

BUDOWNICTWO DOLNOŚLĄSKIE

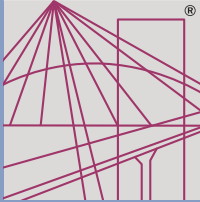
nr 1 (9)

styczeń 2013

ISSN 2083-4136

Czasopismo Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa





Wydawca

Dolnośląska Okręgowa Izba
Inżynierów Budownictwa
50-114 Wrocław, ul. Odrzańska 22
tel. 71 337 62 30, faks 71 337 62 40
www.dos.piib.org.pl,
dos@dos.piib.org.pl

Rada Programowa

Przewodniczący:
dr hab. inż. Eugeniusz Hotała, prof. PWR.
Członkowie:
prof. dr hab. inż. Jan Biliszczuk
prof. dr inż. Kazimierz Czaplinski
dr inż. Andrzej Pawłowski
mgr inż. Agnieszka Środek

Redakcja

Redaktor naczelna:
Agnieszka Środek
Redaktor prowadzący:
Mateusz Myślicki
redakcja@dos.piib.org.pl

Druk

Drukarnia JAKS
50-514 Wrocław, ul. Bogedaina 8
www.jaks.net.pl, jaks@adres.pl

Okładka

Autostradowa Obwodnica Wrocławia
Węzeł Wrocław Stadion
Fot. Archiwum BBKS-PROJEKT



Fot. Archiwum DOIIB

Spis treści

- 3 Obecny rok będzie ważny**
Eugeniusz Hotała
- 4 Kalendarium grudzień 2012 – kwiecień 2013**
- 5 Spotkanie szkoleniowo-integracyjne w Jaworze, 5 października 2012**
- 5 Spotkanie szkoleniowo-integracyjne w Psarach, 25 października 2012**
- 5 Spotkanie szkoleniowo-integracyjne w Kudowie Zdroju, 23 i 24 listopada 2012**
- 6 Spotkanie szkoleniowo-integracyjne w Dzierżoniowie, 7 grudnia 2012**
- 7 O ustawie ułatwiającej dostęp do wykonywania zawodów budowlanych**
Rozmowa z Krzysztofem Parylakiem przewodniczącym Zespołu Prawno-Regulaminowego DOIIB
Agnieszka Środek
- 9 Spotkanie w Poczdamie**
- 10 Nagroda INŻYNIER ROKU 2011 w kategorii „projektant”: projektanci mostu Rędziańskiego**
Mateusz Myślicki
- 11 Wyróżnienie w kategorii „projektant”: projektanci Części 2. Autostradowej Obwodnicy Wrocławia**
Mateusz Myślicki
- 13 Wyróżnienie w kategorii „kierownik budowy”: kierownik budowy Farmy Wiatrowej Lipniki**
Mateusz Myślicki
- 15 Autostrada rozwoju gospodarczego**
Rozmowa ze starostą trzebnickim Robertem Adachem
Agnieszka Środek
- 17 Jadwiga Śląska – księżna bez butów**
Wojciech Zalewski
- 20 W Żmigrodzie**
Rozmowa z burmistrzem Żmigrodu Robertem Lewandowskim
Agnieszka Środek
- 22 Piękno nie musi być daleko**
Agnieszka Środek

OBECNY ROK BĘDZIE WAŻNY

Okres świąteczno-noworoczny skłania nas, inżynierów budownictwa, do różnych refleksji, a dotyczą one nie tylko spraw osobistych i zawodowych, ale także kondycji i perspektyw rozwoju branży budowlanej. Nie ulega wątpliwości, że rozpoczęty już rok 2013 będzie rokiem, w którym cała branża budowlana będzie musiała stawiać czoła różnorodnym przeciwnościom i podejmować trudne wyzwania. Trzeba mieć nadzieję, że przejdzie ona przez ten trudny czas pomyślnie, wzmocniona trudnymi doświadczeniami.

Dolnośląska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa istnieje już jedenaście lat, a rozpoczęty właśnie rok jest już ostatnim w III kadencji wszystkich jej organów. Czekają na nas w nim ważne wyzwania, dotyczące przede wszystkim kontynuacji różnorodnych działań, związanych z przyjętymi priorytetami naszego dolnośląskiego samorządu inżynierów budownictwa. Należą do nich dbałość o prestiż i rangę zawodu oraz o jego należyte wykonywanie, a także reprezentowanie interesów zawodowych członków izby.

Razem z PIIB będziemy nadal zabiegali o pełne uwzględnienie postulatów naszego środowiska w projektach ustawy Prawo budowlane i ustawy o uwolnieniu dostępu do zawodów budowlanych,

które będą niebawem uchwalane przez parlament. Rezultaty dotychczasowych działań izby i stowarzyszeń naukowo-technicznych napawają ostrożnym optymizmem.

