

KWARTALNIK **BUDOWLANY**

NR 2(59)/2018

BIULETYN INFORMACYJNY ZACHODNIOPOMORSKIEJ OKRĘGOWEJ IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

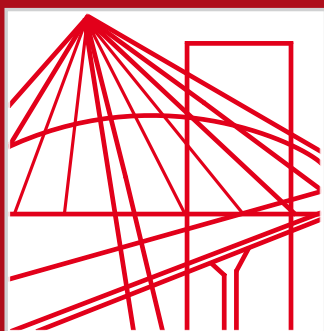
ISSN 1732-8594

SZCZECIŃSKA KOLEJ METROPOLITALNA

s. 22

**ŚWINOUJŚCIE W ROKU INWESTYCJI I POCZĄTEK
SPEŁNIENIA MARZEŃ O STAŁYM POŁĄCZENIU
WYSP WOLIN I UZNAM**

s. 13



BIULETYN INFORMACYJNY ZOIB

REDAKTOR NACZELNY:

Jan Bobkiewicz

Rada Programowa:

Jan Bobkiewicz - przewodniczący,
Krzysztof Motylak - z-ca przewodniczącego,
Jolanta Skoncej - sekretarz,
Bronisław Gaziński - członek rady,
Adam Boridko - członek rady

Wydawca:

Zachodniopomorska Okręgowa
Izba Inżynierów Budownictwa,
ul. Energetyków 9,
70-656 SZCZECIN,
tel./fax: 914 624 440,
tel.: 914 898 410,
914 898 411,
914 898 412.

e-mail: kwartalnik@zoib.pl,

<http://www.zoib.pl>

Projekt graficzny i druk:

ZAPOL Sobczyk s.j.

Strona pierwsza okładki:

Fragment panoramy Szczecina z Trasą Zamkową
fot. g_art08 (depositphotos.com)

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść
ogłoszeń i reklam.

Nie zwracamy materiałów niezamówionych.

Zastrzegamy sobie prawo skrótów, adiestacji
tekstów oraz zmiany ich tytułów.

ISSN 1732-8594

Spis treści

● Słowo wstępne	3
● Kalendarium 2018	4
● XVII Zjazd Sprawozdawczo-Wyborczy Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa	5
● Skład osobowy Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w kadencji 2018-2022	7
● Świnoujście w roku inwestycji i początek spełnienia marzeń o stałym połączeniu wysp Wolin i Uznam	13
● Powinności inżyniera budownictwa jako zawodu zaufania publicznego	18
● Pozycja inżyniera budownictwa w kraju i za granicą	21
● Szczecińska Kolej Metropolitalna	22
● Wmurowanie aktu erekcyjnego budowy Komendy Powiatowej Policji w Wałczu	30
● Kwalifikacja do egzaminu na uprawnienia budowlane w XXXI sesji egzaminacyjnej	31
● Międzynarodowe Targi BUD-GRYF & HOME 2018	31
● XXXIII Ogólnopolskie Warsztaty Pracy Projektanta Konstrukcji w Szczyrku	32
● XV Konferencja Naukowo-Techniczna „Warsztat Pracy Rzeczoznawcy Budowlanego”	33
● Polecamy	34
● Inżynierowie poznają BIM	34



Drogie Koleżanki i Drodzy Koledzy,

Zaczęliśmy nową, piątą, czteroletnią kadencję działalności naszej Izby. Zostały wybrane nowe składy poszczególnych organów statutowych. Dokonałiśmy również wyboru Honorowego Przewodniczącego naszej Izby. Nowo wybrani przedstawiciele organów w większości są osobami nowymi i młodymi. Przez takie wybory chcemy, żeby każdy nasz członek czuł się związany z naszą Izbą i był w pełni świadomy, że być członkiem naszego związku to pewien zaszczytny przywilej, ale i również pewne obowiązki. Niestety wielu naszych kolegów i koleżanek obowiązków wynikający z przynależności do Izby traktuje jako zbędny przymus i zło konieczne. Częściowym potwierdzeniem tego jest między innymi bardzo niska frekwencja naszych członków na zebraniach obwodowych. Każdy członek Izby jest częścią naszego samorządu zawodowego i powinien się taką częścią czuć. Prowadzone różnego rodzaju szkolenia branżowe oraz spotkania na różne tematy techniczne przez wielu naszych członków są przyjmowane z zadowoleniem i cieszą się dużą aprobatą. Bardzo chcemy, żeby grupa tych osób stale się zwiększała. Cieszy również fakt, że podobnie jak to było w poprzedniej kadencji, aplikujemy o środki unijne i aktualnie prowadzimy dwa projekty szkoleniowe. Główny nacisk kładziemy na przybliżenie naszym członkom założeń do projektowania w systemie BIM (Building Information Modeling). Pierwszy nabór uczestników został już ogłoszony i widzimy bardzo duże zainteresowanie. Jak zawsze jesteśmy zainteresowani Waszymi opiniami. Mając do dyspozycji biuro oraz możliwości wynikające z poczty elektronicznej, każdy z naszych członków może zgłaszać swoje uwagi i propozycje dotyczące zakresów szkoleń oraz spotkań. Szczerze zachęcam do aktywnego uczestnictwa w działalności izby, szczególnie podkreślając, iż nasza Izba należy do naszych członków i od nas samych zależy jej przyszłość.

Szanowne Koleżanki, Szanowni Koledzy,

XVII Zjazd Sprawozdawczo-Wyborczy powierzył mi godność i honor bycia Honorowym Przewodniczącym Rady Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa, mojej Izby. Jestem tym zaszczycony i zamierzam nie tylko nosić w sercu naszą Izbę, ale chciałbym aktywnie uczestniczyć w jej życiu.

Z poważaniem

*Przewodniczący Rady
Zachodniopomorskiej Okręgowej
Izby Inżynierów Budownictwa*

dr inż. Jan Bobkiewicz

*Honorowy Przewodniczący Rady
Zachodniopomorskiej Okręgowej
Izby Inżynierów Budownictwa*

prof. dr hab. inż. Zygmunt Meyer

Kalendarium 2018



Ilona Nehyba



Martyna Muszyńska

TERMIN	NAZWA WYDARZENIA	MIEJSCE
LUTY		
19.02.2018	Nadzwyczajne Posiedzenie Prezydium. Głównym tematem posiedzenia było omówienie porządku obrad najbliższej Rady Okręgowej.	Szczecin
28.02.2018	Ostatnie Posiedzenie Rady Okręgowej IV Kadencji. Głównym tematem było zatwierdzenie uchwał podjętych przez Prezydium Izby oraz podsumowanie kończącej się kadencji. Odbyło się uroczyste podziękowanie dla członków Rady oraz przewodniczących organów. Zgromadzeni uhonorowali Pana Profesora Zygmunta Meyera za pełnienie 8-letniej kadencji jako Przewodniczącego Rady Okręgowej. Odnaczeni Medalami Seniora oraz za szczególne zasługi zostali również członkowie naszej Izby.	Szczecin
28.02.2018	Posiedzenie Składu Orzekającego Rady Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w celu rozpatrzenia indywidualnych spraw członkowskich. Podjęto 8 uchwał.	Szczecin
MARZEC		
06-09.03.2018	XXXIII Ogólnopolskie Warsztaty Pracy Projektanta Konstrukcji – Innowacyjne i Współczesne Rozwiązania w Budownictwie – Konstrukcje Żelbetowe zorganizowane przez PZITB Oddział Gliwice i przy współpracy Oddziałów w Bielsku-Białej, Katowicach i Małopolskiego w Krakowie. Naszą Izbę reprezentowali Zastępca Przewodniczącego Pan Jan Bobkiewicz i Pan Krzysztof Motylak, Skarbnik Pani Justyna Just oraz Pan Adrian Jaroszek.	Szczyrk
14.03.2018	Posiedzenie Krajowej Rady Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa.	Warszawa
16-18.03.2018	Targi Budowlane i wyposażenia wnętrz BUD-GRYF & HOME 2018, nad którymi patronat przejęła m.in. Zachodniopomorska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa. Podczas uroczystego otwarcia zgromadzonych wystawców i zwiedzających przywitał również Przewodniczący naszej Izby prof. dr hab. inż. Zygmunt Meyer. W drugi dzień Targów Izba zorganizowała dla swoich członków oraz osób zainteresowanych szkolenie pt. „100% energii cieplnej z OZE? Na drodze do standardu zeroenergetycznego w budynkach”, które zgromadziło 25 uczestników. Wykład poprowadziła dr inż. Ewa Figiel.	Szczecin
16.03.2018	Posiedzenie Składu Orzekającego Rady Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w celu rozpatrzenia wniosków o świadczenie usług transgranicznych. Podjęto 5 uchwał.	Szczecin
20.03.2018	Posiedzenie Prezydium Izby. Głównym tematem posiedzenia było omówienie przygotowań do XVII Okręgowego Zjazdu Sprawozdawczo-Wyborczego.	Szczecin
23-24.03.2018	Narada Skarbników Okręgowych Izby Inżynierów Budownictwa.	Łódź
27.03.2018	Posiedzenie Prezydium Izby. Głównym tematem posiedzenia było omówienie przygotowań do XVII Okręgowego Zjazdu Sprawozdawczo-Wyborczego.	Szczecin
29.03.2018	Posiedzenie Składu Orzekającego Rady Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w celu rozpatrzenia indywidualnych spraw członkowskich. Podjęto 13 uchwał.	Szczecin
KWIECIEŃ		
09.04.2018	Posiedzenie Prezydium Izby. Głównym tematem posiedzenia było omówienie przygotowań do XVII Okręgowego Zjazdu Sprawozdawczo-Wyborczego.	Szczecin
14.04.2018	XVII Okręgowy Zjazd Sprawozdawczo-Wyborczy Delegatów Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa. Podczas wyborów na Przewodniczącego Rady Okręgowej V Kadencji wybrany został Pan dr inż. Jan Bobkiewicz, na funkcję: Przewodniczącego Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej – Pan mgr inż. Andrzej Gałkiewicz, Przewodniczącej Okręgowej Komisji Rewizyjnej – Pani inż. Kazimiera Erecińska, Koordynatora Okręgowych Rzeczników Odpowiedzialności Zawodowej – Pan mgr inż. Zygfryd Szkudlarek, Przewodniczącego Okręgowego Sądu Dyscyplinarnego – Pan mgr inż. Sławomir Korzeb.	Szczecin

TERMIN	NAZWA WYDARZENIA	MIEJSCE
20.04.2018	Pierwsze Posiedzenie Rady Okręgowej V Kadencji. Podczas posiedzenia odbył się m.in. wybór członków Prezydium Rady Okręgowej oraz wybór przewodniczących stałych Komisji Rady.	Szczecin
23.04.2018	Posiedzenie Składu Orzekającego Rady Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w celu rozpatrzenia wniosków o świadczenie usług transgranicznych. Podjęto 11 uchwał.	Szczecin
24.04.2018	Spotkanie Przewodniczących Rad Okręgowych Izby Inżynierów Budownictwa w siedzibie Krajowej Rady Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa.	Warszawa
25.04.2018	Posiedzenie Krajowej Rady Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa.	Warszawa
25.04.2018	Posiedzenie Składu Orzekającego Rady Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w celu rozpatrzenia wniosków o świadczenie usług transgranicznych. Podjęto 7 uchwał.	Szczecin
30.04.2018	Posiedzenie Składu Orzekającego Rady Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w celu rozpatrzenia indywidualnych spraw członkowskich. Podjęto 11 uchwał.	Szczecin
MAJ		
09-11.05.2018	Warsztaty Pracy Rzeczoznawcy Budowlanego. Udział w wydarzeniu wzięli Przewodniczący Rady Okręgowej Pan dr inż. Jan Bobkiewicz oraz Zastępca Przewodniczącego Pan Profesor Zygmunt Meyer.	Cedzyna
15.05.2018	Posiedzenie Prezydium Izby. Głównym tematem było omówienie zaleceń z XVII Zjazdu Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa oraz omówienie spraw związanych z organizacją "Wiosny w Kołobrzegu".	Szczecin
16.05.2018	III Kujawsko-Pomorskie Forum Budownictwa „Szanse dla Budownictwa”. Naszą Izbę reprezentował Przewodniczący Rady Okręgowej Pan dr inż. Jan Bobkiewicz wraz ze Skarbnikiem Rady Okręgowej Panem Grzegorzem Siemińskim.	Bydgoszcz
18.05.2018	Rozpoczęcie XXXI sesji egzaminacyjnej.	Szczecin
25-26.05.2018	Festyn zorganizowany przez Śląską Okręgową Izbę Inżynierów Budownictwa pod hasłem "Żyj bezpiecznie". Izbę reprezentowali Przewodniczący Rady Okręgowej dr inż. Jan Bobkiewicz wraz z Sekretarzem Rady Okręgowej Panem Adamem Boridko.	Katowice - Giszowiec
28.05.2018	Posiedzenie Składu Orzekającego Rady Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w celu rozpatrzenia wniosków o świadczenie usług transgranicznych. Podjęto 2 uchwały.	Szczecin
29.05.2018	Posiedzenie Prezydium Izby. Jednym z tematów było ustalenie szczegółów spotkania redakcji Biuletynów Okręgowych Izby organizowanego przez naszą Izbę.	Szczecin
29.05.2018	Posiedzenie Składu Orzekającego Rady Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w celu rozpatrzenia indywidualnych spraw członkowskich. Podjęto 9 uchwał.	Szczecin
30.05.2018	Posiedzenie Krajowej Rady Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa.	Warszawa

XVII Zjazd Sprawozdawczo-Wyborczy Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa



Milena Iwanejko

Dnia 14 kwietnia br. odbył się XVII Zjazd Sprawozdawczo-Wyborczy Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa. Na 113 uprawnionych delegatów w zjeździe wzięło udział 101 osób.

Podczas Zjazdu nie mogło zabraknąć także gości honorowych, wśród których znaleźli się: Andrzej Jaworski – Skarbnik Krajowej Rady Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa, Bohdan Roszkowski – Dyrektor Wydziału Inwestycji i Nieruchomości Urzędu Marszałkowskiego,



Fot. 1. Delegaci w trakcie obrad

Elżbieta Piasecka – Dyrektor Wydziału Architektury i Gospodarki Przestrzennej Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego, Maria Kaszyńska – Dziekan Wydziału Budownictwa i Architektury Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego, Aleksandra Hamberg-Federowicz, Sekretarz Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Architektów oraz przewodniczący stowarzyszeń naukowo-technicznych.

W czasie Zjazdu wręczono członkom Izby 6 złotych oraz 11 srebrnych Odznak Honorowych Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa, które zostały przyznane przez Krajową Radę Polskiej Izby za aktywną działalność w samorządzie zawodowym. Wręczonych zostało także 5 Pamiątkowych Medali Seniora Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa oraz 4 Medale za Szczególne Zasługi dla Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa, nadane przez Okręgową Radę Zachodniopomorskiej Izby jako dowód uznania za włożony wkład i zaangażowanie w działalność naszego samorządu.

W dalszej kolejności przystąpiono do części sprawozdawczej Zjazdu. Zarówno sprawozdanie z działalności Rady, jak i poszczególnych Organów Izby w 2017 roku zostały zatwierdzone. Okręgowa Rada uzyskała absolutorium za działalność w 2017 roku. Następnie delegaci większością głosów podjęli uchwały o zatwierdzeniu planu pracy Okręgowej Rady oraz pozostałych Organów na 2018 rok.

