



WŁADZE ■ KONTAKTY

Biuro KUP OIIB, 85-030 Bydgoszcz,
ul. B. Rumińskiego 6 (Dom Technika),
tel. (52) 366 70 50, fax 366 70 59.,
e-mail: kup@piib.org.pl

Biuro Izby pracuje w godzinach:

Pon. 7⁰⁰-15⁰⁰
Wt. 9⁰⁰-17⁰⁰
Śr. 8⁰⁰-16⁰⁰
Czw. 7⁰⁰-15⁰⁰
Pt. 7⁰⁰-15⁰⁰

Przyjęcia interesantów w godzinach:

Wt. 10⁰⁰-17⁰⁰
Śr. 10⁰⁰-16⁰⁰
Czw. 8⁰⁰-14⁰⁰

Biblioteka Techniczna w Domu Technika
w Bydgoszczy czynna dla członków Izby
w dni powszednie, w godz. 11⁰⁰-17⁰⁰.

Punkty Informacyjne Izby:

86-300 **Grudziądz**, ul. J. Piłsudskiego 20,
tel. (56) 46 101 70, fax 46 288 44
88-100 **Inowrocław**, ul. Orłowska 48,
tel./fax (52) 357 46 66
87-100 **Toruń**, ul. Szeroka 34,
tel. (56) 622 19 17, tel./fax 622 72 81
87-800 **Włocławek**, Pl. Wolności 1,
tel./fax (54) 232 62 50

Punkt konsultacyjny Izby:

87-300 **Brodnica**, ul. Ogrodowa 12,
tel. (56) 49 410 90

Dyżury członków władz:

Przewodniczący Rady
– poniedziałek, godz. 14⁰⁰-15⁰⁰

Zastępca Przewodniczącego Rady

– poniedziałek, godz. 14⁰⁰-15⁰⁰

Przewodniczący Komisji Kwalifikacyjnej

– środa, godz. 15⁰⁰-16⁰⁰

Sekretarz Komisji Kwalifikacyjnej

– wtorek, godz. 15⁰⁰-17⁰⁰

Przewodniczący Sądu Dyscyplinarnego

– wtorek, godz. 15⁰⁰-16⁰⁰

Rzecznik Odpowiedzialności Zawodowej

– środa, godz. 14⁰⁰-16⁰⁰

Sekretarz Rady

– środa, godz. 15⁰⁰-16⁰⁰

Skarbnik Rady

– co drugi wtorek, godz. 15⁰⁰-17⁰⁰

W siedzibie Izby i w punktach informacyjnych dostępne są do wglądu materiały dotyczące umów FIDIC oraz zeszyty „Warunki techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych” wydane przez Instytut Techniki Budowlanej. W biurze Izby można korzystać z komputerowego Serwisu Budowlanego oraz norm budowlanych

Tramwaje nie mogą czekać

Ubiegłoroczny konkurs Izby na najlepszą pracę dyplomową, bronioną w roku 2010 rozstrzygnął się przyznaniem aż dwóch równorzędnych pierwszych nagród. Mgr. inż. Jacka Czerwińskiego, laureata jednej z tych nagród, przedstawiliśmy w 11 numerze ub. roku. Drugą z pierwszych nagród przyznano PAWŁOWI FALKOWSKIEMU i JAROSŁAWOWI CZESZEWSKIEMU, którzy w swej pracy dyplomowej, pisanej pod kierunkiem dr. inż. Jacka Chmielewskiego z Katedry Budownictwa Drogowego UTP, przyjrzeni się nieprawidłowościom w komunikacji publicznej Bydgoszczy.



■ Od lewej: Jarosław Czeszewski i Paweł Falkowski twierdzą, że usprawnienia w komunikacji publicznej Bydgoszczy często nie wymagają kosztownych inwestycji

Fot. Tadeusz Kozłowski

– Jak nazywała się Wasza praca dyplomowa?

Paweł Falkowski: – „Koncepcja poprawy priorytetów dla transportu zbiorowego w mieście Bydgoszczy”.