W działaniach związanych z właściwym przygotowaniem inżynierów budownictwa do wykonywania zawodu, PIIB współpracuje z wszystkimi uczelniami technicznymi w zakresie standardów kształcenia, a razem z Polskim Związkiem Pracodawców podejmuje starania o to, aby młodzi inżynierowie mieli możliwość odbycia dobrych praktyk zawodowych.

DOIIB stawia mocno na potrzebę podnoszenie kwalifikacji zawodowych przez swoich członków. Nadal będzie więc rozbudowywana istniejąca baza szkoleń internetowych oraz będą kontynuowane spotkania szkoleniowe we wszystkich powiatach dolnośląskich. Duża część bardzo dobrych szkoleń internetowych jest dostępna także na stronie internetowej PIIB. Po wszechny dostęp internetowy do zasobu Polskich Norm, dostęp do serwisów prawnych i technicznych stał się faktem w ubiegłym roku, ale ciągle będziemy gotowi do udostępniania naszym członkom kolejnych pożytecznych narzędzi, niezbędnych do należytego wykonywania zawodu.

Będziemy również dbać o rozwój dobrze funkcjonującej już współpracy izby z organami nadzoru budowlanego i administracji budowlanej we wszystkich powiatach dolnośląskich.

Chcemy nadać działalności samopomocowej nowy wymiar (prawny, techniczny) i będzie ona przedmiotem szczególnej troski Rady DOIIB. Jej praktyczny wymiar będzie zależał również od aktywności Obwodowych Zespołów Członkowskich, które rozpoczęły działalność już w 7 powiatach.

Pod koniec roku rozpoczynamy organizację okręgowych zebrań wyborczych DOIIB. Jest to duże wyzwanie organizacyjne, ale też okazja do podsumowań i twórczej dyskusji wszystkich członków izby o przyszłości naszego samorządu inżynierów budownictwa.

W rozpoczętym już roku 2013 życzę wszystkim członkom DOIIB pomyślności w życiu osobistym i zawodowym oraz zdrowia, wytrwałości i sukcesów w zmaganiach z wszelkimi wyzwaniami.

Eugeniusz Hołała
Przewodniczący Rady DOIIB



20 grudnia, posiedzenie Rady DOIIB

Kalendarium grudzień 2012 – kwiecień 2013

- 7 grudnia** – spotkanie szkoleniowo-integracyjne w ramach obchodów X-lecia DOIIB, Dzierżoniów
- 20 grudnia** – posiedzenie Rady DOIIB
- 8 stycznia** – udział przedstawicieli DOIIB w walnym zjeździe Czeskiej Izby Autoryzowanych Inżynierów i Techników Budownictwa (ČKAIT) Okręgu Hradec Kralove
- 9 stycznia** – uroczystość wręczenia uprawnień budowlanych, Wrocław
- 16 stycznia** – posiedzenie Prezydium Rady DOIIB
- 18 stycznia** – bal karnawałowy dolnośląskich mostowców i inżynierów budownictwa, Wrocław
- 28 stycznia** – szkolenie *Projektowanie posadowień bezpośrednich według EUROKODU 7*, Wrocław
- 31 stycznia** – spotkanie szkoleniowe członków DOIIB z obwodu trzebnickiego, Żmigród
- 14 lutego** – posiedzenie Rady DOIIB
- 20 lutego** – szkolenie *Utrzymanie i kontrola stanu technicznego obiektów budownictwa mieszkaniowego i użyteczności publicznej w świetle aktualnych zmian prawa budowlanego oraz przepisów wykonawczych – stan prawny 01.01.2013*, Wrocław
- 21 lutego** – szkolenie *Utrzymanie i kontrola stanu technicznego obiektów budownictwa mieszkaniowego i użyteczności publicznej w świetle aktualnych zmian prawa budowlanego oraz przepisów wykonawczych – stan prawny 01.01.2013*, Legnica
- 22 lutego** – szkolenie *Projektowanie posadowień bezpośrednich według EUROKODU 7*, Wałbrzych (potem 27 lutego Jelenia Góra, 12 kwietnia Legnica)
- 28 lutego** – III Seminarium Inżynierskie *Nowoczesna prefabrykacja betonowa i autoklawizowany beton komórkowy*, Wrocław
- 13 marca** – szkolenie *Utrzymanie i kontrola stanu technicznego obiektów budownictwa mieszkaniowego i użyteczności publicznej w świetle aktualnych zmian prawa budowlanego oraz przepisów wykonawczych – stan prawny 01.01.2013*, Wałbrzych
- 14 marca** – szkolenie *Utrzymanie i kontrola stanu technicznego obiektów budownictwa mieszkaniowego i użyteczności publicznej w świetle aktualnych zmian prawa budowlanego oraz przepisów wykonawczych – stan prawny 01.01.2013*, Jelenia Góra
- 14 marca** – spotkanie szkoleniowo-integracyjne członków DOIIB z obwodu zgorzeleckiego i lubańskiego, Zgorzelec
- 22 marca** – cykl wykładów organizowany przez DOIIB w ramach TARBUDE 2013, Wrocław
- 27 marca** – posiedzenie Rady DOIIB
- 4 kwietnia** – spotkanie szkoleniowo-integracyjne w ramach obchodów X-lecia DOIIB, Zgorzelec
- 20 kwietnia** – XII Zjazd DOIIB