Kolejnym, wywołującym spore emocje punktem obrad były wybory nowych władz na kadencję 2018-2022. Przewodniczącym Okręgowej Rady został wybrany dr inż. Jan Bobkiewicz. W składzie Rady znaleźli się: Zygmunt Meyer, Stanisław Barcz, Kazimierz Błaszczak, Adam Boridko, Tomasz Cieplik, Jacek Cieślak, Bogusław Drożdż, Tadeusz Kanas, Katarzyna Koczergo, Wacław Łazarczyk, Romuald Markowski, Kazimierz Matecki, Jarosław Mostek, Krzysztof Motylak, Anna Nagórka, Jerzy

Napiecek, Adam Piotrowicz, Sebastian Pudło, Tomasz Puksza, Michał Radliński, Grzegorz Siemiński, Andrzej Żbikowski. Okręgowej Komisji Rewizyjnej będzie przewodniczyła mgr inż. Kazimiera Erecińska, przewodniczącym Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej został mgr inż. Andrzej Gałkiewicz, Okręgowego Sądu Dyscyplinarnego – mgr inż. Sławomir Korzeb, a Koordynatorem Okręgowych Rzeczników Odpowiedzialności Zawodowej – mgr inż. Zygfryd Szkudlarek.

Wśród przedstawicieli nowo wybranych władz nie brakuje reprezentantów mniejszych powiatów, co umożliwia coraz prężniejszą aktywizację członków Izby z terenu całego województwa w działalność samorządu.

Zjazd nadał tytuł Honorowego Przewodniczącego Okręgowej Rady prof. dr hab. inż. Zygmuntowi Meyerowi.

Opracowała i fotografowała:
Milena Iwanajko



Fot. 2. Prezydium Zjazdu

Skład Rady Okręgowej

PREZYDIUM

		
Przewodniczący	Honorowy Przewodniczący Zastępca Przewodniczącego	Zastępca Przewodniczącego
Jan Bobkiewicz	Zygmunt Meyer	Krzysztof Motylak

				
Sekretarz	Skarbnik	Członek	Członek	Członek
Adam Boridko	Grzegorz Siemiński	Stanisław Barcz	Tadeusz Kanas	Kazimierz Matecki

CZŁONKOWIE

					
Kazimierz Błaszczak	Tomasz Cieplik	Jacek Cieślak	Bogusław Drożdż	Katarzyna Koczergo	Wacław Łazarczyk
					
Romuald Markowski	Jarosław Mostek	Anna Nagórka	Jerzy Napiecek	Adam Piotrowicz	Sebastian Pudło

		
Tomasz Puksza	Michał Radliński	Andrzej Żbikowski

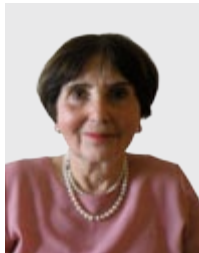
Składy Organów Statutowych

OKRĘGOWA KOMISJA REWIZYJNA

					
Przewodnicząca	Sekretarz	Członek	Członek	Członek	Członek
Kazimiera Erecińska	Grażyna Barańska	Józef Rewers	Adrian Jaroszek	Henryk Kapanajko	Paweł Zdoliński

OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

					
Przewodniczący	Zastępca Przewodniczącego	Zastępca Przewodniczącego	Członek	Członek	Członek
Andrzej Gałkiewicz	Małgorzata Szalewicz	Edmund Tumielewicz	Arkadiusz Buczyński	Jacek Domski	Adam Drobiazgiewicz

				
Bogusław Gościński	Sławomir Kosowicz	Daria Kozakowska	Petros Metlerski	Dariusz Szulejko

OKRĘGOWY SĄD DISCYPLINARNY

					
Przewodniczący	Zastępca Przewodniczącego	Zastępca Przewodniczącego	Sekretarz	Sędzia	Sędzia
Sławomir Korzeb	Jarosław Kwiecień	Adam Szyszko	Joanna Frasońska	Jolanta Behnke	Julian Bujak

					
Sędzia	Sędzia	Sędzia	Sędzia	Sędzia	Sędzia
Jan Dzieńdziczewski	Dariusz Grochowicz	Anatol Kołoszuk	Mariusz Krajczyński	Jacek Krawczyk	Wiesław Marciniak

			
Sędzia	Sędzia	Sędzia	Sędzia
Przemysław Michałak	Andrzej Pralicz	Joanna Serwatka	Mirosław Somm

OKRĘGOWY RZECZNIK ODPOWIEDZIALNOŚCI ZAWODOWEJ

					
Rzecznik Koordynator	Rzecznik	Rzecznik	Rzecznik	Rzecznik	Rzecznik
Zygfryd Szkudlarek	Jan Berbeś	Sylwester Gadowski	Sylwester Grygowski	Ryszard Grzybowski	Andrzej Haas

		
Rzecznik	Rzecznik	Rzecznik
Andrzej Potyra	Piotr Różański	Stanisław Ziemiński

DELEGACI NA ZJAZD KRAJOWY

					
Jan Bobkiewicz	Tomasz Cieplik	Kazimiera Erecińska	Elżbieta Janczyńska	Tadeusz Kanas	Katarzyna Koczergo

			
Sławomir Korzeb	Zygmunt Meyer	Krzysztof Motylak	Edmund Tumielewicz

Organy dodatkowe

KOŁO MŁODYCH

				
Przewodnicząca	Członek	Członek	Członek	Członek
Elżbieta Janczyńska	Aleksandra Dams	Bernadetta Drohomirecka	Katarzyna Koczergo	Justyna Pytlarczyk

KOŁO SENIORÓW

				
Przewodniczący	Zastępca Przewodniczącego	Zastępca Przewodniczącego	Członek	Członek
Bronisław Gaziński	Kazimierz Błaszczuk	Władysław Podgórski	Zdzisław Grzymała	Jacek Zawadzki

RADA PROGRAMOWA KWARTALNIKA BUDOWLANEGO

				
Przewodniczący	Zastępca Przewodniczącego	Sekretarz	Członek	Członek
Jan Bobkiewicz	Krzysztof Motylak	Jolanta Skoncej	Adam Boridko	Bronisław Gaziński

KOMISJA DOSKONALENIA ZAWODOWEGO

				
Przewodniczący	Zastępca Przewodniczącego	Sekretarz	Członek	Członek
Edmund Tumielewicz	Jacek Krawczyk	Wiesław Marciniak	Zbigniew Augustyniak	Adam Boridko

	
Członek	Członek
Radosław Wrzeszcz	Andrzej Żbikowski

KOMISJA INTEGRACJI I PROMOCJI

					
Przewodniczący	Zastępca Przewodniczącego	Sekretarz	Koordinator Lokalny Świdwin	Koordinator Lokalny Kołobrzeg	Koordinator Lokalny Świnoujście
Tadeusz Kanas	Tomasz Cieplik	Anna Nagórka	Bogusław Drożdż	Wacław Łazarczyk	Edyta Kwiecień

	
Koordinator Lokalny Wałcz	Koordinator Lokalny Szczecinek
Jarosław Kołodziej	Adam Piotrowicz

OBSŁUGA PRAWNA ORGANÓW

				
Bożena Licht	Joanna Wawryniuk-Barańska	Justyna Łaniewska	Renata Kluka	Magdalena Nazarczuk
Biuro, Rada Okręgowa, Okręgowa Komisja Rewizyjna, Okręgowy Sąd Dyscyplinarny			Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna, Okręgowy Rzecznik Odpowiedzialności Zawodowej	



Fot. 1. Panorama Świnoujścia

Świnoujście w roku inwestycji i początek spełnienia marzeń o stałym połączeniu wysp Wolin i Uznam

Świnoujście zawsze było zwierciadłem przemian zachodzących w naszym kraju. Okręty marynarki radzieckiej zastąpiły jednostki wpływające do nowo powstałej bazy morskiej NATO. Miasto, wykorzystując swoje strategiczne położenie, konsekwentnie inwestuje w infrastrukturę niezbędną do dalszego rozwoju. Mimo iż na wyspach, przede wszystkim ze względu na brak odpowiedniej ilości wolnego terenu, nie funkcjonuje specjalna strefa ekonomiczna, w mieście przybywa inwestorów, także z zagranicy, przeważnie ze Skandynawii. Utrzymując wysoki poziom działań inwestycyjnych i prospołecznych, Świnoujście stało się silnym ośrodkiem gospodarczym w regionie zachodniopomorskim, o jednej z najniższych w kraju stóp bezrobocia. W ostatnich latach powstało wiele przedsięwzięć realizowanych przez Miasto z własnych środków lub przy wsparciu finansowym Unii Europejskiej czy Budżetu Państwa. Zrealizowane inwestycje, np. przebudowa ulic w centrum miasta, rewitalizacja Parku Zdrojowego i Parku Chopina, termomodernizacja budynków publicznych, a przede wszystkim budynków mieszkalnych – zmieniły wizerunek miasta. Do zmiany wizerunku miasta przyczyniły się też inwestycje podmiotów prywatnych, zwłaszcza te zrealizowane w Dzielnicy Nadmorskiej. Ma to również

odzwierciedlenie w rankingach prowadzonych przez niezależne ośrodki czy portale turystyczne. W tym roku w rankingu Skyscannera Świnoujście znalazło się wśród 25 najpiękniejszych nadmorskich miejscowości świata. To naprawdę cieszy.

Przed nami kolejny wyjątkowy rok, przede wszystkim ze względu na ilość środków przeznaczonych na inwestycje. To ponad 220 milionów złotych, czyli ponad 40% budżetu Miasta. Dla porównania, w 2002 roku na inwestycje Miasto przeznaczyło około 7 milionów.

Najważniejszym jednak wyzwaniem i jednocześnie spełnieniem wieloletnich marzeń będzie przystąpienie do budowy tunelu łączącego wyspy Uznam i Wolin. Rozwiązanie problemu stałego połączenia ma fundamentalne znaczenie, warunkujące dalszy prawidłowy rozwój wszystkich sfer funkcjonowania miasta, w tym tych dwóch najważniejszych – gospodarki morskiej i turystyki.

Aktualnie komunikacja pomiędzy wyspami Wolin i Uznam odbywa się przeprawami promowymi „Warszów” i „Centrum”, które nie stanowią stałego połączenia i tworzą tzw. wąskie gardło w układzie komunikacyjnym. Obie przeprawy funkcjonują na granicy swoich maksymalnych przepustowości. Dużą niedogodnością związaną

z funkcjonowaniem przepraw promowych jest ich zależność od warunków pogodowych i naturalnych, takich jak mgły, cofki, kry, zalodzenia. Ponadto przeprawy promowe są uzależnione od ruchu statków na torze żegludowym Świnoujście – Szczecin. Budowa tunelu pod Świną usprawni połączenie komunikacyjne pomiędzy wyspami Uznam i Wolin.

Przedsięwzięcie inwestycyjne obejmuje:

- budowę układu drogowego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu o łącznej długości ok. 3,00 km, w tym tunelu wraz z niezbędną infrastrukturą o długości ok. 1,76 km, z czego 1,44 km stanowić będzie tunel wykonany metodą drążoną TBM (ang. *Tunnel Boring Machine*); tunel będzie miał przekrój poprzeczny o średnicy wewnętrznej równej 12,00 m i składał się będzie z:

- dwukierunkowej jezdni – dwa pasy ruchu o szerokości 3,50 m,

- obustronnych poboczy o szerokości 0,55 m,

- dwóch chodników ewakuacyjnych o szerokości 1,20 m dla każdej ze stron jezdni,

- tunelu ewakuacyjnego zlokalizowanego w przekroju poprzecznym tunelu poniżej konstrukcji jezdni oraz wyjść ewakuacyjnych.

Wartość całkowita inwestycji szacowana jest na 920 mln zł, 85% inwestycji sfinansowane będzie ze środków UE. W I kwartale 2018 r. powinna zakończyć się ostatecznie procedura przetargowa. Odwołania wykonawców od rozstrzygnięcia przetargowego pod koniec 2017 r. przedłużają podpisanie umowy. Wszyscy wykonawcy biorący udział w przetargu zadeklarowali zaprojektowanie i wybudowanie tunelu w terminie 48 miesięcy od podpisania umowy.

Budowa tunelu stawia przed Miastem nie lada wyzwanie związane z umiejętnym rozproszaniem ruchu kołowego, zapewnieniem odpowiedniej liczby parkingów oraz utrzymaniem drożnego systemu dróg na jego obszarze. W związku z tym planowane jest szereg inwestycji, m.in. budowa obwodnic wyprowadzających ruch z newralgicznych części miasta – obwodnicy wschodniej, która przejmie część ruchu z przeprawy w kierunku śródmieścia, wschodniej części wyspy Uznam i Dzielnicy Nadmorskiej, oraz obwodnicy zachodniej, która przejmie ruch w kierunku Dzielnicy Nadmorskiej oraz przejścia granicznego. Uspokojeniu ruchu kołowego służyć będą budowane parkingi buforowe. Miasto zakłada zwiększenie liczby miejsc parkingowych o 25%, wprowadzenie stref płatnego parkowania w newralgicznych częściach miasta – śródmieściu i Dzielnicy Nadmorskiej – oraz dalszą rozbudowę sieci dróg rowerowych w mieście. Już obecnie w Świnoujściu do większości miejsc można dojechać drogami rowerowymi – w układzie wszystkich dróg stanowią one 20%.

Rozwijana jest komunikacja autobusowa. Gmina przy udziale środków unijnych zainwestowała w wymianę całego taboru autobusowego, budowę nowej bazy. Obecnie, ze względu na plany rozwojowe, powiększono tabor o kolejne 6 sztuk autobusów spełniających najwyższe normy środowiskowe. Równocześnie przy przeprawie promowej

wybudowany zostanie węzeł przesiadkowy, który zintegruje transport miejski (komunikacja autobusowa i rowerowa) z transportem kolejowym, promami i zapewni kolejne miejsca parkingowe. Aby zachęcić mieszkańców do korzystania ze środków masowego transportu, wprowadzono bezpłatny przewóz dzieci i młodzieży. Prowadzone są prace nad jeszcze bardziej przystępną siecią linii autobusowych łączących poszczególne części Świnoujścia. Wszystko to ma przyczynić się do zrównoważonego rozwoju transportu w mieście i zachowania istniejących walorów uzdrowiskowych i środowiskowych.

Dzięki inwestycjom w infrastrukturę, m.in. liczne remonty i przebudowy dróg, budowę nowej promenady, rozbudowę ścieżek rowerowych, budowę obiektów kulturalnych i sportowych (kryta hala tenisowa, hala sportowa i pływalnia, przebudowa amfiteatru itd.), obiektów edukacyjnych i opieki zdrowotnej (nowy szpital, kolejne nowe żłobki i przedszkola), obiektów małej architektury, w tym licznych, różnorodnych placów zabaw, udało się pozyskać wielu inwestorów, którzy postrzegają Świnoujście jako bezpieczne miejsce do prowadzenia działalności gospodarczej.