– Czy transport publiczny jest w Bydgoszczy jakoś szczególnie źle zorganizowany?

Jarosław Czeszewski: – Nie. Bydgoszcz jest zatłoczona tak samo, jak każde większe miasto w Polsce, bo i tu liczba samochodów osobowych w ruchu miejskim

szybko rośnie. A efektem tego wzrostu jest spadek atrakcyjności środków komunikacji zbiorowej – tramwajów i autobusów. Korki w mieście są coraz większe i na tym cierpi również transport publiczny, co dodatkowo powoduje jego niewydolność i dalszy spadek atrakcyjności. Zadaliśmy sobie więc pytanie takie, jakie zadawali sobie specjaliści z Krakowa, Poznania czy Warszawy. Co trzeba zrobić, żeby zmniejszyć korki komunikacyjne w mieście i jak ułatwić mieszkańcom poruszanie się w ta-

dokończenie na str. 2.

XI Zjazd - 14 kwietnia!

Na posiedzeniu w dniu 12 grudnia 2011 r. Rada Okręgowa KUP OIIB podjęła uchwałę nr 25/52/11 o zwołaniu XI Sprawozdawczego Zjazdu Izby na 14 kwietnia 2011 roku. O innych ważnych decyzjach Rady czytaj na s. 4.

► dokończenie ze str. 1.

kim ruchu? Odpowiedź wydaje się oczywista – trzeba spowodować, żeby ludzie więcej korzystali z komunikacji miejskiej, zostawiając własne samochody na dalsze wyjazdy poza miasto.

– **Rozumiem, że poddaliście analizie cały ruch transportu publicznego w mieście. Co było w niej najbardziej dla Was uderzające?**

PF: – Chyba to, że formalne priorytety, przyznawane w ruchu miejskim Bydgoszczy takim środkiem transportu, jak tramwaje, są wykorzystywane w praktyce w niewielkim stopniu. I nie są „konkurencyjne” w ruchu drogowym w porównaniu z transportem indywidualnym. A spadek atrakcyjności transportu publicznego jest z roku na rok większy, mimo wielu inwestycji w ten transport. Trzeba jednak powiedzieć, że w inwestycjach za mało przywiązywano wagi do priorytetów transportu zbiorowego, co ma fundamentalne znaczenie dla jego atrakcyjności. Jeśli, na przykład, tramwaj na Rondzie Fordońskim, po wymianie pasażerów, czeka 3 minuty na sygnał wolnego przejazdu, a w tym czasie przez rondo przejeżdża potok 50-60 samochodów osobowych, to każdy użytkownik tramwaju dochodzi z czasem do takiego pułapu irytacji, że przesiada się na indywidualny środek transportu.

JC: – Spadek liczby pasażerów komunikacji miejskiej powoduje ograniczenia w jej funkcjonowaniu – zmniejszanie liczby linii i częstotliwości kursowania, co powoduje dalszy odpływ pasażerów. To błędne koło trzeba koniecznie przerwać i zrobić wszystko, by odwrócić niekorzystny trend.

– **Kto zasugerował Wam temat pracy?**

JC: – Temat wymyśliliśmy sami i przedyskutowaliśmy go z promotorem, używając jego zgodę i poparcie.

PF: – Promotor sugerował nam zwrócić się do ZDMiKP i zrobiliśmy to. Zarząd potraktował nas... dyplomatycznie, to znaczy przyjął do wiadomości, że taka praca powstaje, ale nie pomógł nam w takim stopniu, w jakim się tego spodziewaliśmy. W ten sposób praca stała się bardziej samodzielna, a jaki będzie jej sens praktyczny, tego jeszcze nie wiemy.

JC: – I to jest o tyle ciekawe, że Bydgoszcz, w porównaniu z innymi dużymi miastami, jak Kraków czy Poznań, jest

jeszcze bardzo w tyle ze stosowaniem preferencji dla transportu publicznego, z działaniami na rzecz jego uatrakcyjnienia. Wiemy, że pewne rozwiązania są planowane, np. wydzielone pasy ruchu dla autobusów, tzw. bus-pasy, ale to nie jest działanie kompleksowe, które może przynieść oczekiwane efekty.