INFORMACJE O INNYCH PRZYGOTOWYWANYCH KONFERENCJACH I SZKOLENIACH BĘDĄ PODAWANE NA STRONIE INTERNETOWEJ DOIIB (www.dos.piib.org.pl)



Fot. P. Rudy



Fot. P. Rudy

9 stycznia, uroczystość wręczenia uprawnień budowlanych

5 PAŹDZIERNIKA 2012 SPOTKANIE SZKOLENIOWO-INTEGRACYJNE W JAWORZE

5 października 2012 roku w Jaworskim Ośrodku Kultury odbyło się spotkanie szkoleniowo-integracyjne dla członków Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa z powiatu jaworskiego.

Przybyłych przywitał przewodniczący Rady DOIIB Eugeniusz Hotała, przedstawiając informację o aktualnej działalności izby. Małgorzata Jakimowicz, naczelnik Wydziału Architektury i Budownictwa Starostwa Powiatowego w Jaworze, wygłosiła wykład na temat problemów związanych z procedurami formalno-prawnymi przy wydawaniu pozwolenia na budowę, a Mirosław Drozd, Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego w Jaworze miał prelekcję: „Zakończenie

procesu inwestycyjnego w świetle ustawy Prawo Budowlane”.

W drugiej części wygłoszone zostały trzy wykłady. O bezpieczeństwie pracy na budowie mówił Jarosław Głowacki, nadinspektor Okręgowej Inspekcji Pracy we Wrocławiu. Metody wentylacji w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych przedstawił Marcin Pławecki, przedstawiciel firmy Aereco Wentylacja. Część panelowa zakończyła się wykładem Rafała Dudy z firmy Saint-Gobain Construction Products Polska: „Systemy dociepleń – najczęstsze błędy – jak ich unikać”. Spotkanie zakończyło się uroczystą kolacją.

MM

25 PAŹDZIERNIKA 2012 SPOTKANIE SZKOLENIOWO-INTEGRACYJNE W PSARACH

25 października 2012 roku w hotelu Wena w Psarach odbyło spotkanie szkoleniowo-integracyjne dla członków Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa z powiatu trzebnickiego. Była to kolejna impreza wpisująca się w cykl obchodów dziesięciolecia DOIIB.

Zebranych przywitał Eugeniusz Hotała, przewodniczący Rady DOIIB. W pierwszej części szkolenia Teresa Bilińska

wygłosiła wykład o nowoczesnych standardach w budownictwie. Po przerwie były dwa wystąpienia. Włodzimierz Lewowski mówił o zasadach formułowania umów FIDIC, a Wiesława Grzelka-Wypych miała wykład: „Aktualne problemy budownictwa”.

Spotkanie zakończyło się dyskusją.

MM

23 I 24 LISTOPADA 2012 SPOTKANIE SZKOLENIOWO-INTEGRACYJNE W KUDOWIE ZDROJU

W dniach 23 i 24 listopada 2012 roku w hotelu Kudowa odbyło się spotkanie szkoleniowo-integracyjne dla członków Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa z powiatów kłodzkiego i ząbkowickiego.

Spotkanie otworzył w piątek 23 listopada przewodniczący Rady DOIIB Eugeniusz Hotała, przedstawiając informację o aktualnej działalności izby. Agnieszka Znamiec, naczelnik Wydziału Orzecznictwa Administracyjnego Wojewódzkiego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego we Wrocławiu wygłosiła wykład: „Rodzaje samowoli budowlanych – kazusy, orzecznictwo sądowo-administracyjne. Legalizacja starych samowoli budowlanych”. Następnie odbyły się wystąpienia sponsorów imprezy. Swoje produkty prezentowali przedstawiciele firm Promat TOP, TERMAT, Stowarzyszenia Producentów Wapna i ATLAS. Po przerwie,

Dariusz Redlicki, inspektor Okręgowej Inspekcji Pracy we Wrocławiu wygłosił wykład: „Bezpieczeństwo przy robotach budowlanych. Podstawowe przyczyny wypadków oraz najczęstsze nieprawidłowości stwierdzone podczas kontroli Państwowej Inspekcji Pracy”. Dzień zakończył się uroczystą kolacją.

24 listopada program panelowy rozpoczął się od wykładu Agnieszki Znamiec o procedurach legalizacyjnych i naprawczych według ustawy Prawo budowlane. Po przerwie był drugi wykład pani Znamiec. Tym razem tematem była: „Procedura legalizacji samowolnej zmiany sposobu użytkowania według ustawy Prawo budowlane”. Po obiedzie uczestnicy rozjechali się do domów.

