



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

Absolutorium z czystym sumieniem

Rozmowa z przewodniczącym Okręgowej Komisji Rewizyjnej, inż. **BRUNO BRONKAU**



■ **Bruno Bronkau**

Fot. T. Kozłowski

Spotkanie z przewodniczącym z natury rzeczy musiało zacząć się od ustalenia pewnych faktów. Bruno Bronkau jest członkiem OKR od początku istnienia naszej Izby, a więc od ponad dwóch kadencji. Na ostatnim IX Zjeździe Sprawozdawczo-Wyborczym został wybrany na przewodniczącego Okręgowej Komisji Rewizyjnej.

Jest torunianinem. Z wykształcenia inżynier elektryk, absolwent Politechniki Poznańskiej (rocznik 1968), posiadacz uprawnień budowlanych bez ograniczeń – do projektowania, nadzoru i kierowania robotami budowlanymi oraz do sprawdzania prawidłowości rozwiązań projektowych w branży elektrycznej.

– **Przypomnijmy, że zgodnie z regulaminem OKR, kontrolujecie działalność statutową, finansową i gospodarczą naszej Izby i...**

Bruno Bronkau: – Składamy z tych kontroli sprawozdania najwyższej władzy w Izbie, tzn. Zjazdowi Okręgowemu, a ponadto Krajowej Komisji Rewizyjnej, a także występujemy do Zjazdu z wnioskiem o udzielenie Radzie Okręgowej absolutorium. Dodatkowym

uprawnieniem Komisji jest występowanie z wnioskami o przyznanie członkom Izby odznaczeń honorowych.

– **Absolutorium jest w gruncie rzeczy uznaniem, że działalność Izby, w tym jej organów statutowych, nie budzi Waszych zastrzeżeń.**

BB: – Tak to można określić.

– **Co robi Okręgowa Komisja Rewizyjna, żeby się o tym rzeczywiście przekonać?**

BB: – Przede wszystkim sprawdza, do czego zobowiązał poprzedni Zjazd władze wykonawcze Izby, czyli Radę Okręgową. Te zobowiązania są ujęte we wnioskach zjazdowych i podjętych na Zjeździe uchwałach. W przypadku działalności finansowej, analizujemy sprawozdania finansowe Rady Okręgowej, przeprowadzamy kontrole ksiąg, rejestrów, akt i innych dokumentów. Analizujemy też wszelkie sprawy finansowe, dla których załatwienia Rada podejmowała określone i udokumentowane decyzje, podobnie jak sprawdzamy prawidłowość, ogólnie rzecz biorąc, gospodarowania środkami finansowymi, gromadzonymi na kontach Izby. Nie muszę chyba dodawać, że pod-

dokończenie ze str. 1.

▶ stawowym źródłem finansowania działalności są składki członkowskie.

– Czy Komisja kontroluje też sprawy bieżące?

BB: – Oczywiście. W naszej Izbie współpraca pomiędzy organami statutowymi a Komisją jest, powiedziałbym, poprawna. Jesteśmy stale informowani o wszystkich ważnych przedsięwzięciach i decyzjach, a w wielu przypadkach wspólnie analizujemy ważne projekty i zamierzenia. Dlatego też nie mamy kłopotów z oceną realizacji rocznego budżetu Izby, uchwalanego każdorazowo przez Zjazd.

– W jaki sposób jesteście zorganizowani do przeprowadzania tych wszystkich kontroli?

BB: – Jesteśmy podzieleni na dwa zespoły. Jednym kieruję ja, drugim – wiceprzewodniczący, Kol. Jan Guzik. Oba zespoły przeprowadzają kontrole we wszystkich zakresach, a ich przygotowanie i ocenę wyników kontroli zostawiamy na posiedzenia OKR.

– Ile było tych kontroli?

BB: – Od IX Okręgowego Zjazdu – 6. Trzy kontrole listopadowe w roku ubiegłym poświęciliśmy na ocenę działalności punktów informacyjnych Izby w Toruniu, Grudziądzu i Włocławku. Czwarta kontrola dotyczyła sposobu dokumentowania i zasad korzystania przez członków Izby z zasobów bibliotecznych Bydgoskiego Domu Technika NOT, piąta – realizacji uchwał i wniosków z IX Zjazdu, a szósta – realizacji budżetu Izby na 2010 rok, rozliczeń delegacji służbowych, list płac, faktur i dowodów zakupu oraz inwentaryzacji stanu kasy. Po X Zjeździe Okręgowej Izby planujemy kontrole działalności organów statutowych Izby.