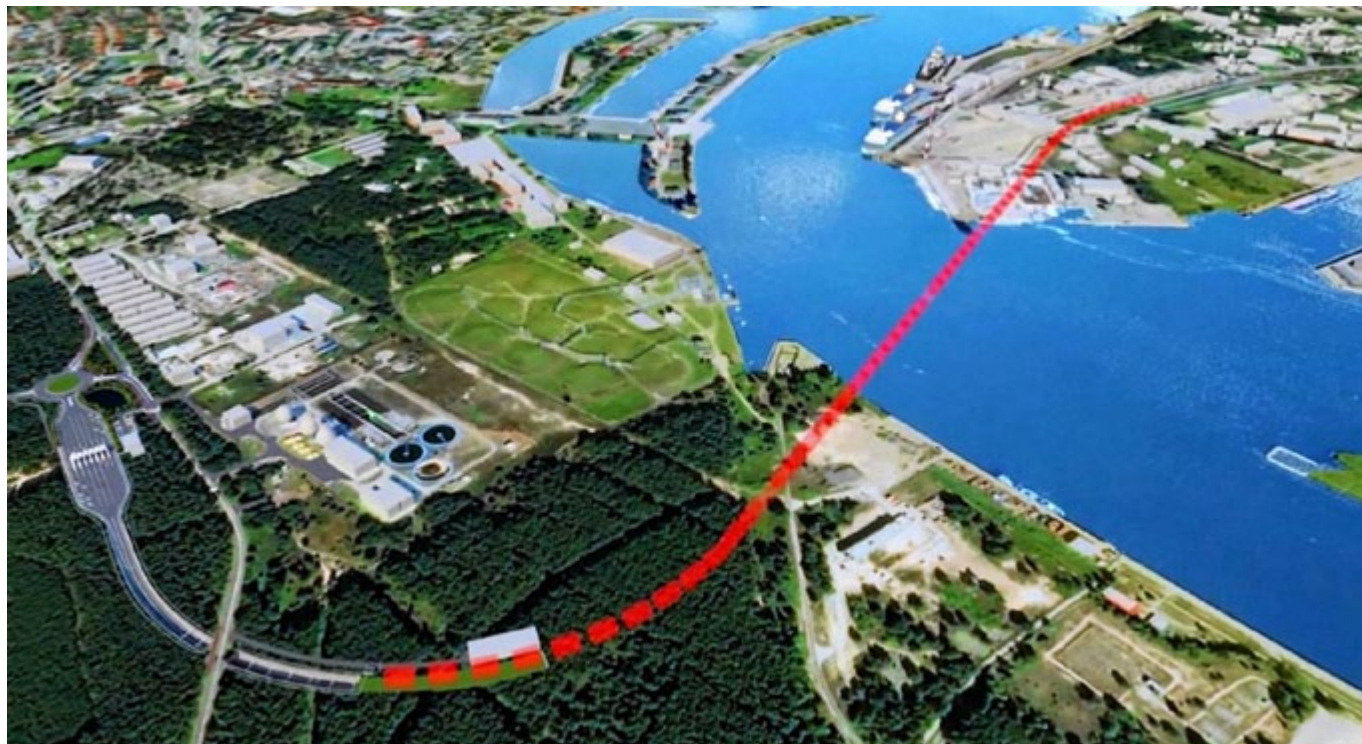
Przykładem jest tu przede wszystkim Dzielnica Nadmorska, gdzie wielu inwestorów prywatnych, widząc potencjał oparty na walorach endogenicznych, inwestuje w budowę hoteli, ośrodków wellness i spa, restauracji. Kolejni pracodawcy tworzą nowe miejsca pracy. Nowo wybudowane w ostatnich latach hotele i pensjonaty na pierwszym pasie wydm Dzielnicy Nadmorskiej i na terenach sąsiadujących z Dzielnicą Nadmorską to między innymi: Trzy Korony, Avangard Resort, Hotel Gold, Villa Rezydent, MariSol, Trzy Wyspy, West Baltic, Radisson Blu z liczną infrastrukturą rekreacyjną, w tym aquapark, Interferie Medical Spa, Hotel Ewerdin.

Obecnie budowane są kolejne hotele w centralnej i wschodniej części dzielnicy. Miasto w 2017 r. sprzedało kolejne działki gruntów przeznaczone pod budownictwo hotelowo-apartamentowe usytuowane we wschodniej części Dzielnicy Nadmorskiej.

Cieszy też fakt wyremontowania przez właścicieli niemal wszystkich zabytkowych domów wczasowych, hoteli i pensjonatów wzdłuż historycznej promenady.



Fot. 2. Rewitalizacja Parku Zdrojowego – plac zabaw



Fot. 3. Panorama fragmentu Świnoujścia z projektowaną trasą podwodnego tunelu

Prężnie rozwijająca się branża turystyczna, coraz wyższe oczekiwania turystów, a także wysoka konkurencja pomiędzy miastami sprawiają, że samorząd nieprzerwanie inwestuje środki własne, a także pozyskiwane ze źródeł zewnętrznych, głównie unijnych, w rozwój Dzielnicy Nadmorskiej. By wyrównać dysproporcje pomiędzy wyremontowanymi obiektami a „starą promenadą”, Miasto rozpoczęło prace nad remontem zabytkowej promenady. Przebudowa promenady historycznej o długości ok. 1 km dotyczyć będzie przede wszystkim posadowienia nowych elementów zagospodarowania promenady typu: tętnia, ringi świetlne, zacieniacze, ławki, fontanny-zegara wodnego, stojaków rowerowych, małych scen z miejscami dla spacerowiczów (widzów), nowego zaaranżowania zieleni oraz przebudowy deptaka.

By uatrakcyjnić pobyt turystom i mieszkańcom oraz rozproszyć ruch w powiększającej się dzielnicy (morze poprzez wyrównywanie linii brzegowej zatoki oddaje nowe grunty, które zostały przeznaczone pod zabudowę), Miasto rozpoczęło budowę promenady – tzw. promenady zdrowia.

Nowa promenada o długości około 950 m ma pomieścić ciąg spacerowy, ścieżkę dla rolek i rowerową. Całość ma być przeplatana atrakcyjnie urządzonej zmienną zielenią. promenada zdrowia wyposażona będzie w liczne atrakcje przeznaczone dla różnorodnych użytkowników. Wśród elementów wyposażenia pojawiają się m.in. te przeznaczone do aktywnego spędzenia czasu, takie jak: niewielkie trampoliny ziemne, równoważnie, mini-siłownie zewnętrzne, gry interaktywne, zamglawiacze. Natomiast osoby będące biernymi współuczestnikami aktywnego wypoczynku będą mogły przespacerować się w tunelach z wisterii, pograć w szachy przy stolikach szachowych, odpocząć przy fontannie, czy skorzystać

z małej gastronomii. Wzdłuż całego ciągu zaprojektowano stojaki rowerowe, źródła wody pitnej, ławki i siedziska, pojawiające się w kilku miejscach zacieniacze oraz ringi świetlne.

Wartość inwestycji oszacowano na 35,8 mln zł (w tym 25,1 mln zł z budżetu Gminy).

Obie promenady tworzyć będą niepowtarzalny ciąg pieszo-rowerowo-rolkowy łączący się przez tzw. promenadę transgraniczną z Republiką Federacją Niemiec. Obecny ciąg liczy ponad 10 km i jest unikatowy ze względu na swoje położenie w skali Europy. Transgraniczna Promenada jako inwestycja była finalistką konkursu Ministerstwa Rozwoju – „Polska Pięknieje – 7 cudów Funduszy Europejskich”. Prowadzone badania wskazują, że dziennie na transgranicznej promenadzie poruszało się ok. 6000 rowerów. Natomiast szacunki wskazują, że corocznie Świnoujście odwiedzane jest przez ponad 2,5 mln turystów i jednodniowych odwiedzających. O popularności Świnoujścia jako kurortu świadczy duża liczba nagród i wyróżnień w licznych konkursach, rankingach, m.in. na najpiękniejszą plażę. Jako jedyne miasto w Polsce Świnoujście 14 lat z rzędu otrzymuje międzynarodowe wyróżnienie Błękitnej Flagi w kategorii plaże i kąpieliska i dziewiąty raz wyróżnienie dla świnoujskiej mariny. Żadne inne miasto na polskim wybrzeżu nie może pochwalić się takim wyróżnieniem.

Rosnąca siła gospodarcza miasta – z jednej strony szybki rozwój bazy hotelowo-gastronomicznej, z drugiej strony prężny rozwój gospodarki morskiej, w tym rozbudowa terminalu promowego o nowe stanowiska czy budowa terminalu gazu skroplonego LNG – stawia kolejne wyzwania przed samorządem.

Jednym z ważniejszych celów jest zapewnienie płynnego i bezpiecznego dojazdu do terenów portowych, poprzez realizację projektu: **„Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu – Etap I”**.

Port w Świnoujściu jest jednym z czterech portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Znajduje się w sieci bazowej TEN-T, a także w Środkowoeuropejskim Korytarzu Transportowym (CETC-ROUTE65), łączącym Bałtyk z Adriatykiem. Terminal Promowy Świnoujście jest największym i najnowocześniejszym terminalem promowym w Polsce. Regularnie kursują stąd promy do Szwecji: (Trelleborga i Ystad). Do Świnoujścia zawijają również liczne statki spacerowe i wycieczkowe umożliwiające rejsy do okolicznych kąpielisk niemieckich i polskich. Dojazd do portu morskiego jest utrudniony z uwagi na niedostosowanie infrastruktury drogowej do aktualnego natężenia ruchu, związanego także z obsługą portu. Dawne rozwiązania planistyczne, sytuujące bliską zabudowę mieszkaniową wzdłuż dróg dojazdowych, uniemożliwiają rozbudowę ulic po zbliżonym śladzie i stwarzają konieczność wytyczania szlaków komunikacyjnych przez nowe tereny. Planowane przedsięwzięcie poprawi dostępność do portu morskiego w Świnoujściu, zapewniając dogodne warunki do rozwoju tego ośrodka. Bez rozbudowy układu drogowego wschodniej części miasta położonej na wyspie Wolin nie będzie możliwy prawidłowy dalszy rozwój portu morskiego w Świnoujściu. Jest to druga inwestycja, po budowie tunelu, o tak dużym zasięgu i wartości projektowej.

Wartość całkowita inwestycji: 120 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków unijnych 85%

Na ukończeniu są również prace studialne związane z budową drogi ekspresowej S3 do Świnoujścia – ma ona łączyć się z wyjazdem z tunelu na wyspie Wolin i w istotny sposób poprawić komunikację do portu oraz miasta. GDDKiA zapewnia, że będzie ona wybudowana do 2023 r.

W celu usprawnienia komunikacji w mieście na wyspie Uznam w najbliższych latach miasto rozpocznie takie inwestycje drogowe jak:

- Budowa obwodnicy wschodniej łączącej tereny portowe na wyspie Uznam z drogą krajową nr 93

Nowa obwodnica pomoże w lepszy sposób skomunikować tereny portowe z przeprawą tunelową, centrum miasta i Dzielnicą Nadmorską. Pozwoli odciążyć centrum miasta z ruchu samochodowego i włączy do systemu komunikacji miejskiej nowo powstające tereny inwestycyjne w Centrum Usług Mulnik oraz nabrzeża wybudowane w ramach pogłębiania toru wodnego.

Wartość inwestycji: ok. 20,0 mln zł, w tym ze środków unijnych 4,6 mln zł

- Przebudowa ul. Wojska Polskiego

Ulica Wojska Polskiego wraz z byłym przejściem granicznym Ahlbeck – Świnoujście funkcjonuje przede wszystkim jako ważna relacja transportowa dla ruchu turystycznego oraz w poważnej mierze dla ruchu przygranicznego. Dodatkowo stanowi alternatywę dojazdu na wyspę Uznam od strony Szczecina przez Republikę Federalną Niemiec. Badania ruchu wskazują, że jest to jedna z najbardziej obciążonych ruchem ulic Świnoujścia.

Wartość całkowita inwestycji: 16,7 mln zł, w tym 4 mln zł z budżetu Gminy, pozostała część – dofinansowanie z UE

Oprócz środków zabezpieczonych na remonty i przebudowę dróg Miasto przeznacza w najbliższym budżecie znaczne środki na poprawę warunków socjalno-bytowych mieszkańców miasta, w tym między innymi na:

- budowę przedszkola integracyjnego dla 200 przedszkolaków,
- budowę żłobka dla 30 maluszków,
- budowę Zakładu Opieki Długoterminowej dla 81 pensjonariuszy,
- budowę mieszkań socjalnych, komunalnych i innych mieszkań na wynajem,
- budowę infrastruktury sportowej przy Centrum Edukacji Zawodowej i Turystyki,
- budowę przystani kajakowej i jachtowej w Świnoujściu – Łunowie, Karsiborzu i Ognicy.

Budowa przedszkola integracyjnego przy ul. Bydgoskiej w Świnoujściu

W związku z tym, że w mieście zaczyna brakować miejsc w przedszkolach, podjęto decyzję o budowie 8-oddziałowego przedszkola metodą tradycyjną wraz z zagospodarowaniem terenu. Przewiduje się, iż łącznie w przedszkolu profesjonalną opiekę znajdzie 200 przedszkolaków.

Budynek został zaprojektowany w sposób nowoczesny, przyjazny dla środowiska i użytkowników oraz wkomponowany w otaczającą przyrodę.

Centralną część budynku zajmie sala gimnastyczna wraz z zapleczem magazynowym i toaletami na parterze oraz antresolą służącą również jako magazyn. W zachodniej części budynku znajdują się sale zajęć indywidualnych. W dwukondygnacyjnej części budynku na parterze zaprojektowano kuchnię wraz z zapleczem kuchennym i kotłownią. Na drugiej kondygnacji budynku znajdzie się część administracyjna przedszkola. Na terenie przyległym do budynku przedszkola powstaną place zabaw o bezpiecznej nawierzchni syntetycznej wraz z wyposażeniem, ścieżka zdrowia, boisko wielofunkcyjne.

Wartość całkowita inwestycji: 17,7 mln zł, w tym ze środków unijnych ok. 5 mln zł

Zakład Opieki Długoterminowej

Obiekt powstanie przy ul. Bydgoskiej w sąsiedztwie przedszkola, w otoczeniu zieleni, i będzie realizowany



Fot. 4. Wizualizacja przystani jachtowej w Świnoujście-Łunowie

w systemie „zaprojektuj i zbuduj”. Placówka planowana jest na 50 łóżek. Zakład powstanie w takiej formule, że w przyszłości w razie potrzeby możliwa będzie jego rozbudowa. Program funkcjonalno-użytkowy zakłada, że obiekt będzie składał się z oddziału opiekuńczo-leczniczego i oddziału rehabilitacyjnego oraz bazy administracyjnej. Budynek zostanie wkomponowany w otaczającą zielen. Niezależne i nieprzechodnie oddziały, dobra izolacja od hałasu, duży dostęp naturalnego światła, pomieszczenia zapewniające pacjentom intymność i domową atmosferę oraz modułowość obiektu, co pozwoli na jego łatwą rozbudowę w kolejnym etapie. Obecnie trwa procedura wyłonienia wykonawcy zadania. Realizacja inwestycji przewidziana jest na 26 miesięcy od momentu podpisania umowy.

Wartość całkowita inwestycji: 28,8 mln zł

Budowa budynków z mieszkaniami na wynajem

Świnoujski rynek mieszkaniowy jest rynkiem specyficznym. Duży procent budowanych obecnie przez prywatnych deweloperów budynków mieszkalnych przeznaczany jest na apartamenty wakacyjne, przez co cena m² mieszkania osiąga ceny porównywalne z cenami mieszkań w dużych metropoliach, nieosiągalne dla większości mieszkańców.

W związku z tym Miasto rozpoczęło inwestycję polegającą na wybudowaniu budynku z 52 mieszkaniami komunalnymi w Świnoujście przy ul. Steyera. Wybudowanie budynku wpisuje się w realizację Wieloletniego Programu Gospodarowania Mieszkaniowym Zasobem Gminy Świnoujście na lata 2012-2017. Zakończenie budowy planowane jest na 2019 r.