MM

7 GRUDNIA 2012 SPOTKANIE SZKOLENIOWO-INTEGRACYJNE W DZIERŻONIOWIE

7 grudnia 2012 roku w hotelu Dama Pik w Dzierżoniowie odbyło się spotkanie szkoleniowo-integracyjne dla członków Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa z powiatu dzierżoniowskiego. Była to kolejna z serii imprez wpisujących się w cykl obchodów dziesięciolecia DOIIB.

Przybyłych powitał przewodniczący Rady DOIIB Eugeniusz Hołała, przedstawiając jednocześnie informację o aktualnej działalności izby. O problemach związanych z procedurami formalno-prawnymi przy wydawaniu pozwolenia na budowę mówił Andrzej Wilkos, naczelnik Wydziału Archi-

tektury i Budownictwa Starostwa Powiatowego w Dzierżoniowie. Z kolei Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego w Dzierżoniowie, Krzysztof Umiński, miał prelekcję: „Zakończenie procesu inwestycyjnego w świetle ustawy Prawo budowlane”. W drugiej części szkolenia wygłoszono jeszcze dwa wykłady: „Przydomowe oczyszczalnie ścieków, separatory, przepompownie” i „Świetliki, klapy i okna oddymiające”. Pierwszy przygotowany przez przedstawiciela firmy KESEL, drugi pracownika D+H Polska.

Spotkanie zakończyło się uroczystą kolacją.

MM



Fot. Archiwum DOIIB

Spotkanie szkoleniowo-integracyjne w Kudowie Zdroju



Fot. Archiwum DOIIB

Spotkanie szkoleniowo-integracyjne w Kudowie Zdroju



Fot. Archiwum DOIIB

Spotkanie szkoleniowo-integracyjne w Dzierżoniowie



Fot. Archiwum DOIIB

Spotkanie szkoleniowo-integracyjne w Dzierżoniowie

O ustawie ułatwiającej dostęp do wykonywania zawodów budowlanych

Rozmowa z dr. hab. inż. Krzysztofem Parylakiem, kierownikiem Zakładu Geotechniki Instytutu Budownictwa Uniwersytetu Przyrodniczego we Wrocławiu, a także przewodniczącym Zespołu Prawno-Regulaminowego Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i członkiem Komisji Prawno-Regulaminowej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa

Chyba już od roku, jeśli nie dłużej, słyszymy o „deregulacji dostępu do zawodów” i o „ułatwieniu dostępu do wykonywania zawodów”. Dotyczy to około 50 profesji do których wykonywania trzeba mieć specjalne uprawnienia. Deregulacji ma podlegać również nasz zawód, zawód inżyniera budownictwa. Czy może Pan w krótkich słowach wyjaśnić na czym to polega i co się ma zmienić w wyniku deregulacji.

– Nie zamierzam podejmować dyskusji na temat zmian dotyczących regulacji innych zawodów. Chciałbym się skupić na naszych sprawach.

W budownictwie, w dobie wysokich technologii i specjalizacji, rozsądną potrzebą jest dobrze pojęty rozwój kadry i podnoszenie ich kwalifikacji. W poszczególnych specjalnościach wchodzi coraz to nowsze skomplikowane rozwiązania wymagające specjalistycznej i analitycznej wiedzy.

Dotychczasowa ustawa wypracowywana od 1974 roku przy udziale i w oparciu o opinie grup inżynierów z wielu stowarzyszeń naukowo-technicznych, a w ostatnim dziesięcioleciu przez działającą na wzór struktur unijnych Polską Izbę Inżynierów Budownictwa została uformowana na odpowiednio dobrym poziomie. Jednakże panujący w filozofii gospodarczej ostatnich lat „menedżeryzm” z zasadą, że każdy może robić wszystko sprawił,

że decydentami stały się także osoby nie mające merytorycznie z kierowanymi resortami nic wspólnego. Efektem tego są wprowadzane w ostatnich latach do Prawa budowlanego niewłaściwe zapisy, w tym także wprowadzona niemal nakazowo „ustawa deregulacyjna”. Możliwości dogłębnej dyskusji i skutecznych społecznych przeciwdziałań stają się niewielkie, a ostateczne decyzje i tak podejmują podobnie niekompetentni w tym zakresie posłowie. Nietrudno sprawdzić, że w Sejmowej Komisji Infrastruktury i Budownictwa poprzedniej kadencji Sejmu wśród 40 jej członków było tylko 3 inżynierów, a w tym tylko 1 inżynier budownictwa. Jak takie grono bez profesjonalnej znajomości problematyki może kompetentnie wyrokować o zapisach dotyczących złożonego procesu projektowania, budowy, eksploatacji obiektów i związanych z tym uwarunkowań. Nie można zatem wykluczyć, że w takim układzie o kształcie Prawa budowlanego nie decydują racjonalne argumenty autoritetów, ale być może pomysły zainteresowanych określonymi zmianami „grup lobbystycznych”. Dla uzasadnienia przytoczę wprowadzone w ten sposób do Prawa budowlanego w ostatnich 2 latach niewłaściwe zapisy.