– Wspomniał Pan, że ze swej działalności rozliczacie się nie tylko przed delegatami na X Zjeździe, ale też przed Krajową Komisją Rewizyjną. Kto bezpośrednio nadzoruje waszą pracę?

BB: – Za nadzór nad naszą pracą odpowiada członek KKR, Kol. Janusz Komorowski i robi to bardzo rzetelnie. Uczestniczy we wszystkich posiedzeniach

Okręgowej Komisji i zawsze służy nam radą w trudniejszych zagadnieniach.

– Komisja zna już wszystkie materiały, łącznie z projektem preliminarza budżetowego na rok 2011, niezbędne do podsumowującej oceny działalności Izby w roku 2010 i do przedstawienia na X Zjeździe sprawozdania OKR i złożenia wniosku o udzielenie Radzie Okręgowej absolutorium. A zatem?

BB: – Złożymy na X Zjeździe wnioski o udzielenie tego absolutorium i zrobimy to z pełnym przekonaniem, bo Rada w pełni wywiązuje się ze swoich obowiązków i bardzo dobrze gospodaruje środkami, przeznaczonymi na działalność statutową. Obsługa tej działalności przez Biuro Izby również nie budzi zastrzeżeń.

– Dziękuję za rozmowę i życzę Panu, podobnie jak wszystkim delegatom na X Zjazd Sprawozdawczy Izby – owocnych obrad. ■

Rozmawiał: TADEUSZ KOZŁOWSKI

Łatanie dziur, to nie remonty

Szkody, jakie ponoszą w tegorocznej zimie kierowcy samochodów rosną lawinowo. Służby drogowe w gminach, a zwłaszcza miastach cierpliwie łatają dziurawe nawierzchnie, ale obok załatanych pojawiają się dziury nowe. Czy można tego uniknąć?



■ **Grażyna Buczeń**

Fot. T. Kozłowski

Dlaczego mimo permanentnych remontów polskich dróg, nadal nie możemy jeździć po nich bezpiecznie? Spytaliśmy o to specjalistkę z Miejskiego Zarządu Dróg w Toruniu, kierowniczkę Działu Utrzymania Ulic i Ewidencji mgr inż. **GRAŻYNĘ BUCZEŃ**.

– Proszę powiedzieć, czy są nawierzchnie dróg, na których taka zima, jaka przydarzyła się nam w tym roku nie pozostawia trwałych śladów?

Grażyna Buczeń: – Oczywiście, że są. Ale to są nawierzchnie nowe, których sukcesywnie przybywa w naszych miastach. Jeżeli te nowe nawierzchnie są wykonane zgodnie ze wszystkimi normami i zasadami sztuki budowlanej, w dobrych warunkach atmosferycznych, jeśli mają dobre podłoże i są odpowiednio odwadniane, wtedy nie powinny pękać. Nie ma więc problemów z drogami, pod którymi poziom wód gruntowych nie jest zbyt wysoki, jeżeli droga została zbudowana na dobrych gruntach, czyli nie ilastych, torfiastych, a raczej na gruntach przepuszczalnych, to na tych drogach na pewno nawierzchnia będzie się trzymała. Podobnie jest z remontami dróg. Jeśli projektujemy solidny remont drogi, to uwzględniamy zarówno wspomniane warunki gruntowe, jak i wodne, bierzemy pod uwagę rosnące obciążenie drogi tak, aby po remoncie nawierzchnia wytrzymała przynajmniej 10 lat.

Jeżeli natomiast zmuszeni jesteśmy przeprowadzać tylko remonty tzw. odtworzeniowe, bo nie pozwalają na większe prace

względy organizacyjne, kwestie własnościowe czy nawet możliwości finansowe miasta, wtedy musimy liczyć się z sytuacją, w której wyremontowana nawierzchnia może nie wytrzymać tych 10 lat.

– Co się kryje za pojęciem remontów odtworzeniowych?