Wartość całkowita inwestycji: 11,7 mln zł

Ponadto spółka miejska „LOKUM” w 2018 roku rozpocznie budowę budynku czynszowego z 48 lokalami na wynajem. Inwestycja zostanie sfinansowana dzięki preferencyjnemu kredytowi z BGK i pozwoli na zaspokojenie potrzeb mieszkaniowych mieszkańców miasta o średnich dochodach, które z jednej strony nie pozwalają im ubiegać się o mieszkanie komunalne, a z drugiej strony są za niskie, by mogli zaspokoić swoje potrzeby mieszkaniowe na wolnym rynku.

Wartość całkowita inwestycji: 14,3 mln zł

Budowa infrastruktury sportowej przy Centrum Edukacji Zawodowej i Turystyki przy ul. Gdyńskiej wraz z rozbudową szkoły

W ramach zadania planowana jest budowa kompleksu bazy sportowej – pływalni krytej, sali sportowej, nowoczesnego boiska wielofunkcyjnego, budowa łącznika oraz rozbudowa szkoły.

Aktualnie na terenie Gminy Miasto Świnoujście funkcjonuje jedna pływalnia miejska, jednakże z powodu złego stanu technicznego w najbliższym czasie będzie musiała zostać zamknięta. Nowa pływalnia będzie sześciotorowa o dł. 25 m, a na dwóch z nich zaprojektowano ruchome dno, które można opuścić maksymalnie do poziomu 2,0 m. Ruchome dno zwiększy rentowność pływalni, umożliwiając organizowanie wielu różnorodnych zajęć, zwłaszcza poza godzinami lekcyjnymi. Sala sportowa będzie obiektem wykorzystywanym na potrzeby szkoły oraz mniejsze imprezy sportowe organizowane w Świnoujście. Cała inwestycja planowana jest jako nowoczesny, bezpieczny, komfortowy przyszkolny kompleks sportowy, zapewniający wysoki standard użytkowania wszystkich jego części. Koncepcja zabudowy charakteryzuje się wysokim poziomem rozwiązań architektoniczno-funkcjonalnych, z doborem właściwych materiałów wysokiej jakości, z jednoczesnym dostosowaniem do istniejącej zabudowy na terenie inwestycji. Cały kompleks sportowy (hala sportowa, basen, boisko wielofunkcyjne) będzie ze sobą funkcjonalnie powiązany, dzięki czemu możliwa będzie maksymalna optymalizacja terenu dostępnego do zagospodarowania. W ramach przedsięwzięcia szkoła zostanie również rozbudowana o dodatkowe sale do praktycznej nauki zawodów związanych z hotelarstwem i gastronomią. Całość zostanie uzupełniona o nową zielen oraz miejsca parkingowe dla użytkowników obiektu.

Wartość całkowita inwestycji: 32,4 mln zł (w tym 4,5 mln zł ze środków Ministerstwa Sportu)

Budowa przystani jachtowej w Świnoujście-Łunowie w ramach Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego

W dzielnicy Łunowo zostanie wybudowana przystań jachtowa składająca się z 5 pomostów pływających dla 60 jachtów oraz 20 mniejszych jednostek pływających wraz z budynkiem sanitarno-administracyjnym (toalety, natryski, biuro) i tarasem widokowym. Na terenie przystani przewidziano także parking rowerowy (wiata) oraz wiatę grillową. Dojazd do przystani będzie wygodniejszy dzięki zmodernizowanej drodze dojazdowej. Do dyspozycji zmotoryzowanych gości zostanie oddany parking znajdujący się na terenie przystani. Teren objęty projektem wynosi 4981 m². Obecnie trwa etap projektowy, natomiast prace budowlane mają się rozpocząć pod koniec II kwartału i zakończyć w IV kwartale 2018 roku. Przedsięwzięcie nie wymaga dodatkowych działań w celu osiągnięcia pełnej funkcjonalności. Zarządzanie i eksploatacja przystani

zostanie powierzona Ośrodkowi Sportu i Rekreacji „Wypisarz” – zakładowi budżetowemu. W ramach projektu zostaną wygenerowane 3 miejsca pracy. **Wartość całkowita inwestycji: 5,1 mln zł, w tym dofinansowanie 1,8 mln zł**

Świnoujście jest także miastem ludzi przedsiębiorczych, w związku z tym planowane jest uruchomienie kolejnych terenów inwestycyjnych na wyspie Uznam przeznaczonych dla małych i średnich przedsiębiorstw. Inwestycja ta będzie realizowana przy udziale środków zewnętrznych. Dotychczas działalność przemysłowa realizowana była przede wszystkim na wyspie Wolin i jedynie marginalnie na obszarze wyspy Uznam. Projekt „**Rewitalizacja powojennych terenów w celu utworzenia Centrum Usług «Mulnik» w Świnoujściu**” ma zmienić tę sytuację.

Rewitalizacja powojennych terenów ma dla Miasta Świnoujście strategiczne znaczenie. W granicach administracyjnych Świnoujścia na wyspie Uznam obszar funkcjonowania i planowania do rozbudowy strefy działalności gospodarczej pod nazwą Centrum Usług „Mulnik” (CUM) jest jedynym możliwym obszarem przeznaczonym na prowadzenie „uciążliwej” działalności gospodarczej. W wyniku realizacji projektu powstanie bezpieczne i sprawne połączenie pomiędzy terenami inwestycyjnymi CUM a terenami portowymi i jedną z budowanych obwodnic miasta. Projekt ten skierowany jest do lokalnych przedsiębiorców prowadzących działalność uciążliwą w centrum miasta w garażach czy niewielkich barakach, a ze względu na

brak terenów – nie mogących rozwijać dalej swojej działalności. Wśród zainteresowanych prowadzeniem swojej działalności w CUM są również firmy z branż zaliczanych do regionalnych specjalizacji (branża metalowa, konstrukcje wodne, lądowe).

Wartość całkowita inwestycji: 32,2 mln zł, w tym dofinansowanie 13 mln zł

Obecny rozwój Świnoujścia to efekt konsekwentnie prowadzonej polityki, dążenia do założonej w Strategii Rozwoju Miasta wizji, która łączy gospodarkę turystyczną z gospodarką morską przy równoczesnym respektowaniu głosu mieszkańców. Szereg nagród, wyróżnień, które miasto otrzymało w poprzednich latach, jest najlepszym dowodem na to, że taki model jest możliwy. Rok 2018 jest rokiem ambitnego budżetu, wielu zadań i wyzwań. Zarówno władający miastem, jak i mieszkańcy mają nadzieję, że zostaną one zrealizowane.

Opracowanie:
Wydział Rozwoju Gospodarczego
i Obsługi Inwestorów
Urzędu Miasta Świnoujście

Fotografie i wizualizacje:
Urząd Miasta Świnoujście

Powinności inżyniera budownictwa jako zawodu zaufania publicznego



Irena Lipowicz

Inżynier jest obywatelem zapewniającym więź pomiędzy nauką, technologiami i wspólnotą. Obowiązkiem obywatelskim jest zaangażowanie społeczne, zmierzające do dobra wspólnego – ta definicja francuska znakomicie ukazuje podstawowe powinności obywatelskie – warto ją stosować w teorii i praktyce.

To środowisko inżynierów może przenieść rejony post-przemysłowe, takie jak Śląsk czy Łódź, w następną epokę, realizując najlepiej ową więź społeczną, promując nowe technologie.

Jeżeli inżynier ma być konkurencyjny, ma przetrwać w coraz trudniejszym gospodarczym świecie i wychować następców, ma mieć odpowiednią pozycję, to jest to możliwe tylko dzięki zachowaniu spójności i współpracy całego środowiska. Jeśli środowisko inżynierów nie będzie skłócone i będzie współpracować, to nie dość że przetrwa pojedynczy inżynier, ale także całe środowisko zachowa standardy zawodu i pozycję społeczną.

Do głównych praw i obowiązków inżyniera należą:

- Wiedza na temat „standardów profesji” i utrzymywanie ich – tak aby wiedza i doświadczenie inżyniera rzeczywiście służyły wszystkim;
- Wymaganie tego od innych inżynierów, aby korzystać z dobrodziejstw tytułu inżyniera na rynku – w tym reputacji wypracowanej przez lata.

Dużym problemem jest wyważenie między zaufaniem do kolegi, chęcią niezrobienia mu przykrości, a zachowaniem standardu. Aby pojedyncze przypadki osób nieczestnych, źle przygotowanych nie popsuły całości wizerunku inżyniera, niezbędne jest przestrzeganie procedur postępowania dyscyplinarnego.

Inżynierowie, którzy są zgrupowani w samorządzie, mają prawo do:

- Tworzenia i aktualizowania „standardów profesji” w sposób samodzielny;
- Ochrony przed nieuczciwą konkurencją ze strony osób, które nie gwarantują ich dotrzymywania.

Środowisko inżynierów jest narażone na różne wrogie działania. Przeciwnicy mogą być zewnątrz i wewnątrz. Mogą zdarzyć się tacy, którzy z zewnątrz próbują podważyć standardy ze względu na swoją chciwość, presję na niską jakość, na cenę. Mogą być także „wrogowie” wewnątrz – osoby, które otrzymały to samo wykształcenie, świadomie jednak nie chcą dochowywać przyjętych standardów. Takie osoby szkodzą całej wspólnoty, ale potrafią znakomicie bagatelizować znaczenie zasad i decyzje samorządu.

Dlatego też bardzo ważne jest wykonywanie przez państwo swoich powinności wobec środowiska inżynierów, bo mają oni także prawa, a nie tylko obowiązki. Są to przede wszystkim:

- Szanowanie konstytucyjnej samodzielności samorządu zawodowego inżynierów samodzielności, której konstytucja nadaje specjalną rangę;
- Otaczanie opieką i wspieranie wykonywania zleconych zadań administracji publicznej przekazanych samorządowi zgodnie z zasadami prawa administracyjnego;
- Sprawowanie nadzoru nad samorządem zawodowym w ramach ustaw i wyłącznie w formach przewidzianych prawem, bez naruszania samodzielności;
- Aktualizowanie obowiązujących regulacji zgodnie z nowymi wyzwaniami technologicznymi, prawnymi i etycznymi – po to, aby nie stawiać ludzi przed dylematami nie do rozwiązania;
- Ochrona zawodu zaufania publicznego i odpowiedzialna edukacja społeczna o zaufaniu publicznym.

Bardzo istotne jest, aby nadzór państwa był apolityczny, aby nie podlegał okresowym wstrząsom. Wtedy będzie mógł zapewnić poczucie bezpieczeństwa. Samorządy zawodowe są niezbędne, aby zapewnić bufor stabilności i bezpieczeństwa przed kolejnymi zmianami politycznymi i aby zachować spójność środowiska. Samorząd jest potrzebny również po to, aby wskazywać swoim członkom nowe regulacje, przepisy prawne, ponieważ inżynier nie jest w stanie sam śledzić i wyłapywać wszystkich zmian. Ta funkcja *compliance* ulega wzmocnieniu w warunkach inflacji prawa.

Podstawą funkcjonowania samorządów jest art. 17 Konstytucji RP, który określa zasady tworzenia samorządów. Ma on następujące brzmienie:

1. *W drodze ustawy można tworzyć samorządy zawodowe, reprezentujące osoby wykonujące zawody zaufania publicznego i sprawujące pieczę nad należytym wykonywaniem tych zawodów w granicach interesu publicznego i dla jego ochrony. Jest to więc obszar materii ustawowej i konstytucjonalizacja pojęcia pieczy, którą państwo, tworząc samorząd, powierza mu dla zapewnienia „należytego”, właściwego wykonywania zadań.*
2. *W drodze ustawy można tworzyć również inne rodzaje samorządu. Samorządy te nie mogą naruszać wolności wykonywania zawodu ani ograniczać wolności podejmowania działalności gospodarczej. Mamy tu*

podkreślenie, że samorząd nie wyklucza wolności gospodarczej.

Samorządy zawodowe reprezentują interesy całego środowiska i dbają o zachowanie odpowiednich wzorców i standardów przez swoich członków. Brak reakcji samorządu na przypadek naruszenia „standardów profesji” może:

1. Podważyć zaufanie do wszystkich członków samorządu i całego samorządu;
2. Zachęcić kiedyś posłów lub rząd do likwidacji albo ograniczenia samorządu i usprawiedliwić to przed opinią publiczną (nawet demagogicznie) łamaniem standardów przez to środowisko;
3. Skłonić organy UE do uznania samorządu w Polsce za nieproporcjonalne ograniczenie swobody przepływu osób i usług oraz barierę rozwoju Wspólnego Rynku.

Standardy są zaniżane, ponieważ zmagają się ze sobą potrzeby prywatne oraz interes publiczny, który jest często wymuszany przez prawo. Rzadko zdarza się, aby interes publiczny zwyciężył w kontekście dobra wspólnego przy presji ekonomicznej.

Zdarza się również, że „standardy profesji” bywają ignorowane bądź naruszane pod wpływem presji wewnętrznej (wygody, ignorancji) oraz presji zewnętrznej (klienta, zwierzchnika służbowego, współpracownika, podwładnego, nierzetelnych kolegów – inżynierów i środowiska).

Trzeba wytrwale zabiegać o autonomię samorządu oraz prezentować szeroko stanowisko i racje samorządu na forum europejskim.

Istotne jest także, aby samorząd „naciskał” na parlament, aby wywiązywał się ze swoich powinności ochronnych. W dniu dzisiejszym dotyczy to przede wszystkim jak najszybszego uchwalenia nowego prawa budowlanego i planów zagospodarowania przestrzennego. Ważne jest, aby zostały wyeliminowane wszystkie luki, nieścisłości, brak aktualności w przepisach prawa, które często sprawiają, że inżynier jest wystawiony na odpowiedzialność prawną. Skutki zaniedbań w ustanawianiu prawa dotyczą całe środowisko inżynierskie. Dotyczy to zwłaszcza wadliwej legislacji administracyjnej.

Inżynier na co dzień znajduje się w trudnej sytuacji, w której bez ustanku musi radzić sobie z konfliktami. Radzenie sobie z konfliktami jest kluczowym zadaniem inżyniera. Radzenie sobie z konfliktami jest także zwornikiem samorządności, a zadaniem dla samorządu jest wspieranie efektywnego radzenia sobie z konfliktami wszystkich jego członków.

Według klasyka teorii konfliktu, Mary Parker Follett: „konflikty nie są ani dobre, ani złe. Gdy złe do nich podejść – dezintegrują. Gdy podejść do nich właściwie – integrują, mobilizują i rozwijają”. Istotą jest więc zarządzanie konfliktem.

W celu radzenia sobie z konfliktami samorząd wypracował mechanizmy postępowania takie jak sądownictwo samorządowe oraz różnego rodzaju działania wspierane przez szerokie kontakty. Aby udoskonalić radzenie sobie z konfliktami, właściwe byłoby wprowadzenie możliwości

nieodpłatnych (dla członków) mediacji, które stanowią przyszłościowe, ekonomiczne rozwiązanie, odcinające tym samym prawo. Prawo administracyjne ze wszystkich stylów radzenia sobie z konfliktami (uległość, unikanie, bierny opór, ekspresja emocjonalna, próba dominacji, dążenie do kompromisu) zdecydowanie preferuje dążenie do kompromisu czy mediację.

W podejściu integracyjnym do rozwiązywania konfliktów pożądane jest poszukiwanie rozwiązań obopólnie akceptowalnych etycznie i prawnie, czyli:

1. Miętko wobec człowieka i twardo wobec problemu,
2. Docieranie do potrzeb stojących za stanowiskami,
3. Opracowanie jak najdłuższej listy rozwiązań,
4. Uzgadnianie kryteriów dobrego rozwiązania,
5. Wybór rozwiązania optymalnego dla wszystkich.