Przy okazji wprowadzania ustawy o zmianie Prawa wodnego oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. nr 32 poz. 159 z 2011 r.) zapisem art. 3 dopisano zmianę w art. 62 Prawa budowlanego



Fot. Archiwum K. Parylak

w postaci ust. 6a, stanowiącą że: *Kontrolę stanu technicznego i stanu bezpieczeństwa budowli piętrzących mogą przeprowadzać także upoważnieni pracownicy państwowej służby do spraw bezpieczeństwa budowli piętrzących* (którymi są pracownicy Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej). Zatem, o ile dotychczas odbywającą się co 5 lat kontrolę stanu technicznego budowli hydrotechnicznej powinna przeprowadzać osoba posiadająca uprawnienia budowlane w odpowiedniej specjalności (to jest inżynier budownictwa, który uzyskał uprawnienia budowlane i jest ubezpieczony w izbie inżynierów budownictwa, czego wymaga art. 12 Prawa budowlanego), to wprowadzonym zapisem nadano te uprawnienia także osobom upoważnianym przez Dyrektora IMGW. Nie można zatem wykluczyć, że w świetle takiego zapisu kontrolę

aktualności

stanu technicznego dużej budowli hydrotechnicznej może wykonywać nawet wskazana przez niego sekretarka. TO JEST DOPIERO DEREGULACJA! Zapomniano przy tym zmienić artykuł stanowiący, że osoba wypełniająca samodzielną funkcję techniczną w budownictwie, a nie posiadająca odpowiednich uprawnień zagrożona jest karą pozbawienia wolności do roku – tu współczuję sekretarce. Skierowane w minionym roku w tej sprawie stanowisko Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa do Ministra Środowiska pozostało zamieciono pod dywan.

Inny przykład to wprowadzenie w 2012 roku w ramach Ustawy deweloperskiej (Dz. U. nr 133 poz. 137 z 2012 r.) w art. 35 zmian nie mających nic wspólnego z deweloprestwem, bo dotyczących geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Prawo budowlane, art. 34, ust. 6, p. 2). Do zapisu: *minister do spraw budownictwa wprowadzi na drodze rozporządzenia zasady ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych dodano: uwzględniając przydatność gruntu na potrzeby projektowania obiektu i jego charakteru*. Dodanie zapisu „badanie gruntu” zamiast „badania stanu i właściwości podłoża budowli” jest spłaszczeniem wymaganych czynności poprzez zawężenie problemu do badania gruntu. Daje to możliwość ograniczenia zadania do stosunkowo prostych oznaczeń wykonywanych powszechnie w ramach tak zwanych badań geologiczno-inżynierskich.

Określanie do potrzeb budownictwa technicznych właściwości gruntów wymaga uprawnień budowlanych i każdorazowo jest naruszaniem przez geologów art. art. 12 i 91 Prawa budowlanego. Skutki tego są udokumentowane – ponad 65% wszystkich awarii budowlanych w Polsce spowodowane jest wadliwą współpracą budowli z podłożem. Zatem ukryta deregulacja trwa.

Czy w takim razie ustawa deregulacyjna nie spowoduje popsucia Prawa budowlanego i rozwodnienia odpowiedzialności?

– Nieprawidłowości jest kilka. Oto trzy najważniejsze.

Po pierwsze proponowane w projekcie ustawy włączenie do jednej specjalności konstrukcyjno-budowlanej specjalności drogowej, kolejowej i mostowej oraz wyburzeniowej byłoby niepoprawne i wysoce szkodliwe także z merytorycznego punktu widzenia. Co więcej zmiany te oparto na założeniu o wyczerpującej i wielokierunkowej wiedzy absolwenta uczelni. Do tego wprowadza się je w czasie nagłościonych ewidentnych awarii i katastrof jakimi miały miejsce ostatnio w Warszawie i spowodowane były brakiem wiedzy odpowiednio wyspecjalizowanych kadr. Tu mam na myśli zjawisko kurczawki na linii budowanego metra – popełniono błędy z zakresu geotechniki. Druga sprawa to stagnowanie wody na płycie stadionu narodowego – elementarny błąd z zakresu odwodnień budowli. No i trzecia, to konieczność wyłączenia pasów startowych nowej płyty lotniska w Modlinie – błędy fundamentowania, a być może i rozpoznania podłoża.

Drogi, koleje i mosty są budowlami inżynierskimi liniowymi i charakteryzują się odmiennymi obciążeniami oraz zmiennymi warunkami projektowania i budowy. W przypadku specjalności drogowej dodatkową specyfiką jest inżynieria ruchu, to jest ocena warunków bezpiecznego zachowania się pojazdów i pieszych na drogach i ulicach. Obejmuje ona ponadto problematykę budowy kolei i lotnisk, która ma jeszcze inną specyfikę.