GB: – Remont odtworzeniowy ogranicza się tylko do zdjęcia warstwy bitumicznej, ścieralnej i ewentualnie wiążącej i położenia nowych warstw bitumicznych. Usuwamy tylko i wyłącznie dziurawą nawierzchnię i kładziemy w to miejsce nowy dywanik bitumiczny. To są remonty na zasadzie działań awaryjnych, bo nawierzchnia sypie się tak bardzo, że żadne łatanie nie pomaga, ale jednocześnie nie ma czasu, ani środków na remont drogi w całym jej przekroju poprzecznym zgodnie z wymaganiami technicznymi. Czasem nie możemy sobie pozwolić na położenie specjalnej siatki wzmacniającej podłoże (jeśli byłby taki wymóg) pod nawierzchnią, ani na naprawę głębszych tzw. konstrukcyjnych warstw drogi, a więc warstw podbudowy i wtedy trud-

dokończenie na str. 3. ▶

dokończenie ze str. 2.

► no liczyć na większą trwałość takiej drogi.

Staramy się takich remontów unikać, bo znacznie lepsze efekty daje przebudowa starej drogi, ale bywa że pokonanie przeszkód własnościowych czy środowiskowych zabiera zbyt dużo czasu, a nawierzchnia staje się niebezpieczna dla użytkowników i wówczas nie możemy z remontem czekać i decydujemy się na prace odtwarzające nawierzchnię po to, by zyskać czas niezbędny do zaprojektowania, pozyskania dodatkowych środków finansowych i realizacji remontu docelowego, czyli faktycznie przebudowy drogi, jej modernizacji pod kątem obecnych potrzeb i obciążeń ruchem itd.

– Użytkownicy dróg atakują. Was głównie nie za remonty, ale za to, że łatanie dziur w jednym roku nie chroni ich przed podobnymi dziurami w roku następnym.

GB: – Łatanie dziur, czyli bieżące naprawy, to już zupełnie inny problem. Dziury nie powstają zwykle w nawierzchniach remontowanych, ale w tych, które na remont dopiero czekają, a są to nawierzchnie często bardzo zwietrzałe, źle odwodnione, łatwo nasiąkające wodą i łatwo pękające przy zamrażaniu tej wody, często ze złymi podbudowami itd. Łatanie tych nawierzchni przypomina łatanie starych ubrań. Kiedy mamy takie ubranie i robi nam się dziura, to ją już tylko cerujemy lub przykrywamy łatką, ale to nie odnawia całego ubrania, bo obok zaraz nam się robi następna dziura.

– To co jest celem takiego łatania?

GB: – Przede wszystkim ograniczenie szkód, jakie dotyczą użytkowników drogi i utrzymanie nawierzchni w stanie umożliwiający w ogóle użytkowanie drogi.

– Czy skalę tych napraw da się zaplanować?

GB: – Planuje się środki w oparciu o wykonanie z roku poprzedniego. I one wystarczają, gdy warunki atmosferyczne są przeciętne. Tegoroczna zima taka nie jest, bo mamy ostre mrozy i zaraz po nich nagłe wzrosty temperatur, a potem znów mróz. Taka huśtawka jest dla zużytej nawierzchni najgorsza.

– Czy możemy dziś ocenić, jaka będzie skala kosztów napraw tegorocznych?

GB: – To jest jeszcze niemożliwe, bo zima się nie skończyła, ale skala uszkodzeń nawierzchni, tych przysłowiowych dziur jest już „na oko” trzykrotnie większa niż w roku poprzednim. To jest lawina uszkodzeń i czasem na długiej ulicy z jednej strony łatanie się kończy i można by zacząć od nowa łątać dziury powstające na drugim końcu.

– A Waszym głównym zadaniem jest systematyczne remontowanie starych nawierzchni, żeby...



■ Łatanie dziur ogranicza szkody

Fot. T. Kozłowski

GB: – Doprowadzić do stanu, w którym nawet najwcześniej remontowane ulice mają nie więcej niż 10 lat. Wtedy wystarczą remonty odtworzeniowe i nie będzie problemu permanentnego łatania. Ale do tego jeszcze w Toruniu, tak jak w wielu innych polskich miastach nie doszliśmy. Ile jeszcze mamy do przebudowania starych dróg, nie można w prosty sposób określić, bo w trakcie tych prac załatwiamy nie tylko wymianę konstrukcji drogi, ale zmieniamy często jej parametry, by znosiła większe obciążenia, zmieniamy też geometrię, bo np. łuki są niewłaściwe, jak na dzisiejsze wymagania, poszerzamy o dodatkowe pasy ruchu itd. Remonty zasadnicze mają więc często charakter poważnych modernizacji pod kątem aktualnych potrzeb komunikacyjnych i transportowych.