PF: – To są działania, które początkowo są źle przyjmowane przez kierowców samochodów prywatnych i Zarząd jest tu bardzo ostrożny, by nie powiedzieć – asekuracyjny. W Krakowie polityka ograniczania w ruchu drogowym, zwłaszcza w centrum, udziału komunikacji indywidualnej jest prowadzona znacznie odważniej i konsekwentnie od lat 90. Dzięki temu np. tramwaje jeżdżą tam znacznie szybciej, częściej i sprawniej niż u nas.

JC: – I to jest miasto znacznie bardziej przyjazne dla transportu publicznego, bo priorytetowe rozwiązania w komunikacji miejskiej są tam na porządku dziennym.

– **To powiedzmy sobie konkretnie, jakie jeszcze przykłady złego funkcjonowania transportu publicznego w Bydgoszczy obserwowaliście? Jak sobie te obserwacje i porównywanie z innymi miastami zorganizowaliście?**

PF: – Po pierwsze – nasze obserwacje prowadziliśmy nie tylko w roku pisania pracy. Obserwowaliśmy funkcjonowanie transportu publicznego od dawna, przy każdej okazji i wszędzie, gdzie się dało. W połowie czwartego roku studiów wyjeżdżaliśmy do Krakowa i tam wspólnie robiliśmy dokumentację fotograficzną. Poznań jest blisko i tam bywałem częściej. Ja też wielokrotnie jeździłem do Warszawy i przywoziłem stamtąd różne informacje na temat priorytetów transportowych.

JC: – Interesowaliśmy się tym zresztą od wielu lat i często sprawdzaliśmy w praktyce i fotografowaliśmy różne pomysły z zamiłowania, niekoniecznie przy okazji pisania pracy.

PF: – A pracę magisterską pisaliśmy z przyjemnością, bo to nas po prostu od dawna ciekawiło i chcieliśmy przedstawić w niej coś nowatorskiego, co warto by było zastosować.

JC: – Obaj jesteśmy rodowitymi bydgoszczanami i chcieliśmy, żeby w naszym mieście żyło się łatwiej dzięki rozwiązaniom, które od dawna gdzie indziej funkcjonują i przynoszą dobre efekty.

– **Które z proponowanych w pracy rozwiązań wydały wam się najbardziej oczywiste, do zastosowania niemal natychmiast?**

PF: – Przede wszystkim nie wyważaliśmy otwartych już drzwi. Oparliśmy się na rozwiązaniu wyjściowym, jakim są wydzielone pasy ruchu dla autobusów, które w Bydgoszczy są wykorzystywane w niewielkim stopniu. Można je zrealizować przez dobudowanie jezdni, albo można je wymalować w oznakowaniu poziomym, co jest tańsze.

JC: – Założenie było takie, że nie wykraczamy poza istniejący pas drogowy. Nie proponujemy żadnych wyburzeń, żadnych niepotrzebnych inwestycji. Chcemy usprawnić ruch środków transportu publicznego w ramach istniejącej infrastruktury. Czasem wystarczy zmiana programów w sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach, dołożenie kilku nowych detektorów, przestawienie już działających detektorów, żeby z większym wyprzedzeniem wpływać na sygnalizację.

PF: – To nie oznacza, że w ogóle odrzuciliśmy możliwość poprawy sytuacji przez nowe inwestycje drogowe. Wspomnieliśmy o nich, ale zrezygnowaliśmy z tworzenia listy rozwiązań inwestycyjnych na zasadzie, gdzie jaki tramwaj puścić, jakie skrzyżowania przebudować itp., bo to byłaby lista pobożnych życzeń, a nie praca, która sprzyja rozwiązaniu konkretnych problemów. Chodziło nam raczej o pokazanie, jak można relatywnie małym kosztem poprawić to, co się ma. To też docenił nasz promotor.