Studenci na kierunku budownictwo w specjalności konstrukcyjno-budowlanej przedmiotów z budownictwa kolejowego, drogowego czy mostowego nie mają prawie wcale lub w niewielkim stopniu. Osoby uzyskujące formalne upoważnienie do wykonywania samo-

dzielnych funkcji technicznych w zakresie merytorycznym odpowiadającym obecnie trzem różnym specjalnościom nie byłyby odpowiednio przygotowane do wykonywania tych funkcji w całym zakresie nowej specjalności. W ten sposób tworzy się fikcję prawną, która może doprowadzić do drastycznych skutków. Natomiast studenci studiujący specjalności drogową, kolejową lub mostową są merytorycznie przygotowani do realizacji tych zawodów. To tak samo jakby lekarza internistę upoważnić do wykonania operacji oka. Natomiast dobrym rozwiązaniem jest wydzielenie, mającej także odrębną specyfikę specjalności hydrotechnicznej.

Po drugie, wielkim nieporozumieniem jest projektowane skreślenie art. 15 Prawa budowlanego to znaczy wyeliminowanie funkcji rzeczoznawcy budowlanego, co nie ma żadnego związku z ułatwieniem dostępu do zawodu, a zmniejsza motywację do jego doskonalenia. Rzeczoznawcą powinien być wybitny znawca zagadnień w określonym obszarze budownictwa. To najwyższy stopień przygotowania zawodowego, a skalowanie poziomu wiedzy, doświadczenia i poziomu jakości jest potrzebnym gospodarce i środowisku inżynierów bodźcem do podnoszenia awansu zawodowego. Powoływanie rzeczoznawcy ma miejsce w przypadkach spraw trudnych i spornych, gdzie jako ekspert powinien umiejętnie rozstrzygać powstałe wątpliwości. Od 10 lat funkcje te nadawane są tylko przez Komisję Kwalifikacyjną Krajowej Izby Inżynierów Budownictwa w ściśle określonej procedurze. Rzeczoznawcy są wpisani do Krajowego Rejestru Specjalistów w swoich specjalizacjach. Jeśli wyrówna się wszystkie uprawnienia dla wszystkich (z technikami włącznie), to kogo będzie można powołać na eksperta? Kto będzie autorytetem?

Po trzecie, za niewłaściwe uważam połączenia uprawnień wykonawczych

i projektowych. Nie każdy inżynier chce być projektantem i nie każdy może spełniać się w roli kierownika budowy. Jednoczesne wymaganie dwóch praktyk może przyczynić się do utrudnienia awansu zawodowego osób ubiegających się o uprawnienia wykonawcze. Wymóg aby każdy inżynier odbył jednocześnie praktykę na budowie i praktykę w biurze projektów spowoduje, że nastąpi blokada miejsc w praktykach zawodowych, a więc utrudnienie dostępu do zawodu. Również niewłaściwe i dające możliwości dokonywania oszustwa jest przyzwolecie na prowadzenie praktyki projektowej nie przez projektanta, ale przez „patrona” posiadającego odpowiednie uprawnienia budowlane, który będzie ponosił odpowiedzialność tylko przez rok, to jest w praktyce nigdy. Praktyka projektowa może stać się fikcją.

Za pozytywne można natomiast uznać nadawanie uprawnień technikom budowlanym.

Czy są w sprawie tych zmian prowadzone jakieś konsultacje ze środowiskiem inżynierów budownictwa?

– Przeprowadzono konsultacje społeczne. Polska Izba Inżynierów Budownictwa wypowiedziała się w nich przeciw wprowadzeniu prawie wszystkich proponowanych zmian i oczekuje przeniesienia ich do rozstrzygnięć w ramach mającego powstać Kodeksu budowlanego.

Czy Pana zdaniem prace nad projektem ustawy można uznać za skończone, czy należy coś jeszcze zmienić?

– W świetle tego co wcześniej powiedziałem, z chwilą skierowania rządowej ustawy do Sejmu, mając na uwadze pośpiech i obserwowaną ogólnikowość dyskusji oraz fakt, że chodzi także o inne zawody, szanse na racjonalne korekty i wskazanie nieprawidłowości są niewielkie.

Kiedy możemy się spodziewać gotowej ustawy?

– Tego nie wiem, ale sądzę że do maja tego roku.

Trwają teraz prace nad nową ustawą Prawo budowlane, czy to się jakoś

łączy z deregulacją dostępu do zawodów budowlanych?

– Planuje się wprowadzić Kodeks budowlany łączący zagadnienia kilku ustaw. Ponadto różne drobniejsze zmiany wprowadzane są do Prawa budowlanego przy różnych okazjach najmniej raz na rok. Mówiłem o tym na początku.