Gdy wszystkie te rozwiązania nie przyniosą skutku, gdy brakuje energii i motywacji, warunków do konstruktywnej rozmowy i pomysłów na rozwiązania akceptowalne dla wszystkich, warto zastanowić się nad ideą wprowadzenia doradcy etycznego bądź mediatora wewnętrznego. Jako doradcę etycznego warto wybrać ze swojego środowiska osobę doświadczoną, wyważoną, obiektywną i najlepiej nieaktywną zawodowo, np. z racji wieku, która swoją mądrością, ogromnym doświadczeniem oraz bezstronnością może służyć radą i może ułatwić znalezienie właściwego rozwiązania.

Mediator wewnętrzny jest natomiast profesjonalistą, który zobowiązany jest do przestrzegania odpowiednich procedur prawnych, jednak jest w stanie uchronić przed wejściem na drogę sądową (według szacunków około 30% spraw toczących się w sądach można rozwiązać przy pomocy mediatora), co stanowi ogromną oszczędność dla firmy – materialną i emocjonalną.

Bardzo istotną rolę samorządu zawodowego jest aktywne wspieranie, zgodnie ze stwierdzeniem: „zamiast kogoś, kto stanie ze mną przeciwko drugiej stronie, potrzebuję kogoś, kto stanie z nami po naszej stronie”. Warunkami efektywnego wsparcia są: dobrowolność, neutralność, bezstronność, ale także poufność, wiedza, trening, doświadczenie oraz autorytet.

Wspieranie systemowe może się odbywać zarówno w organizacji, w procesie inwestycyjno-budowlanym, jak również w samorządzie zawodowym, co jest szczególnie ważne.

W ramach wsparcia oraz systemowego zarządzania konfliktami bardzo istotne jest przestrzeganie procedur, które zapobiegają działaniom niezgodnym z prawem, diagnozują oraz „narzucają” wybór odpowiedniej metody rozwiązania. Samorząd zawodowy, który jest środowiskiem wspierającym korzystanie z procedur, powinien jako instytucja zapewnić odpowiednie przywództwo, swoje działania usankcjonować i przybrać we właściwe ramy prawne, a także zapewnić swoim członkom treningi uczące korzystania z przestrzegania procedur.

Samorząd może w swoich działaniach wspierać inżynierów w doskonaleniu się w sztuce radzenia sobie z konfliktami, a także inicjowaniu korzystania z niej w swoim

środowisku. Należy także zapewnić rzetelnie funkcjonujące sądownictwo dyscyplinarne, budzące respekt i nie bojące się trudnych decyzji. Izba powinna także wspierać radzenie sobie z konfliktami poprzez: motywowanie inżynierów do samorozwoju, tworzenie i rozwijanie instytucji i procedur wsparcia inżynierów w zakresie prewencji i rozwiązywania sporów o standardy profesji oraz współpracę w tym zakresie z teoretykami prawa administracyjnego i zarządzania oraz praktykami.

Podsumowując, aby usprawnić działanie samorządu zawodowego inżynierów i umocnić jego funkcje wspierające, warto zastanowić się nad zasadnością:

- Stałego monitoringu prawa, czyli wprowadzenia zespołów prawniczo-inżynierskich mających na celu stałe monitorowanie zmian w prawie oraz szybkie reagowanie na wszelkie jego dysfunkcje jeszcze w początkowej fazie projektu;
- Stworzenia społecznego (lub zawodowego) zespołu doradców etycznych w formie mentoringu w strukturach samorządu;
- Zacieśnienia współpracy regionalnej samorządów zawodowych oraz regionalnych spotkań samorządów zawodowych;
- Określenia postulatu utworzenia komisji wspólnej rządu i samorządu zawodowego.

dr hab. Irena Lipowicz
Profesor UKSW WPIA w Warszawie

Bibliografia:

1. Code of quality for European Chartered Engineers, ECEC, Lublana 20, listopad 2010.
2. M.P. Follett, Constructive conflict (w:) Dynamic Administration: The Collected Papers of Mary Parker Follett, London – Pitman, 1973.
3. Kodeks Etyki Pracownika Naukowego, Komisja do spraw etyki w nauce 2012, Załącznik do uchwały Nr 10/2012 Zgromadzenia Ogólnego PAN.
4. Zawody zaufania publicznego, zawody regulowane oraz wolne zawody. Geneza, funkcjonowanie i aktualne problemy. Opracowanie tematyczne, Biuro Analiz Sejmowych, listopad 2013.
5. Samorząd zawodowy w demokratycznym państwie prawa. Materiały z konferencji zorganizowanej przez Komisję Praw Człowieka, Praworządności i Petycji we współpracy z Mazowieckim Forum Samorządów Zawodów Zaufania Publicznego, 12 listopada 2013.
6. Commission Staff Working Document, Impact Assessment, Accompanying the document, Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on a proportionality test before adoption of new regulation of professions.
7. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie analizy proporcjonalności przed przyjęciem nowych regulacji dotyczących zawodów, 2016.0404 (COD), Bruksela, 10 stycznia 2017.

Pozycja inżyniera budownictwa w kraju i za granicą



Zygmunt Meyer

Od zarania dziejów ludzkości budowanie było sztuką, która odciskała swoje piętno na rozwoju cywilizacji i miała zawsze wymiar społeczny. Sztuka ta była adresowana do ludzi, a budowanie z jednej strony stwarzało lepsze warunki do życia, z drugiej strony budowle wypełniały przestrzeń, w której ludzie żyli. Wyrazem tej działalności są warstwy kulturowe, które tworzą kolejne generacje. Chętnie mówimy o starych budowlach egipskich lub rzymskich, które są świadectwem tej warstwy. Ale mamy świadomość, że nasze pokolenie również współtworzy współczesną warstwę kulturową, wypełniając przestrzeń budynkami, budowlami, pomnikami i innymi elementami infrastruktury, takimi jak krajobraz.

Postęp społeczno-gospodarczy nie jest możliwy bez udziału inżynierów budownictwa. Współcześnie mówi się, że 2,6% wzrostu PKB w państwach UE w decydującym stopniu zależy od inwestycji – od budowania. Stąd waga, jaką się przywiązuje do naszego zawodu. Oczekiwania społeczne w odniesieniu do inżynierów budownictwa to: bezpieczeństwo konstrukcji, harmonia w wypełnieniu przestrzeni oraz walory użytkowe. Z uwagi na tak sformułowane przesłanie naszej pracy oczekiwania społeczne są duże i wiążą się z etyką zawodu inżyniera. To wymaga zastosowania odpowiednich zasad w kształtowaniu zawodu inżyniera, jak: wykształcenie, praktyka, system szkoleń, egzaminy i podnoszenie wiedzy. Kompleksowo taką rolę inżyniera przedstawia Deklaracja Madrycka podpisana w marcu 2016 roku.

PIIB również tę deklarację podpisała, potwierdzając w ten sposób społeczną rolę inżynierów budownictwa.

Organizacjami międzynarodowymi, które zrzeszają inżynierów, są:

1. European Council of Engineers Chambers (Europejska Rada Izb Inżynierów), do której należy PIIB. W kadencji 2015-2018 ja mam zaszczyt pełnić funkcję wiceprezydenta tej organizacji. Podstawowa rola tej organizacji to: ochrona interesów inżynierów w poszczególnych państwach UE oraz tworzenie zasad wykonywania zawodu przy swobodnym przemieszczaniu się na europejskim rynku.

Główne zadanie, jakie wykonaliśmy, to zestawienie i porównanie w skali całej UE zasad kształcenia inżynierów, zasad uzyskiwania uprawnień budowlanych, zasad doskonalenia zawodowego i kształcenia ustawicznego oraz zasad przestrzegania kodeksu etycznego. Nie mam wątpliwości, że rola naszej PIIB, która jest największą izbą samorządową w UE, jest widoczna, w szczególności w aspekcie współpracy z KE. Nie mam również wątpliwości, że wykształcenie naszych

inżynierów i uzyskane uprawnienia spełniają wspólnie europejskie standardy. W międzynarodowym podziale pracy i na wolnym rynku europejskim inżynierowie nasi dobrze się odnajdują i są szanowani.

Rola ECEC to nie tylko ochrona inżyniera, ale również przygotowywanie stanowisk w sprawie Dyrektywy Europejskiej dot. zamówień publicznych, w szczególności przetargów na usługi intelektualne, takie jak: projektowanie, konsultacje, rzeczoznawstwo. Przygotowaliśmy stanowisko w sprawie tzw. deregulacji, a ostatnio w sprawie tzw. minimalnych stawek. Są to jedynie główne obszary naszej działalności.

2. Drugą organizacją międzynarodową jest European Council of Civil Engineering (Europejska Rada Inżynierów Budowlanych). Jest to organizacja, która profilem działalności odpowiada naszemu PZITB w bardzo szerokim wachlarzu członkowskim. PIIB jest członkiem tej organizacji.
3. Trzecia organizacja międzynarodowa, która stara się wpływać na jakość naszych inżynierów w UE, to FEANI. Jest to organizacja, która wypowiada się na temat profilu absolwenta inżyniera i zasad kształcenia (o dużym ciężarze gatunkowym uniwersyteckim).

Te trzy organizacje od trzech lat wspólnie organizują Europejski Dzień Inżyniera, na którym przedstawiają co roku swoje cele i osiągnięcia. W tym roku Europejski Dzień Inżyniera odbył się w Wiedniu 5 października. Również te trzy organizacje proklamowały rok 2018 Europejskim Rokiem Inżynierów Budownictwa. Celem, jaki przyświeca organizacji tego Roku, jest podkreślenie społecznej odpowiedzialności inżynierów budownictwa w warunkach zrównoważonego rozwoju. Wynika to również ze strategii ONZ 2030. Program ten formułuje 17 kierunków działania na świecie, a 7 z nich to zadanie dla inżynierów.

Szanowni Państwo, z zadowoleniem przyjąłem propozycję przedstawienia roli inżynierów budownictwa w Polsce, ale również i na świecie. Tym bardziej że nasza Polska Izba Inżynierów Budownictwa bardzo aktywnie pracuje w organizacjach międzynarodowych. Jest to okazja do wyartykułowania społecznej roli inżynierów budownictwa w rozwoju naszego państwa oraz w tworzeniu naszej współczesnej warstwy kulturowej.

Prof. dr hab. inż. Zygmunt Meyer,
Honorowy Przewodniczący Zachodniopomorskiej
Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa



Fot. 1. Wizualizacja odcinka Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej – peron Szczecin Pogodno

Szczecińska Kolej Metropolitalna



Roman Walaszkowski



Elżbieta Ostatek



Paweł Ogrodnik

Minęło 7 lat od opracowania pierwszego dokumentu, w którym pojawiło się pojęcie Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, do dnia 9 maja 2018 roku, to jest do daty podpisania umowy o dofinansowanie, która zapewnia zabezpieczenie środków finansowych na realizację najbardziej spektakularnego infrastrukturalnego projektu transportu publicznego w historii aglomeracji szczecińskiej.

W 2011 roku o Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej (SKM) mówiło się w Szczecinie, Policach czy w Stargardzie wyłącznie w pojęciu fantastyki. Zdarzało się, że pomysły trafiały na łamy lokalnej prasy, radia czy telewizji, jednakże charakterystyczne dla tych wszystkich oddolnych działań było to, że przekazywany był głos jednej strony – społecznej. Brakowało w dyskusji odpowiedzi na dwa podstawowe pytania, kto projekt ma zrealizować i skąd wziąć na to pieniądze.

Powolne przełamanie nastąpiło w momencie, kiedy pomysłem zainspirowali się przedstawiciele Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. W istniejącym od 2005 roku Stowarzyszeniu, skupiającym samorządy wszystkich szczebli szczecińskiego obszaru funkcjonalnego i które praktycznie od początku za jeden z celów obrało poprawę funkcjonowania transportu publicznego, podjęta została decyzja o opracowaniu koncepcji rozwoju transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze

Metropolitalnym (SOM), wykonanej w listopadzie 2011 roku, w której między innymi ujęto ogólną koncepcję Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej (SKM). Nakreślenie idei projektu we wspomnianym dokumencie pozwoliło wytypować potencjalnych partnerów w przedsięwzięciu i wskazało kolejny etap – opracowanie studium wykonalności. Ostrożne szacunki z tych lat wskazywały na koszt dokumentacji przedprojektowej liczony już nie w tysiącach, ale w milionach złotych, co dla projektu mającego wciąż status *fantasy* było nie do udźwignięcia przez pojedyncze samorządy czy późniejszego najważniejszego partnera, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Zadanie znalezienia środków zewnętrznych na współfinansowanie studium wykonalności przypadło Biuru Stowarzyszenia SOM, które doprowadziło do pozyskania środków z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna na lata 2007-2013 w ramach konkursu ówczesnego Ministerstwa Rozwoju z końcem 2013 roku. Oszacowane na potrzebę wniosku o dofinansowanie koszty studium przysłużyły się również do jednej istotnej w późniejszym etapie rzeczy: wstępnych szacunków oraz zakresu przedsięwzięcia, które marszałek województwa zachodniopomorskiego umieścił w Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Zachodniopomorskiego. Jest to najważniejszy dokument, wskazujący na planowane działania i zadania do realizacji

z wykorzystaniem unijnego wsparcia w latach 2014-2020. Podobnie stało się w przypadku Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) SOM, gdzie projekt SKM został ujęty jako projekt rdzeniowy, dookoła którego zostały umiejscowione inne inwestycje poszczególnych gmin. Bez ujęcia projektu w tych dwóch dokumentach strategicznych niemożliwe byłoby późniejsze pozyskanie środków z funduszy unijnych.

Prace nad przygotowaniem projektu Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej do realizacji po 2011 roku, w którym opracowana została na zlecenie SSOM „Koncepcja rozwoju transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym”, w następnych latach opracowano kolejne niezbędne dokumenty, to jest: Zintegrowaną Strategię Transportu Publicznego SOM na lata 2014-2020, Studium wykonalności „Integracji organizacyjnej, taryfowej i bileto-owej w SOM” oraz Studium Wykonalności Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej.

Cel i zakres projektu

Celem projektu jest utworzenie sprawnego systemu transportu realizującego połączenia pasażerskie na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Podstawową oś zintegrowanego transportu publicznego w SOM stanowić będzie sieć kolejowa łącząca największe miasta obszaru metropolitalnego, takie jak Stargard, Goleniów, Gryfino i Police, z centralnym miastem aglomeracji, jakim jest Szczecin. Publiczny transport zbiorowy pomiędzy Szczecinem a ww. miastami zorganizowany będzie wokół osi transportu kolejowego na istniejących liniach kolejowych tworzących Szczecińską Kolej Metropolitalną. Są to trzy linie państwowego znaczenia E59 (351) i CE59 (401, 273) ujęte w Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T oraz linia lokalna nr 406. Wszystkie te linie są zelektryfikowane, ale ich stan techniczny w części wymaga zdecydowanej poprawy.

Transport kolejowy na poziomie poszczególnych gmin zostanie następnie rozwinęty o transport autobusowy i tramwajowy, pozostając jednocześnie w ścisłym związku z transportem indywidualnym (samochodowym i rowerowym), przy czym istotny nacisk został położony na połączenie z transportem niskoemisyjnym i bezemisyjnym, preferowanym w ramach projektów komplementarnych realizowanych w ramach ZIT.