– **Ile jest w Bydgoszczy linii autobusowych?**

PF: – Prawie 40. Ta liczba ciągle się zmienia, dlatego nie jest dokładna. Do tego jest ok. 8 linii tramwajowych, nie uwzględniając projektowanej linii tzw. szybkiego tramwaju do Fordonu i dworca PKP.

JC: – Ale braliśmy pod uwagę to, co w najbliższym czasie może w komunikacji publicznej powstać, bo poprawa priorytetów powinna być spójna z przyszłymi rozwiązaniami transportowymi.

– **Czyli proponujecie wprowadzenie w znacznie większym zakresie „bus-pasów”, detektorów współpracujących z sygnalizacją świetlną na skrzyżowaniach i...**

dokończenie na str. 3. ►

► dokończenie ze str. 2.

JC: – Sugerowaliśmy również wprowadzenie „tram-bus-pasów”, co oznacza wydzielone torowiska tramwajowe o nawierzchni utwardzonej, z możliwością wykorzystania ich także przez autobusy. Takie rozwiązania sprawdzają się w wielu polskich miastach.

PF: – Zastosowanie „tram-bus-pasa” jest już możliwe między Rondem Toruńskim a Fordońskim, przy stosunkowo niewielkiej korekcie geometrii i zmianie programu sygnalizacji świetlnej.

JC: – Głównym problemem dla tego rozwiązania może być różna skrajnia wymagana dla taboru tramwajowego i autobusowego, ale to są już kwestie techniczne, które trzeba rozwiązywać bardzo indywidualnie.

– **Proponowaliście też pewne zmiany w zasadach projektowania przystanków...**

PF: – Przystanki autobusowe projektuje się z zasady za skrzyżowaniami, żeby pasażerowie wiedzieli, w jakim kierunku autobus podąży. W przypadku tramwajów jest odwrotnie, lepiej je organizować przed skrzyżowaniami, bo wtedy czas na wymianę pasażerów nie opóźnia ruchu pojazdu wprzód. A te przystanki u nas są usytuowane bardzo różnie.

JC: – Kolejnym rozwiązaniem, ściśle wynikającym z wydzielania „tram-bus-pasów” jest system przesiadek „drzwi w drzwi”, czyli organizowanie przystanków autobusowych na wspólnych peronach z tramwajowymi tak, by pasażerowie mogli płynnie przesiadać się z jednego środka komunikacji do drugiego, by nie musieli szukać miejsc przesiadkowych.

– **Które miasto w Polsce wydało się Wam najbardziej sprzyjające pasażerom transportu publicznego?**

JC: – Kraków.

PF: – Jest najbardziej sprzyjający rozwojowi transportu publicznego, najbardziej protramwajowy. Ja znam też dość do-

brze Pragę czeską i mogę powiedzieć, że u nich jest wiele rozwiązań takich, o których u nas można na razie tylko marzyć. Tam np. detektory w liniach tramwajowych umożliwiają płynne pokonywanie skrzyżowań i zatrzymywanie tramwajów dopiero na przystankach.

– **Czy Wasze rozwiązania będą miały szansę na wdrożenie?**

PF: – Z tego, co wiemy, to nasza praca „krąży” wśród urzędników magistrackich, także w ZDMiKP, ale to jest informacja nieoficjalna. Zarząd Dróg nie występował do uczelni o udostępnienie pracy, ale mamy nadzieję na zastosowanie naszych pomysłów, bo są u nas lobbyści, choćby ze Stowarzyszenia Miłośników Bydgoszczy, którzy umieli już wcześniej nakłonić władze do pewnych, korzystnych dla mieszkańców zmian.

JC: – W tegorocznym budżecie są projekty budowy trzech „bus-pasów” w mieście – na ul. Kujawskiej, Wyszyńskiego i Jana Pawła II. Jeden projekt jest bliski naszym propozycjom.