Już na koniec chciałam Pana, osobę dobrze poinformowaną i trzymającą rękę na pulsie w sprawach prawno-regulaminowych zapytać czy szykują nam się jeszcze jakieś zmiany w przepisach budowlanych.

– Spodziewane zmiany – to zmiany w ustawie o samorządzie zawodowymi inżynierów budownictwa i architektów, która musi być dostosowana do Prawa budowlanego, no i zmiany w stosownych rozporządzeniach.

Dziękuję za interesującą rozmowę.

Rozmawiała Agnieszka Środek

SPOTKANIE W POCZDAMIE

19 października 2012 roku w Poczdamie odbyło się 12. Seminarium Rzeczników zorganizowane przez Brandenburgską Izbę Inżynierów (BBIK). W seminarium uczestniczyła delegacja Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Spotkanie było okazją do wręczenia medali *Zasłużony dla Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa*. Za wieloletnią współpracę, wspólne inicjatywy i nieustającą życzliwość dla środowiska polskich inżynierów odznaczonych zostali: Wieland Sommer

– dotychczasowy Prezydent BBIK oraz Martin Wulff-Woesten – Dyrektor Biura BBIK.

Delegaci DOIIB spotkali się również z aktualnie urzędującym Prezydentem Brandenburgskiej Izby Inżynierów – Matthiasem Krebssem oraz z członkami nowego Zarządu BBIK wybranymi w sierpniu 2012 roku. Prezydent Krebs zadeklarował kontynuację dotychczasowej współpracy z naszą Izbą a także z innymi polskimi izbami okręgowymi.



Poczdam, Wieland Sommer (drugi od lewej strony) i Martin Wulff-Woesten (pierwszy od prawej strony)

INŻYNIER ROKU 2011 INŻYNIER ROKU 2011 INŻYNIER ROKU 2011

NAGRODA INŻYNIER ROKU 2011 W KATEGORII „PROJEKTANT”: PROJEKTANCI MOSTU RĘDZIŃSKIEGO

Fot. Archiwum BBKS-PROJEKT



Most Rędziński, którego projektanci otrzymali tytuł Inżyniera Roku, jest integralną częścią nowo wybudowanej obwodnicy Wrocławia.

Tak duży most jak Rędzin to zadanie na tyle trudne i skomplikowane, że zajmował się nim osobny zespół – zauważa prof. Jan Biliszczyk, główny projektant mostu Rędzińskiego i szef Zespołu Badawczo-Projektowego Mosty Wrocław.

Słowa te potwierdza mgr inż. Marek Suchy, główny projektant Części 2. Autostradowej Obwodnicy Wrocławia

dodając – Ze względu na dużą trudność w projektowaniu i realizacji mostu, tego nietypowego obiektu, inwestor i projektanci zdecydowali się na wydzielenie go z projektu, zdobycie osobnego pozwolenia na budowę i wcześniejsze rozpoczęcie realizacji w stosunku do reszty AOW. Okazało się, że dobrze przewidywaliśmy, bo choć budowa mostu rozpoczęła się wcześniej, to skończyła się w tym samym momencie co reszta AOW. Właśnie ze względu na duży stopień skomplikowania i wynikłe z niego trudności.

Budowa mostu kosztowała około 570 milionów złotych. Jan Biliszczyk podkreśla, że wykonawca zmieścił się w kosztach, co przy tak dużej inwestycji jest sukcesem. Rędzin jest mostem podwieszonym na jednym pylonie, ma długość 1742 metrów, licząc z estakadami. Od pylonu do najbliższej podpory mierzy 256 metrów. Jest to największy most podwieszony do jednego pylonu w Polsce. Pod tym względem zajmuje 18 miejsce na świecie. Przy jego budowie zastosowano metodę nasuwania segmentów.

Do dość niezwykłych rozwiązań należy to, że most składa się z jednego pylonu i dwóch niezależnych pomośców, przez co niesymetryczne obciążenia

Skład nagrodzonego zespołu:
Jan Biliszczyk (główny projektant),
Wojciech Barcik, Jadwiga Bator,
Tomasz Czerwiec, Józef Iwaniec,
Jerzy Onysyk, Jan Piasecki,
Przemysław Prabucki, Marek Suchy,
Mariusz Sułkowski, Zenon Traciński,
Artur Tukendorf, Kamil Tukendorf

Fot. P. Rudy



INŻYNIER ROKU 2011 INŻYNIER ROKU 2011 INŻYNIER ROKU 2011

żenia powodują ekstremalne wyężenia konstrukcji. Dlatego konstrukcja pylonu wymagała specjalnych obliczeń i analiz. Baliśmy się czy wytrzyma takie siły – komentuje projektant.