Oszacowany na etapie dokumentacji przedprojektowej szacunkowy koszt całkowity (brutto) projektu wyniósł 741,2 mln złotych. Koszt ten jest efektem wyboru wariantu inwestycyjnego – akceptowalnego dla wszystkich stron, zarówno pod kątem finansowym na etapie realizacji, jak i pod kątem eksploatacyjnym. W realizacji projektów inwestycyjnych, szczególnie współfinansowanych ze środków unijnych, często pada pytanie: „kto za to później będzie płacił?”. W przypadku SKM to pytanie padło bardzo wcześnie, dzięki czemu jej ostateczny kształt, uwzględniający również projekty i działania powiązane, będzie przez wszystkich do udźwignięcia.

Wybrany do realizacji wariant inwestycyjny zakłada w zakresie przebudowy infrastruktury kolejowej:

- modernizację linii lokalnej nr 406 od Szczecina Głównego do stacji Police wraz z budową drugiego toru na odcinku Szczecin Główny – Szczecin Turzyn,
- budowę systemu sterowania ruchem pociągów z nastawnią zdalnego sterowania na stacji Szczecin Glinki,
- budowę systemu informacji dla podróżnych na stacjach i przystankach Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej,
- budowę bezkolizyjnych skrzyżowań kolejowo-drogowych;

natomiast w zakresie budowy przystanków kolejowych i zintegrowanych węzłów komunikacyjnych wraz z parkingami typu Park & Ride (P&R) i Bike & Ride (B&R):

- budowę zintegrowanych węzłów i przystanków komunikacyjnych przy liniach kolejowych nr 273, 351, 401 i 406 wraz z parkingami typu P&R i/lub B&R, dostosowanymi do potrzeb osób o ograniczonej mobilności (windy, podjazdy), oraz urządzeniami związanymi z integracją transportu (biletomaty i/lub kasowniki) oraz
- doposażenie istniejących stacji i przystanków kolejowych, spełniających wymogi w zakresie korzystania z nich przez osoby o ograniczonej mobilności, w urządzenia związane z integracją transportu (biletomaty i/lub kasowniki).

Szczecińska Kolej Metropolitalna w liczbach

Liczba przystanków SKM: 40 szt. (w tym 9 nowych):

- 18 szt. na linii nr 406 (w tym 4 nowe – Szczecin Ku Słońcu, Szczecin Arkońska, Szczecin Nad Odrą, Police Piłsudskiego),
- 6 szt. na linii nr 401 (w tym dwa nowe: Szczecin Trzebusz, Goleniów Park),
- 1 szt. na linii nr 434 (Port Lotniczy Szczecin Goleniów),
- 8 szt. na linii nr 351 (w tym jeden nowy – Szczecin Dunikowo),
- 7 szt. na linii nr 273 (w tym dwa nowe: Szczecin Żydowce, Szczecin Łasztownia).

Długość linii kolejowych objętych siecią SKM:

- 118 km (w tym linia 406 Szczecin Główny – Police 23.5 km).

Liczba miejsc parkingowych powstałych w ramach SKM:

- około 2580 miejsc (w tym w Szczecinie około 1880 miejsc).

Modernizacja infrastruktury kolejowej na sieci Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej

Najważniejszym elementem projektu jest modernizacja lokalnej linii kolejowej nr 406 – linii o charakterze górskim, co czyni ją wyjątkową na sieci kolejowej północnej Polski. Z uwagi na stan techniczny oraz planowane i realizowane działania PKP PLK S.A. na sieci kolejowej przyjęto, że



Fot. 2. Stan istniejący peronu Szczecin Pogodno

modernizacja linii kolejowych objęta inwestycją SSOM ograniczy się do:

- przywrócenia pierwotnych parametrów technicznych linii nr 406 na odcinku Szczecin Główny – Police,
- budowy drugiego toru na jednotorowym szlaku Szczecin Główny – Szczecin Turzyn linii nr 406; na pozostałych liniach, nie objętych modernizacją, zakres robót ograniczony jest do:
 - korekty geometrii układu rozjazdów posterunku odgałęźnego Szczecin Zdroje na linii nr 351,
 - regulacji torów linii nr 273, 351 i 401 w rejonie nowo budowanych peronów.

Linie kolejowe nr 351, 273 i 401, na których prowadzony będzie ruch pociągów systemu SKM, będą modernizowane odrębnie przez PKP PLK S.A. Na liniach tych w ramach inwestycji będą realizowane jedynie węzły przesiadkowe oraz parkingi.

Wszystkie projektowane w ramach inwestycji prowadzonej przez SSOM perony będą miały wysokość 76 cm ponad główką szyny, aby zapewnić osobom o ograniczonej sprawności ruchowej łatwy dostęp do wszystkich nowych rodzajów eksploatowanego taboru.

Na ważniejszych węzłach przesiadkowych (Szczecin Niebuszewo, Police), obsługujących oprócz SKM także inne rodzaje ruchu pasażerskiego, przewidziano perony o długości minimum 200 m. Dla innych projektowanych peronów na stacjach i przystankach, na których przewiduje się zatrzymywanie tylko pociągów regionalnych i sieci SKM, przyjęto długości po 130 m. Odpowiada to długości dwóch elektrycznych zespołów trakcyjnych typu 36WE IMPULS. Szerokości peronów są dość zróżnicowane: perony wyspowe mają od 6.0 m do 10.0 m, natomiast perony jednokrawędziowe od 4.0 m do 5.0 m.

W torach głównych zasadniczych nawierzchnia klasy 2 z szyn 49E1 klasy I na podkładach strunobetonowych Ps-83 z zamocowaniem sprężystym, na podsypce tłuczniowej o grubości warstwy 30 cm pod podkładem. Dla robót uzupełniających w pozostałych torach stacyjnych nawierzchnia klasy 4 z szyn 49E1 klasy III na podkładach Ps-83 i podsypce tłuczniowej o grubości warstwy 25 cm pod podkładem. Nawierzchnia rozjazdów odpowiada przyjętej klasie technicznej torów.

Na linii 406 konieczne jest wzmocnienie przylegającej do linii skarpy nasypu łącznicy nr 432 (Wstowo – Szczecin Turzyn), której dolną część trzeba będzie podciąć przy budowie drugiego toru z uwagi na brak miejsca. Na części tego odcinka wykona się mur oporowy lub skarpe z gabionów, a na części wzmocnienie powierzchni skarpy siatką komórkową.



Rys. 1. Plan sytuacyjny modernizacji stacji Szczecin Turzyn

Linia kolejowa nr 406 w liczbach

- Wymiana nawierzchni torowej z szyn S 49 o długości: 42.57 km,
- Budowa toru bezстыkowego z szyn S49: 2.35 km,
- Budowa ściany oporowej: 600 m,
- Wykonanie wykopów: 5850 m³,
- Roboty nasypów: 1400 m³,

Na sieci w ramach projektu SKM zaprojektowano budowę i modernizację obiektów inżynierskich dotyczącą:

- rozbiórki istniejących i budowy nowych obiektów,
- remontów bieżących istniejących obiektów,
- remontów generalnych istniejących obiektów,
- rozbudowy/przebudowy istniejących obiektów,
- budowy nowych obiektów,
- oraz likwidacji obiektów.

Podsumowujący zakres modernizacji obiektów inżynierskich dla rekomendowanej opcji modernizacji został przedstawiony w tabeli 1.

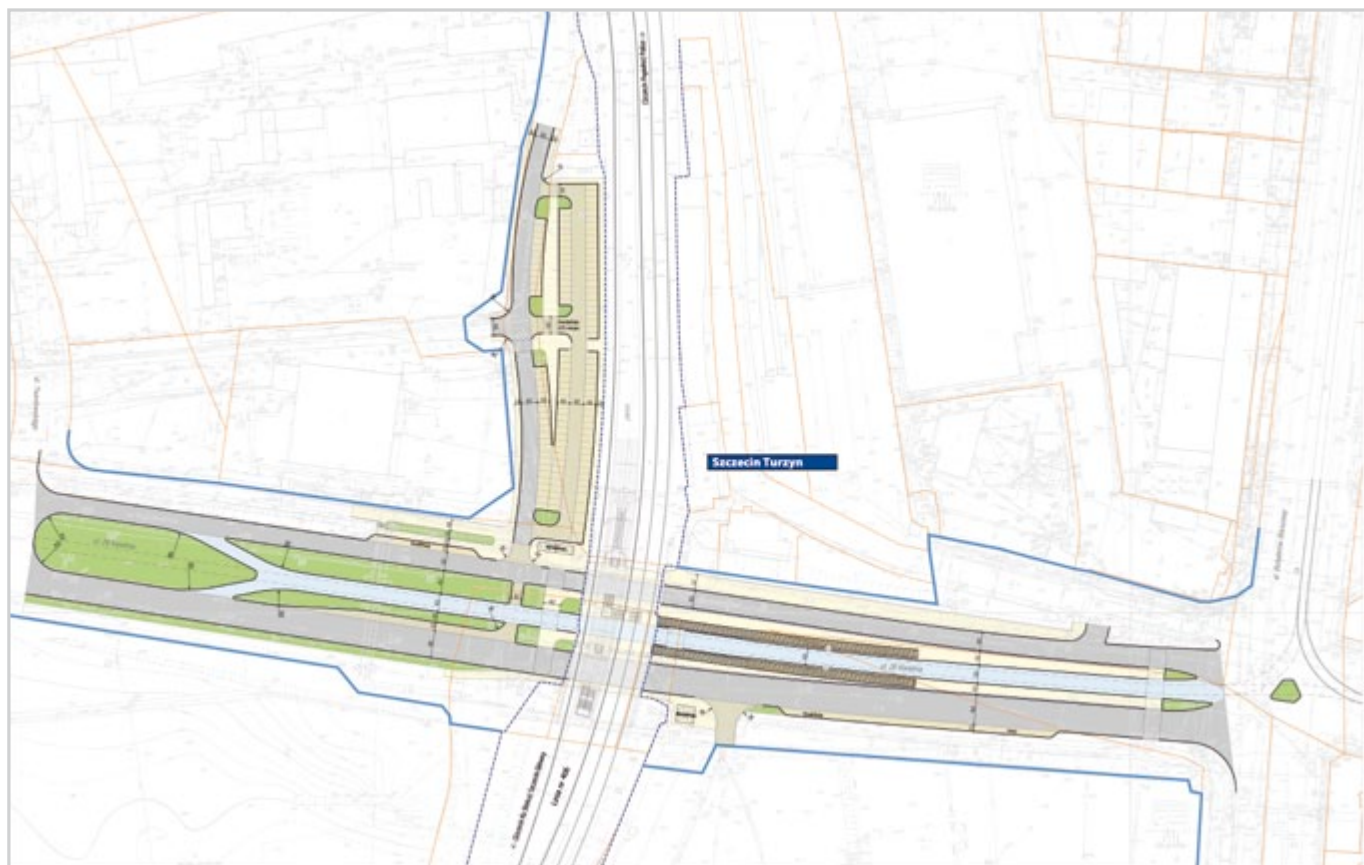
Obiekty dla ruchu pasażerskiego

Budowę Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej od innych projektów infrastrukturalnych odróżnia kompleksowe podejście do budowy infrastruktury ruchu pasażerskiego. W projekcie założono poprawę obsługi pasażerów poprzez modernizację, przebudowę oraz budowę nowych przystanków. Zasadą przyjętą przy określeniu zakresu przebudowy poszczególnych przystanków była poprawa ich funkcjonalności poprzez integrację z innymi środkami



Fot. 3. Stan istniejący peronu Szczecin Niebuszewo

transportu zarówno publicznego, jak i indywidualnego. W związku z tym oprócz samej modernizacji nawierzchni peronów założono w poszczególnych lokalizacjach także budowę nowych przystanków komunikacji miejskiej bądź zmianę ich lokalizacji w celu ułatwienia przesiadek, budowę parkingów Park & Ride oraz budowę parkingów rowerowych. Wszystkie nowe przystanki oraz przystanki objęte modernizacją dostosowano do obsługi osób o ograniczonej mobilności. Wszystkie nowo budowane i modernizowane perony zostaną dostosowane do taboru planowanego do obsługi sieci SKM. Ich wysokość wynosić będzie 760 mm ponad główkę szyny.



Rys. 2. Plan sytuacyjny modernizacji dworca Szczecin Niebuszewo



Rys. 3. Planowana trasa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej SKM

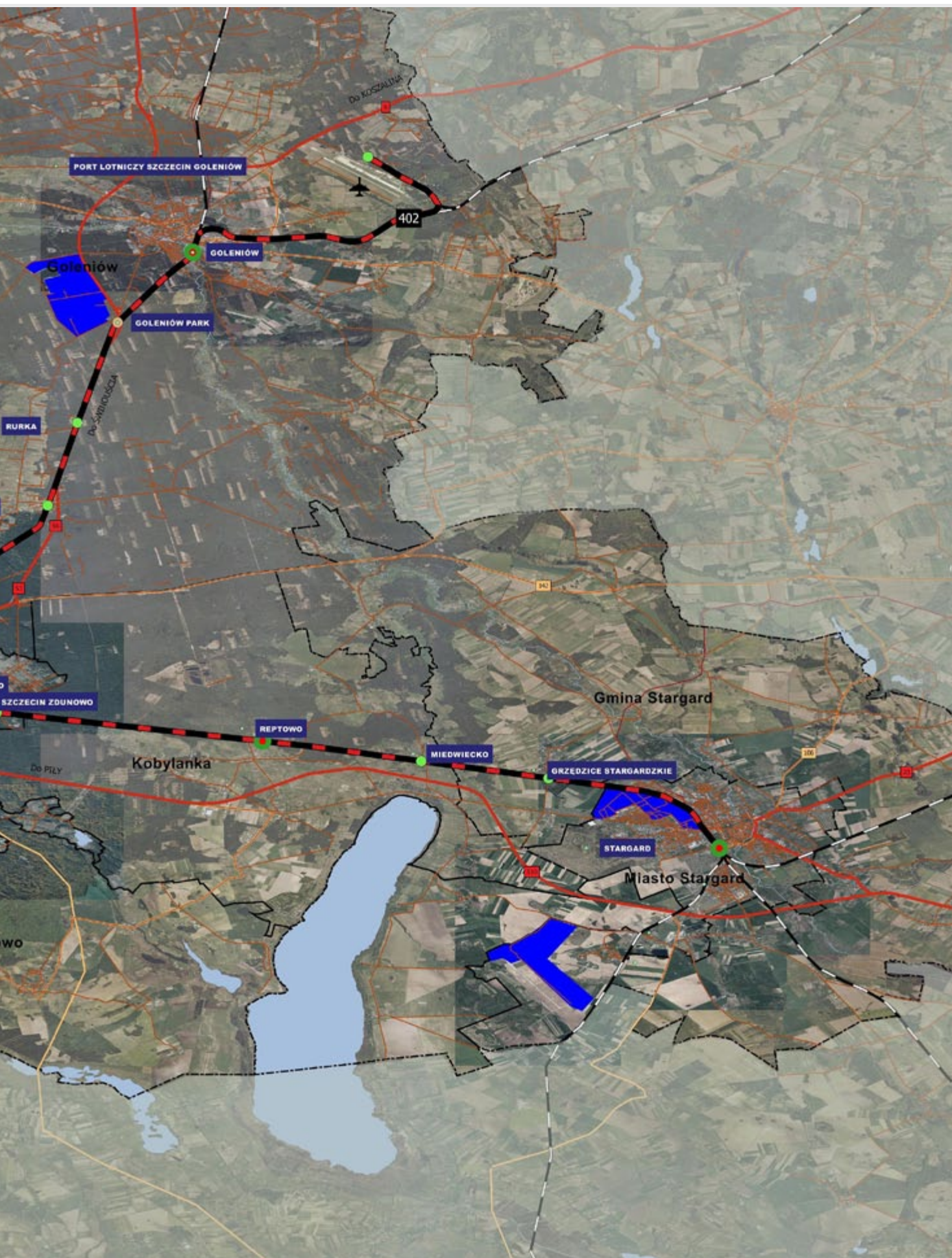


Tabela 1. Zakres prac nad obiektami inżynieryjnymi

L.p.	Obiekt	Zakres modernizacji						Razem
		remont bieżący	remont generalny	rozbudowa/przebudowa	budowa nowego obiektu	likwidacja	brak robót	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
linia 406								
1	Most kolejowy	1	-	-	-	-	-	1
2	Wiadukt kolejowy	10	2	4	1	-	2	19
3	Kładka dla pieszych	-	1	-	7	-	-	8
4	Przejście pod torami	3	1	1	4	4	-	13
5	Ściana oporowa	24	-	-	-	-	-	24
6	Σ	38	4	5	12	4	2	65
linie niemodernizowane								
7	Kładka dla pieszych	-	-	-	2	-	-	2
8	Przejście pod torami	1	-	-	2	-	-	3
9	Σ	1	-	-	4	-	-	5