– **No, dobrze. To proszę jeszcze powiedzieć, skąd w rodzinach Czeszewskich i Falkowskich wzięli się inżynierowie. Były rodzinne tradycje, naciski rodziców?**

PF: – U mnie dziadek pracował na budowach linii kolejowych, ale wybrałem studia inżynierskie inne niż pierwotnie zakładałem, bo w ogólniaku myślałem raczej o telekomunikacji. Ostatecznie zdecydowałem się na drogi, bo budowle kubaturowe raczej mnie nie pociągały.

JC: – Ja mam w rodzinie jedynie wujka po telekomunikacji, ale studia to był wyłącznie mój wybór. Początkowo myślałem o informatyce, jednak moja pani od matematyki w liceum jakoś przekonała mnie do studiów budowlanych. I nie żałuję. W dzieciństwie uwielbiałem budowanie babek z piasku i drózek, mostków,

więc może gdzieś to we mnie tkwiło.

– **Jesteście szczęśliwcami, bo zaraz po studiach znaleźliście pracę.**

PF: – Tak. Ale razem zdecydowaliśmy się jeszcze na zaoczne studia podyplomowe pod nazwą „Drogi kolejowe” na Politechnice Krakowskiej, żeby poszerzyć w CV ofertę dla ewentualnych przyszłych pracodawców. Na co dzień pracuję na etacie w firmie „Skanska” jako prawa ręka kierownika budowy na jednym z budowanych przez firmę odcinków, konkretnie w Żninie. W niedalekiej przyszłości myślę o uprawnieniach wykonawczych.

JC: – Ja natomiast jestem asystentem projektanta w jednym z bydgoskich biur projektowych. Projektujemy drogi, ulice, wykonujemy pomiary ruchu drogowego itp. Można powiedzieć, że to co ja zaprojektuję to Paweł następnie realizuje w rzeczywistości. W moich planach też są uprawnienia, ale pełne – do projektowania i kierowania robotami. Ale chyba wcześniej będziemy musieli koncentrować się na dyplomie z dróg kolejowych.

– **Czy udaje Wam się robić coś poza pracą? Jakies hobby?**

JC: – Ja kiedyś szalałem na rowerach górskich, ale po wypadku kolegi szalęję mniej, jednak rowery nadal bardzo lubię, teraz w wolnym czasie zajmuję się fotografią i turystyką górską.

PF: – Ja się na razie zajmuję remontem mieszkania, bo ożeniłem się i inwestuję w stabilizację, którą praca mi jakoś zapewnia.

– **Pozostaje mi więc życzyć Wam realizacji kolejnych wyzwań, bo widać, że się ich nie boicie. Dziękuję za rozmowę i gratuluję nagrody.** ■

Rozmawiał: TADEUSZ KOZŁOWSKI

U w a g a !

Czekamy na resztę adresów!

Biuro KUP OIB bardzo dziękuje za nadesłane w ostatnim okresie adresy mailowe członków. Liczymy na to, że pełna lista adresów mailowych zostanie skompletowana niedługo.

Czekamy więc na brakujące adresy!

Adresy prosimy przekazywać pod adres: kup@piib.org.pl

Rada bardzo decyzyjna

Na pierwszej stronie biuletynu podaliśmy termin zwołania tegorocznego XI Zjazdu Sprawozdawczego KUP OIIB, ale nie była to jedyna z ważnych decyzji, podjętych przez Radę 12 grudnia 2011 r.

Zebrania przedwyborcze

Rada ustaliła terminy organizacji zebrań przedwyborczych we wszystkich obwodach. Oto te terminy:

- Inowrocław - 14 lutego 2012 r., godz. 18⁰⁰
- Toruń - 20 lutego 2012 r., godz. 18⁰⁰
- Brodnica - 24 lutego 2012 r., godz. 17⁰⁰
- Grudziądz - 28 lutego 2012 r., godz. 17⁰⁰
- Włocławek - 5 marca 2012 r., godz. 17⁰⁰
- Bydgoszcz - 16 marca 2012 r., godz. 17⁰⁰

Bon szkoleniowy

Uchwałą nr 13/40/2011 Rada wprowadziła po raz pierwszy, tytułem eksperymentu, „bon szkoleniowy”, w kwocie nie wyższej niż 200 zł, jako formę częściowego dofinansowania w dokształcaniu członków naszej Izby. Przyjęty regulamin dofinansowania i formularz wniosku o dofinansowanie będą dostępne na stronie internetowej Izby.