– To jeszcze wyjaśnijmy technologię samego łatania dziur.

GB: – Robimy to kilkoma sposobami, zależnie od konkretnej sytuacji i od aktualnych warunków atmosferycznych. Najbardziej popularną metodą jest obcięcie krawędzi dziury tak, by miała jakiś geometryczny kształt, bo wtedy ją łatwiej wypełnić i łąta będzie miała szansę połączyć się ze starą nawierzchnią. Jeśli dziura nie sięga do warstw podbudowy, jest powierzchniowa, to wypełnia się ją masą bitumiczną na dwa razy. To często myli przechodniów, którzy mówią, że drogowcom zabrakło masy, bo zostawili dziurę nie do końca wypełnioną, a taka jest po prostu technologia. Wtedy łąta lepiej trzyma. Jeśli trzeba naprawić i podbudowę, naprawa trwa proporcjonalnie dłużej.

– Czym jest masa do wypełniania? To są rzeczywiście przetopione kawałki starej nawierzchni?

GB: – Z masą jest różnie, zależnie od warunków atmosferycznych. Jak jest mokro, albo mróz, nie warto łądować w dziurę gorącej nowej masy bitumicznej, bo wtedy łątwo taka łąta wypada. W takich warunkach używamy do produkcji masy tzw. recyklera, kotła, w którym przetapia się destruk, czyli te kawałki starej nawierzchni i dodaje się nieco świeżej masy bitumicznej. I one nieraz całkiem długo trzymają, a jeśli nie, to wymienia się te łąty na lepszą masę, gdy są lepsze warunki atmosferyczne. Przy suchej pogodzie łątamy od razu przy użyciu nowej masy z otaczarni, z tym że nie jest to masa o takiej samej strukturze, jak stara. To by nie miało sensu, bo takiej masy się już nie produkuje.

– Ale też nie jest to bitum jak na autostradę, z użyciem mastyksu, polimerów itp.

GB: – Oczywiście, że nie, bo taka super masa nie chciałaby się związać ze starą nawierzchnią. To jest masa spełniająca wszelkie normy, ale odpowiednio elastyczna, by dobrze trzymała się w łątanej dziurze. Mieszanki typu SMA czy MMA do tego się nie nadają, nie mówiąc już o ponoszeniu niepotrzebnie dużych kosztów.

– A jeśli są nawierzchnie, na których już nie ma gdzie łątać, bo są same łąty?

GB: – Wtedy, zwłaszcza gdy i wytrzymałość drogi jest na granicy normy, musimy remont przyspieszyć i dokonać przebudowy. I zdarzają się takie decyzje. Ważne, że nigdy nie możemy pozostawić dziur bez załatania, choćby nie wiem, co się działo, bo to jest kwestia bezpieczeństwa użytkowników.

– Dziękuję za rozmowę. ■

TADEUSZ KOZŁOWSKI

O czym warto dyskutować, czyli propozycje na zjazd

X Zjazd Sprawozdawczy KUP OIIB już wkrótce. Będzie okazją do przedstawienia wniosków, których propozycje pojawiają się już na zebraniach przedjazdowych w obwodach.



■ Zebrania są okazją do mniej oficjalnych spotkań władz Izby z delegatami

Fot. T. Kozłowski

Problemów, z którymi boryka się środowisko inżynierów budowlanych nie brakuje. Sęk w tym, że nie wszystkie i nie od razu warto przedstawiać na X Zjeździe, zgodnie z zasadą, że nie od razu Kraków zbudowano. Kolejne kadencje pokazały, że wnioski kierowane do Zjazdu Krajowego „idą w setki”, a to powoduje ogromne obciążenie Komisji Uchwał i Wniosków, co nie służy rzetelnemu opracowywaniu propozycji delegatów, a tym bardziej – wdrażaniu wniosków do realizacji.

Czy są zatem sprawy, o których można by dziś powiedzieć, że są najbardziej palące, najpilniejsze do załatwienia?