Źródło: opracowanie własne na podstawie studium wykonalności

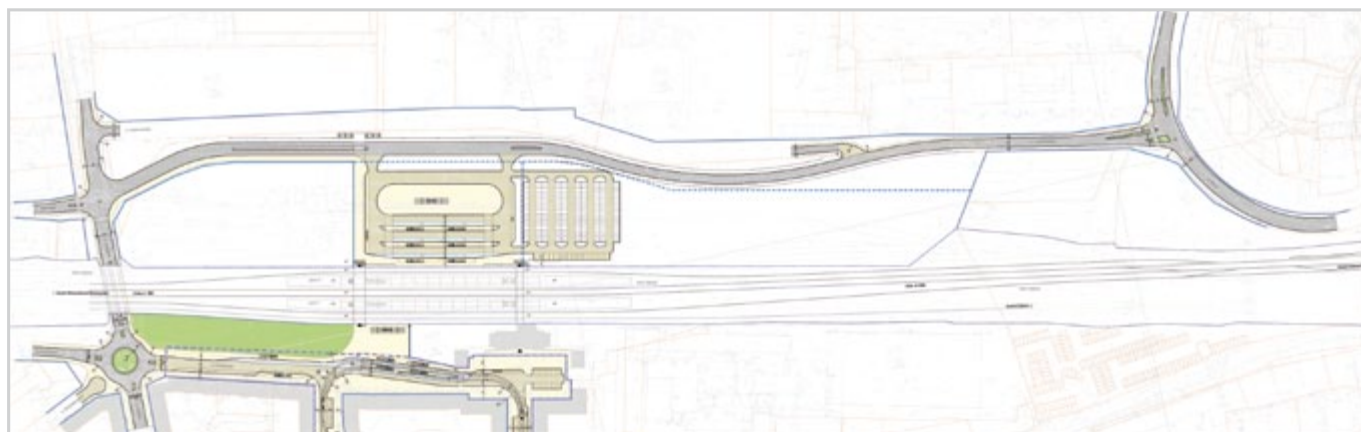
Stan przygotowania projektu do realizacji

Przygotowanie projektu do aplikacji o środki zewnętrzne oraz do docelowej realizacji ruszyło w 2016 roku po podjęciu przez Walne Zebranie Członków SSOM uchwały o przystąpieniu do jego realizacji. Wtedy też zacieśniona została współpraca z PKP PLK S.A., które jako pierwsze zaczęło przygotowania do pozyskania decyzji środowiskowych dla swojego zakresu. W I połowie 2017 roku SSOM pozyskało wsparcie Inicjatywy JASPERS, której eksperci zewnętrzni wspierali w przygotowaniu projektu do aplikacji w konkursie. Biuro SSOM zgodnie z zaleceniami ekspertów nanosiło poprawki w Studium Wykonalności SKM.

Dokumentacja środowiskowa była najważniejszą częścią przygotowywanego projektu, z uwagi na konieczność

posiadania decyzji dla wszystkich elementów projektu, co w przypadku projektów partnerskich wymaga ciągłej koordynacji działań z partnerami. Pozyskane zostały wszystkie niezbędne decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięć planowanych do realizacji w ramach projektu, warunkujących złożenie wniosku aplikacyjnego. Ostatnia z nich wydana została przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska 29 czerwca 2017 roku dla zadań miasta Szczecina.

Ostatecznie, po konsultacjach między partnerami i po podpisaniu Umowy Partnerstwa, na mocy którego SSOM stał się liderem projektu i potencjalnym beneficjentem, w dniu 28 lipca 2017 roku wniosek o dofinansowanie został złożony w Centrum Unijnych Projektów



Rys. 4. Plan sytuacyjny modernizacji przystanku Szczecin Pomorzany



Fot. 4. Zrealizowany wiadukt Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej nad ul. Arkońską

Transportowych. Wnioskowana wysokość dofinansowania UE stanowiła kwotę 512,2 mln złotych.

Zaufanie, jakim SSOM zostało obdarzone przez partnerów, poskutkowało również przyspieszeniem najważniejszej inwestycyjnej części projektu. W dniach 28 czerwca 2017 roku oraz 30 sierpnia 2017 roku PKP Polskie Linie Kolejowe ogłosiło trzy przetargi na swój zakres zadań w ramach SKM, to jest:

- „Zaprojektowanie i wykonanie robót w ramach projektu Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351 Zadanie A pn. Modernizacja linii kolejowej nr 406 na odcinku Szczecin Główny – Police”;
- „Zaprojektowanie i wykonanie robót w ramach projektu Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351 Zadanie B pn. Modernizacja wybranej infrastruktury pasażerskiej na liniach kolejowych 273 (Gryfino – Szczecin), 351 (Stargard – Szczecin) oraz 401 (Goleniów – Szczecin)”, oraz
- „Zarządzanie i sprawowanie nadzoru nad realizacją zadań inwestycyjnych w ramach Projektu „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351”.

Przetargi inwestycyjne zaplanowano w trybie „zaprojektuj i wybuduj”. Wybranie Wykonawcy nastąpiło po uzyskaniu informacji o przyznaniu dofinansowania, które zostało ogłoszone przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych w dniu 12 marca 2018 roku. CUPT zakończył tym samym procedurę oceny projektów, trwającą nieprzerwanie przez 7 miesięcy.

Stopień skomplikowania projektu pod kątem instytucjonalnym wymusza również prowadzenie intensywnych działań na innych polach. Na bieżąco organizowane są spotkania i trwają uzgodnienia związane z uregulowaniem spraw terenowo-prawnych, w tym pozyskaniem terenów pod inwestycje projektu SKM od PKP S.A. i pozostałych właścicieli i użytkowników gruntów. Równoległe z przygotowaniem prac inwestycyjnych projektu SKM prowadzone są działania związane z integracją

organizacyjno-taryfowo-biletową. Aktualnie opracowywany jest na zlecenie SSOM całkowicie nowy system taryfowy, obejmujący zarówno SKM, jak i publiczny transport zbiorowy w poszczególnych gminach.

Realizacja zadań i uruchomienie Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej na liniach kolejowych nr 273, 351, 401 planowane jest na lata 2020/2021, natomiast na linii kolejowej nr 406 – w 2022 roku. Te najważniejsze informacje interesują zarówno obecnych, jak i przyszłych pasażerów, a także partnerów samorządowych, którzy od tego czasu, wspólnie z marszałkiem województwa, będą solidarnie ponosić koszty funkcjonowania nowego systemu transportu publicznego w SOM. Jednocześnie zakończy się niechlubny etap w historii funkcjonowania pasażerskich przewozów kolejowych – dokładnie po dwudziestu latach przywrócony zostanie ruch pasażerski na linii 406.

W dniu 9 maja 2018 roku podpisana została pomiędzy Centrum Unijnych Projektów Transportowych a Stowarzyszeniem Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego umowa na dofinansowanie projektu „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351”. Wartość całkowita projektu wynosi 741.203.584 zł, a wartość dofinansowania 512.213.859 zł. Beneficjentem (liderem projektu) jest Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Partnerami Projektu – podmiotami upoważnionymi do ponoszenia wydatków kwalifikowanych są: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (w zakresie infrastruktury kolejowej i kolejowej towarzyszącej) oraz jednostki samorządu terytorialnego (w zakresie infrastruktury zintegrowanych węzłów przesiadkowych wraz z parkingami typu Park & Ride i Bike & Ride i infrastruktury towarzyszącej): Gmina Miasto Szczecin, Gmina Miasto Stargard, Gmina Goleniów, Gmina Gryfino, Gmina Kobylanka, Gmina Police, Gmina Stargard – członkowie SSOM.

Opracowali:

mgr Roman Walaszkowski,
mgr inż. Elżbieta Ostatek,
mgr Paweł Ogrodnik.

Mapy i wizualizacje:

Stowarzyszenie Szczecińskiego
Obszaru Metropolitalnego

Wmurowanie aktu erekcyjnego budowy Komendy Powiatowej Policji w Wałczu



Jan K. Konwiński

W dniu 5.04.2018 r. na terenie budowy Komendy Powiatowej Policji w Wałczu odbyła się uroczystość wmurowania aktu erekcyjnego. W tubie, którą wmurowano przed wejściem do budynku komendy, oprócz aktu erekcyjnego, podpisanego przez zaproszonych gości, znalazły się między innymi czasopisma, zdjęcia i pamiątkowe monety.

Uroczystość zgromadziła zaproszonych gości, m.in. sekretarza stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji Pawła Szefernakera, wicewojewodę zachodniopomorskiego Marka Subocza, komendanta wojewódzkiego policji insp. Jacka Cegiełę, biskupa diecezji koszalińsko-kołobrzeskiej Krzysztofa Zadarko, a także przedstawicieli samorządowców z terenu powiatu wałęckiego, służb mundurowych, wymiaru sprawiedliwości, związków zawodowych policji oraz wykonawców robót.

Inwestorem jest Komenda Wojewódzka Policji w Szczecinie. Realizowany obiekt został zaprojektowany przez Inwestprojekt-Zachód Spółka z o.o. z Łodzi, Generalnym Wykonawcą robót jest firma Mirbud S.A. ze Skierniewic. Wartość robót budowlano-montażowych zamyka się kwotą prawie 16 mln złotych. W skład realizowanej inwestycji wchodzi budynek biurowy, budynek garażowo-gospodarczo-magazynowy z myjnią, zespół kojców dla psów wraz z zapleczem, budynek agregatu prądotwórczego wraz ze śmietnikiem i magazynem oraz budynek wiat. Budynek biurowy o kubaturze 11.423 m³ i powierzchni użytkowej 2.626 m² jest obiektem dwukondygnacyjnym, całkowicie podpiwniczonym. Budynek zaprojektowano jako obiekt użyteczności publicznej z przeznaczeniem do obsługi mieszkańców powiatu wałęckiego, zgodnie z przeznaczeniem wynikającym z określonych ustaw. W budynku przewidziano miejsca pracy dla 118 osób. W kondygnacji piwnicznej zaplanowano magazyny, podręczne składnice akt, szatnie dla pracowników komendy, warsztat konserwatora, pomieszczenie sprzętaczek, palarnię, węzeł



Fot. 1. Wizualizacja budynku komendy Policji w Wałczu

cieplny, wentylatornię, zaplecze sanitarne, salę ćwiczeń wraz z pomieszczeniami towarzyszącymi oraz zespół strzelniczy. Na parterze znajdują się pomieszczenia biurowe wydziału prewencji i ruchu drogowego, pokój przesłuchań i okazań, pokój odsłuchu i podglądu, przyjazny pokój przesłuchań dzieci, pokoje wypoczynkowe sztabu kryzysowego, zespół oficera dyżurnego, zaplecze socjalne, sanitarne oraz serwerownia. Na pierwszym piętrze zaprojektowano pokój komendanta, pokoje biurowe, wydziału prewencji, zespołu administracyjno-gospodarczego, pokoje zespołu łączności i informatyki oraz pokoje sekcji kryminalnej. Termin umowny realizacji robót budowlano-montażowych to luty 2020 roku, ale uroczyste otwarcie nowej komendy ma odbyć się już w dniu Święta Policji w przyszłym roku.

Opracował:

Jan K. Konwiński

Fotografie i wizualizacje:

Komenda Powiatowa Policji w Wałczu



Fot. 2. Wmurowanie aktu erekcyjnego



Fot. 3. Przemówienie Komendanta Powiatowego Policji w Wałczu

Kwalifikacja do egzaminu na uprawnienia budowlane w XXXI sesji egzaminacyjnej



Joanna Gralak

Zachodniopomorska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa zakończyła kwalifikację do egzaminów w XXXI sesji egzaminacyjnej na uprawnienia budowlane. Uprawnionych do zdawania egzaminu przed Okręgową Komisją Kwalifikacyjną zostało 257 kandydatów, z czego 150 osób złożyło nowe wnioski. Wiosenna sesja egzaminacyjna rozpoczęła się egzaminem pisemnym w dniu 18 maja 2018 r., do którego przystąpiło 125 osób w specjalności konstrukcyjno-budowlanej, 27 osób w specjalności inżynierskiej drogowej, 6 osób w specjalności inżynierskiej mostowej, 3 osoby w specjalności inżynierskiej kolejowej w zakresie kolejowych

obiektów budowlanych, 1 osoba w specjalności inżynierskiej kolejowej w zakresie sterowania ruchem kolejowym, 37 osób w specjalności instalacyjnej „sanitarnej”, 19 osób w specjalności instalacyjnej „elektrycznej” oraz 3 osoby w specjalności instalacyjnej „telekomunikacyjnej”. 18 maja odbyły się również pierwsze egzaminy ustne, a kolejne 19, 21, 23, 25, 26 oraz 28 maja. Inżynierom, którzy pomyślnie zdali egzamin zostały wręczone decyzje o nadaniu uprawnień podczas uroczystości w dniu 26.06.2018 r.

Opracowała:
Joanna Gralak

Międzynarodowe Targi BUD-GRYF & HOME 2018



Milena Iwanek



Martyna Muszyńska

W dniach od 16 do 19 marca br. odbyły się 27. Międzynarodowe Targi BUD-GRYF & HOME w Hali Targowej Międzynarodowych Targów Szczecińskich przy ul. Struga 6 w Szczecinie, które odwiedziło ponad 9 tysięcy osób. Organizatorem targów ponownie była miejska spółka Żegluga Szczecińska Turystyka Wydarzenia.

W trakcie uroczystego otwarcia, które miało miejsce pierwszego dnia targów po godzinie 12.00,

zgrupowanych wystawców i zwiedzających przywitał m.in. Przewodniczący Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa prof. dr hab. inż. Zygmunt Meyer. Patronat honorowy nad wydarzeniem objęty został przez Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju, Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego, Prezydenta Miasta Szczecin, Stowarzyszenie Architektów Polskich, Polski Związek Inżynierów i Techników Budownictwa O/Szczecin, Wydział Budownictwa i Architektury Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego oraz Zachodniopomorską Okręgową Izbę Inżynierów Budownictwa.

Podczas tegorocznej edycji wydarzenia zaprezentowało się ponad 130 wystawców z całej Polski, głównie z branży budowlanej, energetycznej oraz po raz pierwszy z branży wyposażenia wnętrz. Zwiedzający mogli zapoznać się między innymi z ofertą materiałów budowlanych, technik grzewczych i klimatyzacyjnych, budownictwa energooszczędnego i instalacji solarnych oraz produktów i usług dedykowanych sektorowi wykończenia i dekoracji wnętrz.

