8 ustawy – Prawo budowlane są to osoby posiadające uprawnienia do projektowania w specjalności architektonicznej, konstrukcyjno-budowlanej lub instalacyjnej oraz ukończyły studia magisterskie.

Dokończenie na str. 42

Świadectwa energetyczne – pytania i odpowiedzi (1)

Dokończenie ze str. 41

Czy wcześniej ukończone szkolenie dotyczące sporządzania świadectw charakterystyki energetycznej budynków jest wystarczające do przystąpienia do egzaminu?

Zakres programowy oraz sposób przeprowadzenia szkolenia określony jest w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 21 stycznia 2008 r. w sprawie przeprowadzania szkolenia oraz egzaminu dla osób ubiegających się o uprawnienie do sporządzania świadectwa charakterystyki energetycznej budynku, lokalu mieszkalnego oraz części budynku stanowiącej samodzielną całość techniczno-użytkową (Dz. U. z 2008 r., Nr 17, poz. 104). Jeżeli szkolenie nie odpowiada minimum programowemu, a zwłaszcza pozbawione jest części praktycznej i nie obejmuje przepisów prawnych wymienionych w załączniku nr 1 do rozporządzenia, nie będzie uprawniało do przystąpienia do egzaminu.

Jak będzie wyglądał egzamin uprawniający do sporządzania świadectw i ile będzie kosztować? Ile może kosztować szkolenie?

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 21 stycznia 2008 r. w sprawie przeprowadzania szkolenia oraz egzaminu dla osób ubiegających się o uprawnienie do sporządzania świadectw oceny energetycznej budynku, lokalu mieszkalnego oraz części budynku stanowiącej samodzielną całość techniczno-użytkową, wysokość opłaty za postępowanie egzaminacyjne nie może być wyższa niż 50 proc. kwoty przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w roku poprzedzającym przeprowadzenie postępowania egzaminacyjnego, ogłaszanego przez prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie przepisów o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych. Natomiast wysokość

opłaty za szkolenie nie może być wyższa niż 70 proc. kwoty przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w roku poprzedzającym przeprowadzenie szkolenia, ogłaszanego przez prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie przepisów o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych. Postępowanie egzaminacyjne składa się z dwóch etapów. Pierwszy etap obejmuje sprawdzenie, czy kandydat spełnia warunki dopuszczenia do egzaminu uprawniającego do sporządzenia świadectwa charakterystyki energetycznej. Wysokość opłaty za pierwszy etap nie może być wyższa niż 20 proc. wysokości opłaty za całe postępowanie egzaminacyjne. Drugi etap postępowania egzaminacyjnego składa się z części pisemnej, obejmującej sprawdzenie znajomości zagadnień zawartych w programie egzaminu, jego zakres określa załącznik nr 3 do rozporządzenia oraz z części praktycznej sprawdzającej umiejętność sporządzania świadectwa charakterystyki energetycznej.

Komunikaty o terminach i miejscach przeprowadzenia egzaminów ogłasza się na stronie internetowej urzędu obsługującego ministra, nie później niż 60 dni przed wyznaczonym terminem egzaminu. Pierwsze egzaminy mają odbyć się w 2009 r.

Osoba, która odbyła szkolenie, powinna otrzymać zaświadczenie o jego ukończeniu, zgodnie z wzorem określonym w załączniku nr 2 rozporządzenia.

Zgodnie z ustawą - Prawo budowlane, warunkami koniecznymi do przystąpienia do egzaminu są:

- posiadanie pełnej zdolności do czynności prawnych;
- ukończenie co najmniej studiów magisterskich, w rozumieniu przepisów o szkolnictwie wyższym;
- niekaralność za przestępstwo przeciwko mieniu, wiarygodności

dokumentów, obrotowi gospodarczemu, obrotowi pieniędzmi i papierami wartościowymi lub za przestępstwo skarbowe;

- odbycie szkolenia, którego sposób przeprowadzenia oraz zakres programowy określa ww. rozporządzenie wraz załącznikami;
- przesłanie do ministra właściwego do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej wniosku o ubieganie się o uprawnienia do sporządzania świadectwa charakterystyki energetycznej oraz dokumentów określonych w rozporządzeniu. Wniosek należy przesłać nie później niż 30 dni przed wyznaczonym terminem postępowania egzaminacyjnego.

Do powyższego wniosku należy dołączyć:

- dokumenty stwierdzające posiadane wykształcenie, o którym mowa w art. 5 ust.8 pkt 2 ustawy Prawo budowlane - wypełniony kwestionariusz osobowy, którego wzór określa załącznik nr 4 do rozporządzenia - dokument potwierdzający spełnienie warunków, o których mowa w art. 5 ust. 8 pkt 3 ustawy Prawo budowlane - dowód wniesienia opłaty egzaminacyjnej za pierwszy etap postępowania egzaminacyjnego,
- zaświadczenie o ukończeniu szkolenia przygotowującego do egzaminu, o którym mowa w art. 5 ust. 8 pkt 4 ustawy Prawo budowlane.

Egzamin zakończony wynikiem pozytywnym potwierdza się świadectwem, którego wzór określa załącznik nr 5 do rozporządzenia. Ponadto osobę, która uzyskała uprawnienia do sporządzania świadectwa charakterystyki energetycznej, w wyniku egzaminu wpisuje się do rejestru prowadzonego w formie elektronicznej przez ministra właściwego do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej.



EGIR 2009

VIII Europejska Giełda Informacji Renowacyjnej
Pałac Wielopolskich – Urząd Miasta Krakowa
30–31 marca 2009

Temat wiodący VIII EGIR 2009

„Problemy techniczno-administracyjne przy adaptacji budynków historycznych na cele użytkowe w kontekście przygotowań do Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej w roku 2012”

Szczegóły na stronie www.renowacjeizabytki.pl

Jedna z najważniejszych imprez branżowych w kraju.
Zapraszamy wszystkich zainteresowanych
renowacją architektury zabytkowej i budownictwem
– wstęp wolny!

Tunel szybkiego tramwaju w Krakowie