Art. 76a

Wydaje się, że jedną z takich spraw jest szybkie znowelizowanie art. 76a kodeksu postępowania administracyjnego, który spowodował – podobno wbrew intencjom ustawodawcy – ogromne zamieszanie w postępowaniach administracyjnych poprzedzających np. wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę. Dotychczasowa praktyka umożliwiała do tej pory dość szybkie i bezkonfliktowe uwierzytelnianie kopii licznych dokumentów typu uzgodnienia, wymaganych w projektach budowlanych. Wprowadzenie art. 76a do kpa, o czym pisaliśmy niedawno, spowodowało, że każdą kopię uzgodnienia i wiele innych niezbędnych dokumentów musi teraz poświad-

czać prawnik albo notariusz, bo ustawodawca uznał, że tylko notariusze i radcy prawni, a także rzecznicy podatkowi i patentowi są zdolni odróżnić kopię wierną oryginałowi od kopii fałszywej, bo tylko ci przedstawiciele zawodów prawniczych są godni zaufania publicznego. Oburzyli się na to architekci, a także inni projektanci, bo do tej pory zaufaniem, przynajmniej formalnie, cieszyli się także oni, podobnie jak pozostali inżynierowie budowlani. I co z tym zrobić? Polska Izba Inżynierów Budownictwa, razem z Izbą Architektów RP wskazały rozwiązanie najprostsze – poszerzenie listy osób uprawnionych do uwierzytelniania kopii dokumentów urzędowych o – co najmniej – autorów projektów budowlanych, bo oni przecież są najlepiej zorientowani w dokumentacji projektowej. Nasza Rada Okręgowa jest tego samego zdania i oczekuje, że delegaci mocno postawią problem art. 76a na naszym Zjeździe.

Rażąco niska cena

Podobnie palącym problemem środowiska budowlanych, choć w rzeczywistości jest to problem całej gospodarki państwowej i samorządowej, jest zdefiniowanie pojęcia „rażąco niskiej ceny” w zamówieniach publicznych. O tym, do czego doprowadza brak takiej definicji, mówiono ostatnio w mediach przy okazji wygrania przetargu na robo-

ty przy jednym z odcinków autostrady A2 przez chińskie konsorcjum z Szanghaju. Polscy budowlancy po prostu zbojkotowali tę firmę, odmawiając Chińczykom współpracy w podwykonawstwie i w dostawach materiałów budowlanych. W powszechnej opinii, chińskie konsorcjum zastosowało w ofercie ceny dumpingowe, ale w sytuacji, gdy nadal nie mamy prawnie obowiązującej definicji ceny „rażąco niskiej”, inwestor nie miał innego wyjścia, jak powierzyć wykonawstwo firmie oferentowi chińskiemu. O tym również chce głośno mówić środowisko budowlanych i już na zjazdach okręgowych padną kolejne wnioski o uregulowanie tej kwestii.

Biegli sądowi konsultowani

Nikt nie neguje prawa polskich sędziów do niezależnego wyboru biegłych, ale w specyficznych sprawach, w których przedmiotem postępowań są m.in. zagadnienia techniczne z dziedziny budownictwa trudno nadal godzić się z powoływaniem biegłych sądowych, których wiedza fachowa i doświadczenie inżynierskie nie są z najwyższej półki, choć takie być powinny. Wniosek w tej sprawie powinien pojawiać się w trakcie obrad zjazdowych aż do skutku, tzn. do uregulowania tej kwestii np. w ustawie o sądach powszechnych.

Projekt wykonawczy

Brak uregulowania w Prawie budowlanym, kto może opracowywać taki projekt i kto się może pod nim podpisać sprawia, że nadal pozwolenia na budowę są wydawane na podstawie projektów budowlanych, a potem – hulaj dusza – i inwestor, i wykonawca muszą się borykać z brakiem konkretnych rozwiązań technicznych. Wnioski o wprowadzenie do Prawa budowlanego odpowiednich regulacji pojawiały się już nieraz. Bez skutku. Rozsądek podpowiada, że nie można o tym problemie zapomnieć i wreszcie warto doprowadzić tę sprawę do szczęśliwego końca.

To tylko niektóre z ważnych zagadnień, podnoszonych już na pierwszych zebraniach przedjazdowych. Wydaje się, że stała presja na przyjęcie przez Sejm lub rząd koniecznych uregulowań jest niezbędna, by sprawy nie uciekły nam z pola widzenia, bo są naprawdę ważne. ■ TK