Tradycyjnie w trakcie targów miała miejsce konferencja „Odnawialne źródła energii szansą zrównoważonego rozwoju regionu” oraz szkolenie zorganizowane przez Zachodniopomorską Okręgową Izbę Inżynierów Budownictwa. W prelekcji „100% energii cieplnej z OZE? Na drodze do standardu zeroenergetycznego w budynkach”



Fot. 1. Przemówienie Przewodniczącego Izby



Fot. 2. Widok ogólny stoisk targowych

uczestniczyli zarówno członkowie naszej Izby, jak i inne osoby zainteresowane. Szkolenie poprowadziła dr inż. Ewa Figiel. Zakres zagadnień, jakie zostały poruszone, to: dyrektywa EPBD i transformacja energetyczna, budynki o prawie zerowym zużyciu energii i plusenergetyczne, wpływ wymagań dotyczących charakterystyki energetycznej na koszty budowy i eksploatacji budynków, odnawialne źródła energii oraz innowacyjne projekty z wyko-

rzystaniem pomp ciepła i kolektorów słonecznych. Łącznie w szkoleniu udział wzięło 25 osób.

Opracowały:
Milena Iwanejko
Martyna Muszyńska

Fotografie:
Żegluga Szczecińska Turystyka Wydarzenia

XXXIII Ogólnopolskie Warsztaty Pracy Projektanta Konstrukcji w Szczyrku



Adrian Jaroszek

W dniach od 6 do 9 marca 2018 r. odbyły się XXXIII Ogólnopolskie Warsztaty Pracy Projektanta Konstrukcji w Szczyrku, stanowiące największe w kraju cykliczne spotkanie przeznaczone dla projektantów konstrukcji budownictwa ogólnego, przemysłowego, komunalnego i inżynierskiego, producentów materiałów budowlanych, a także firm specjalistycznych i wykonawczych. Organizatorem tegorocznej edycji Warsztatów był Oddział Polskiego Związku Inżynierów i Techników Budownictwa w Gliwicach przy współpracy Oddziałów w Bielsku-Białej, Katowicach i Krakowie.

Honorowy patronat nad wydarzeniem pełniła Sekcja Konstrukcji Betonowych KILiW PAN.

Polska Izba Inżynierów Budownictwa, jak co roku, objęła warsztaty patronatem branżowym, natomiast patronat medialny sprawowała m.in. redakcja Inżyniera Budownictwa.

Podczas tegorocznych warsztatów rekordowa ilość ponad 600 uczestników mogła wysłuchać 35 wykładów problemowych, zamkniętych w ośmiu sesjach tematycznych. Wiodącą tematyką tegorocznych warsztatów były „Konstrukcje Żelbetowe”, które rozpoczęły nowy, czteroletni cykl poświęcony „Innowacyjnemu i współczesnym rozwiązaniom w budownictwie”. Tematyka warsztatów nawiązywała do zagadnień poruszanych w 2010 roku, jednak uwzględniając wszelkie innowacje oraz zmiany, które dokonały się na przełomie 8 lat w zakresie materiałowym, technologicznym, normalizacyjnym oraz prawnym.

Wszystkie prezentowane wykłady zostały opublikowane w trzech tomach. W czwartym tomie natomiast zamieszczono artykuły prezentujące Partnerów i niektórych Wystawców Warsztatów.

Warsztatom tradycyjnie towarzyszyła ekspozycja firm, na której prezentowane były najnowsze rozwiązania projektowe, materiałowe i technologiczne.

Prezentowana w trakcie Warsztatów problematyka wykładów w pełni odpowiada kryteriom zawodowego szkolenia specjalistycznego i spełnia oczekiwania członków samorządu zawodowego inżynierów budownictwa w zakresie stałego i cyklicznego doksztalcania. Jak podkreślają uczestnicy warsztatów, zdobyta wiedza, zarówno teoretyczna, jak i praktyczna, pozwala na wykorzystanie

prezentowanych rozwiązań i technologii w codziennej praktyce zawodowej i stanowi także cenne źródło pozyskiwania aktualnych informacji branżowych.

Ogólnopolskie Warsztaty Projektanta Konstrukcji, oprócz stworzenia możliwości poszerzenia wiedzy, stanowią także doskonałą platformę do integracji środowiska inżynierskiego oraz niezwykle istotnej w zawodzie wzajemnej wymiany doświadczeń.

Opracował:
mgr inż. Adrian Jaroszek

XV Konferencja Naukowo-Techniczna „Warsztat Pracy Rzeczoznawcy Budowlanego”



Jan Bobkiewicz

W dniach 9-11 maja 2018 roku w Ciedzynie koło Kielc odbyła się XV Konferencja Naukowo-Techniczna „Warsztat Pracy Rzeczoznawcy Budowlanego”, organizowana przez Polski Związek Inżynierów i Techników Budownictwa Oddział Kielce oraz Wydział Budownictwa i Architektury Politechniki Świętokrzyskiej.

Patronat honorowy nad wydarzeniem objęli: Wojewoda Świętokrzyski, Marszałek Województwa Świętokrzyskiego oraz Rektor Politechniki Świętokrzyskiej.

Patronat nad Konferencją sprawowali także: Główny Urząd Nadzoru Budowlanego, Instytut Techniki Budowlanej, Polska Izba Inżynierów Budownictwa, Zarząd Główny Polskiego Związku Inżynierów i Techników Budownictwa, Politechnika Świętokrzyska.

Od wielu lat nadrzędnym celem Konferencji jest przekazywanie i wymiana wiedzy i doświadczeń z zakresu rzeczoznawstwa budowlanego, a także prezentowanie podstaw naukowych działalności budowlanej, wykorzystywanej w celu zapewnienia bezpieczeństwa i trwałości obiektów budowlanych. Dla wzmocnienia przyswajalności prezentowanej wiedzy oraz uatrakcyjnienia konferencji zastosowano tradycyjnie formę warsztatową.

Tegoroczna odsłona wydarzenia zgromadziła około 200 uczestników. Podczas trzech dni warsztatów można było wysłuchać przeszło 32 wykładów, pogrupowanych w dziewięć sesji tematycznych. Wiodącą tematyką tegorocznej edycji wydarzenia były:

- Zagadnienia formalnoprawne i etyczne w działalności Rzeczoznawcy i Specjalisty Budowlanego,
- Systemy monitoringu i nieniszczące metody badawcze stosowane w ocenie stanu technicz-

nego obiektów budowlanych z analizą wyników i przykładami zastosowań,

- Oceny stanów technicznych, trwałości konstrukcji z uwzględnieniem wpływu środowiska i innych oddziaływań zewnętrznych,
- Zagadnienia obejmujące stosowanie nowoczesnych materiałów i technologii budowlanych, a także metody napraw i wzmacniania konstrukcji,
- Przykłady prawidłowego i nieprawidłowego opracowania ekspertyzy,
- Przystosowanie obiektów wielkopłytowych do obecnych standardów technicznych.

W trakcie drugiego dnia obrad uczestnicy mieli możliwość wysłuchania dwóch prelekcji, wygłoszonych przez Honorowego Przewodniczącego Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa, prof. dr hab. inż. Zygmunta Meyera. Pierwsza z nich dotyczyła „Wykorzystania testu statycznego pala do prognozy osiadania mobilizacji podstawy i pobocznic”. Drugi wygłoszony przez Pana Profesora wykład, współautorstwa dr inż. Krzysztofa Żarkiewicza, obejmował tematykę „Zasad wykonywania ekspertyz fundamentów z uwzględnieniem fundamentów głębokich”.

Poruszana w trakcie wykładów problematyka pozwalała na zdobycie nowej wiedzy oraz jej praktyczne zastosowanie w codziennej pracy Rzeczoznawcy Budowlanego. Przyjęta forma konferencji umożliwiła także niezwykle istotną wymianę doświadczeń oraz integrację środowiska inżynierskiego.

Opracował:
dr inż. Jan Bobkiewicz

POLECAMY...



Milena Iwanejko

Zachęcamy do zapoznania się z kwietniowym wydaniem miesięcznika (04/2018) „**Inżynieria i budownictwo**”, w którym zamieszczony został artykuł pt. *Bezstykowe nawierzchnie szynowe i betonowe*, autorstwa Piotra Witakowskiego. W opracowaniu autor omawia nowe technologie mające zastosowanie w kolejnictwie i drogownictwie, powstające na skutek rozwoju technologii i znacznego wzrostu prędkości, z jaką poruszają się pojazdy szynowe oraz kołowe. Technologia ta polega na bezstykowym montażu nawierzchni szynowej oraz analogicznie nawierzchni betonowej, a jej istotą jest określenie temperatury neutralnej dla obydwu nawierzchni i montaż w odpowiedniej temperaturze, co pozwala na zneutralizowanie naprężeń i uniknięcie odkształceń.

W majowym wydaniu czasopisma warto przeczytać artykuł dotyczący *Badania betonu zbrojonego włóknami ze zużytych opon samochodowych*, w którym Małgorzata Pająk przedstawia wyniki badań próbek betonu zbrojonych kordem stalowym pochodzącym ze zużytych opon samochodowych poddanych różnym rodzajom naprężeń. Autorka wskazuje na potrzebę przeprowadzenia większej ilości badań w tym zakresie, jednak uzyskane wyniki wydają się obiecujące dla szerokiego zastosowania tego rodzaju zbrojenia: jest uzasadnione zarówno ekonomicznie, jak i ekologicznie.

Osoby zajmujące się budownictwem infrastrukturalnym i drogownictwem zachęcamy do zapoznania się wydaniem nr 3/2018 miesięcznika „**Materiały Budowlane**”, w którym, jako Temat Wydania, zawarty został cykl artykułów dotyczących budownictwa infrastrukturalnego. Cykl rozpoczyna opracowanie *Zbliża się druga fala boomu inwestycyjnego w drogownictwie*, w którym Krzysztof Mrówczyński dokonuje podsumowania ostatnich lat w budownictwie drogowym, przedstawia realizacje planowane na 2018 rok,

a także wyjaśnia znaczenie funduszy unijnych w realizowanych inwestycjach. W dalszej części cyklu odnaleźć można zagadnienia problemowe dotyczące tematyki budownictwa drogowego.

Do refleksji skłania artykuł pt. *Miasto na nowo*, który ukazał się w miesięczniku „**Wiadomości Projektanta Budownictwa**” (wydanie nr 3/2018). Autor opracowania, Hubert Mazur, zwraca uwagę czytelnika na współczesne tendencje do projektowania miast zgodnie z ideą modernistycznego strefoowania i wynikające z tego niedogodności, takie jak codzienne pokonywanie znacznych odległości, a tym samym spędzanie czasu w korkach, oraz wynikające z tego duże obciążenie finansowe domowego budżetu związane z kosztami utrzymania samochodu. Autor zachęca do powrotu do stosowanej od setek lat przy planowaniu przestrzennym zabudowy w postaci zwartej zabudowy pierzejowej i zastosowania się do trzech postulatów: łączenia różnego rodzaju użytków, stosowania jak największej ilości zieleni oraz pozostawienia jak najmniejszej przestrzeni samochodom, na korzyść jazdy na rowerze i pieszego poruszania się. Stopniowe wprowadzanie takiej formy urządzenia miasta wzmocni w jego mieszkańcach poczucie szczęścia oraz pozwoli zaoszczędzić czas i pieniądze.

W trzecim numerze wydania został zawarty artykuł autorstwa Stanisława Morycy dotyczący bardzo aktualnej tematyki: *Przedmiar BIM – ewolucja czy rewolucja*. W swoich rozważaniach autor przybliża główne cechy, zalety oraz zastosowanie technologii BIM. Odpowiada także na tezę zawartą w tytule opracowania.

Zachęcamy do lektury.

Opracowała:
Milena Iwanejko

Inżynierowie poznają BIM

Pragniemy poinformować, że olbrzymim zainteresowaniem cieszą się organizowane przez naszą Izbę szkolenia dofinansowane ze środków unijnych z zakresu Building Information Modeling (BIM). Cieszymy się, że tak ważny dla inżynierów temat przyciągnął na kursy ponad stu uczestników. Stało się to w zaledwie miesiąc po rozpoczęciu rekrutacji do projektu!

Nasi Członkowie na początku poznają zakres teoretyczny BIM podczas dwudniowych szkoleń wykładowych. Następnie, już w mniejszych grupach 10-osobowych, uczestniczą w zajęciach praktycznych na komputerach. Mogą wybierać kierunkowe zajęcia m.in. dla projektantów, wykonawców, kosztorysantów oraz z zakresu wizualizacji i prezentacji wyników czy obsługi w chmurze i na urządzeniach mobilnych.

Staramy się, aby maksymalnie efektywnie wykorzystać środki unijne, dlatego każdorazowo konsultujemy zakres tematyczny szkoleń praktycznych z uczestnikami.

Udział w projekcie jest bezpłatny. Zainteresowanych szkoleniami BIM prosimy o kontakt z Tomaszem Maciejewiczem, tel. 502 444 104 lub tomasz.maciejewicz@tezaurus.szczecin.pl

Projekt „Szkolenia Building Information Modeling (BIM) dla branży budowlanej” jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014 – 2020.

Opracował:
Tomasz Maciejewicz

Wyjątkowe i fascynujące **albumy i książki** w jednym miejscu

ZAPOL
WYDAWNICTWO



ZAMÓW JUŻ DZIŚ:

www.e-zapol.com.pl • tel. 91 435 19 44 • wydawnictwo@zapol.com.pl



TYLKO W VOLVO AUTO-BOSS 11% NA ZAKUP NOWEGO SAMOCHODU



Zyskaj **11%** na zakup Nowego Volvo dla wszystkich członków Izby Inżynierów Budownictwa.
Warunkiem otrzymania rabatu jest potwierdzenie przez władze Izby Inżynierów Budownictwa czynnej przynależności.
Przyjdź do nas i dowiedz się więcej!

AUTO-BOSS

ul. Warszawska 299 A
43-300 Bielsko-Biała

T: (33) 811 10 00
www.autoboss.dealervolvo.pl

Drogowa Trasa Średnicowa 51
41-506 Chorzów

T: (33) 349 49 00
www.autoboss.dealervolvo.pl

Zyskaj 11% w VOLVO AUTO-BOSS

Rabat łączy się z dodatkowym wsparciem określonym przez Volvo Car Poland dla wybranych modeli

Dzięki współpracy Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa z firmą Volvo Auto-Boss, wszyscy członkowie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa **mogą otrzymać rabat w wysokości 11% przy zakupie nowego samochodu marki Volvo, niezależnie od innych pakietów promocyjnych.** Dodatkowo firma Auto-Boss proponuje specjalne warunki w przypadku zakupu części i akcesoriów, niezależnie od zakupu samochodu. Aby uzyskać wyżej wymienione korzyści finansowe, wystarczy wykazać w salonie AUTO-BOSS czynną przynależność do Izby w postaci aktualnego zaświadczenia.

W imieniu naszym oraz Volvo Auto-Boss serdecznie zapraszamy do salonów w celu zapoznania się ze szczegółami oferty specjalnej.



LOKALIZACJA SALONÓW AUTO-BOSS:

Bielsko-Biała, ul. Warszawska 299

Chorzów, ul. Drogowa Trasa Średnicowa 51

KONTAKT:

Bielsko-Biała - Krzysztof Wejtko, tel.(33) 829-52-85, 602-675-283

Chorzów - Damian Pupka, tel.(32) 349-49-02, 600-274-820