Istotą pomysłu jest pokrywanie części kosztów szkoleń, organizowanych przez inne niż nasza Izba podmioty, z których chcieliby skorzystać członkowie KUP OIIB. Z dofinansowania można będzie skorzystać jeden raz w ciągu kadencji. Izba nie

będzie jednak przekazywała dofinansowania wnioskodawcom. Po uzyskaniu od członka Izby dokładnej informacji o kosztach interesującego go szkolenia, będzie przelewała kwotę do 200 zł na konto organizatora szkolenia. O przyznaniu dofinansowania decydować będzie kolejność zgłoszeń, przy czym musi to być szkolenie zgodne z wykonywanym przez członka Izby zawodem. Izba będzie systematycznie monitorowała wykorzystanie środków na dofinansowanie i możliwości zmiany kwoty lub limitów rocznych na taką pomoc szkoleniową.

Rada z młodymi

Kolejnym eksperymentem, na który zdecydowano się 12 grudnia ub. roku jest zapraszanie na posiedzenia plenarne Rady Okręgowej 2-3 młodych inżynierów, prymusów poszczególnych sesji egzaminów na uprawnienia budowlane. Rada zobowiązała przewodniczącego Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej do wytypowania najlepszych spośród zdających w sesji jesiennej 2011 roku. Zostaną oni zaproszeni do udziału w dwóch posiedzeniach

plenarnych Rady w pierwszym półroczu bieżącego roku (pierwsze zwołano na 23 lutego 2012 r.). W drugim półroczu, w posiedzeniach Rady będą mogli uczestniczyć najlepsi z sesji wiosennej 2012 r. Cel wydaje się oczywisty. Rada chciałaby zachęcić młodych do większego zainteresowania się działalnością Izby, a w konsekwencji – do włączenia się ich w przyszłości również w prace organów statutowych.

Uwaga! Uroczyste wręczenie decyzji uprawnionym z sesji jesiennej 2011 r. odbyło się 3 stycznia 2012 r.

Wnioski kandydatów na sesję wiosenną można składać do 2 lutego 2012 r.!

Budżet bez zmian

Jednym z punktów grudniowego posiedzenia Rady było także przyjęcie przewidywanego budżetowego na rok 2012. Budżet jest bardzo oszczędny, jak na kryzysowe warunki przystało. Rada uznała, że mimo wzrostu liczby członków, poziom wpływu składek nie daje podstaw do podnoszenia poziomu wydatków, które zaplanowano na poziomie roku ubiegłego. (tk) ■

Nasi pływają

Duży sukces odnieśli reprezentanci Kujawsko-Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa, którzy 3 grudnia ub. roku startowali w Ostrowi Mazowieckiej w II Międzynarodowych Zawodach Pływackich „Masters” o Puchar Przewodniczącego Mazowieckiej OIIB. Nasza reprezentacja zajęła III miejsce w sztafecie 4x25 m stylem dowolnym, a w konkurencjach indywidualnych pani dr inż. ALEKSANDRA NIESPODZIANA zwyciężyła w swojej kategorii wiekowej na dystansach 25 m i 50 m stylem dowolnym, uzyskując zarazem najlepsze czasy w klasyfikacji generalnej kobiet! Brawo! ■



■ Od prawej - nasza czwórka na podium najlepszych w sztafecie 4x25 m stylem dowolnym

Fot. Archiwum MOIIB

Aktualności

Informator Kujawsko-Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa
ul. B. Rumińskiego 6, 85 - 030 Bydgoszcz, tel. (52) 366 70 50, e-mail: kup@piib.org.pl

Redakcja: Tadeusz Kozłowski. Skład i grafika: PZITS Grafika, tel. (56) 662 90 77, fax (56) 662 90 73. Druk: Drukarnia Tinta