Most podczas budowy przetrwał powódź, która zupełnie zniszczyła infrastrukturę technologiczną i wstrzymała prace na około miesiąc czasu. Trudno było spełnić wymagania ochrony środowiska. Dla dwóch chronionych gatunków owadów: kozioroga dębosza i pachnicy dębowej, na terenie budowy postawiono specjalne konstrukcje z drewna, w których mogły się one za-

gnięździć po zniszczeniu ich naturalnych miejsc występowania. Konstrukcje te nie zostaną usunięte, ale ulegną naturalnemu rozkładowi.

We wrześniu odbył się w Seulu kongres IABSE (Międzynarodowego Stowarzyszenia Inżynierów Mostów i Konstrukcji) i tam dostaliśmy do wygłoszenia trzy piętnastominutowe referaty na temat mostu Rędzińskiego. Podobny czas otrzymał jeszcze tylko jeden inny projekt z USA i jeden z Korei – zauważa Jan Biliszczuk, co świadczy o tym, że nasz projekt został uznany za wart przybliżenia inżynierom

na świecie. Proszę zauważyć, że Polska nie jest krajem, który na arenie międzynarodowej dominuje w konstrukcji mostów, jest to więc tym wartościowszy wyraz uznania. Osobiście szczególnie jestem zadowolony także z tego, że wrocławianie mówili mi, że są dumni, że w ich mieście powstały tak ciekawe konstrukcje jak nasz most i obwodnica. Podsumowując – most Rędziński stał się dla mieszkańców miasta wartością i źródłem dumy.

Mateusz Myślicki

WYRÓŻNIENIE W KATEGORII „PROJEKTANT”: PROJEKTANCI CZĘŚCI 2. AUTOSTRADOWEJ OBWODNICY WROCŁAWIA



Fot. Archiwum BBKS-PROJEKT

Część 2. Autostradowej Obwodnicy Wrocławia, której projektanci otrzymali wyróżnienie w konkursie, rozpoczyna się węzłem Wrocław Lotnisko i obejmuje odcinek autostrady A8 od kilometra 13,5 do zakończenia w węźle Pawłowice na kilometrze 28,4, a także łącznik Długołęka o długości około 6,2 km. Wyłączony z niej jest most Rędziński położony pomiędzy 18 a 20 kilometrem autostrady A8. Marek Suchy, szef biura projektowego BBKS-PROJEKT, główny projektant Części 2. AOW i koordynator całego przedsięwzięcia zauważa

jednak, że wyłączenie mostu z projektu AOW było tylko teoretyczne. Wiązało się ze zdobyciem osobnego pozwolenia na budowę i objęciem odrębnym kontraktem tak skomplikowanego obiektu jak most Rędziński. Jednak większość osób wchodzących w skład zespołu projektującego most pojawia się także w zespole projektującym Część 2. AOW.

Akurat do nagrody DOIIB zgłaszaliśmy most i Część 2. AOW osobno, ale na przykład do nagrody „Dolnośląska Budowa Roku”, przyznawanej

przez Dolnośląski Oddział PZITB zgłaszaliśmy je jako jeden projekt. Trzeba zdawać sobie sprawę, że jest to integralna całość – zauważa Marek Suchy. – Ta obwodnica to największa inwestycja na Dolnym Śląsku od kilkuset lat, jeśli nie największa w historii tych ziem. Jest to obiekt bardzo skomplikowany, w jego projektowaniu uczestniczyło ponad 200 osób, wykonano łącznie ponad 11000 rysunków. Trudno znaleźć inną inwestycję, która osiągnęłaby porównywalną skalę lub odgrywała tak dużą rolę w regionie.

INŻYNIER ROKU 2011 INŻYNIER ROKU 2011 INŻYNIER ROKU 2011

Fot. P. Rudy



Skład wyróżnionego zespołu: Marek Suchy (główny projektant), Dariusz Adamowicz, Wojciech Barcik, Jadwiga Bator, Jan Biliszczuk, Waldemar Bober, Tomasz Czerwiec, Jan Dobrowolski, Mirosław Grzywna, Józef Iwaniec, Jerzy Lutogniewski, Jacek Małas, Zbigniew Nidecki, Jerzy Onysyk, Jan Piasecki, Przemysław Prabucki, Krzysztof Sieroń, Marek Sopot, Mariusz Sułkowski, Stanisław Sztuk, Zbigniew Szurlej, Antoni Szydło, Zenon Traciński, Romuald Tarczewski, Kamil Tukendorf, Andrzej Tułaza, Mieczysław Węgrzyniak, Maciej Zawada

Obwodnica została zaprojektowana głównie z myślą o rozładowaniu miejskich korków przez skierowanie na nią ruchu tranzytowego o dużym udziale samochodów ciężarowych. Jednocześnie, z uwagi na jej przebieg przez Wrocław i okolice pełni ona znaczącą rolę dla prowadzenia ruchu lokalnego. Prognozy ruchu wskazywały, że po otwarciu AOW, na najbardziej obciążonych odcinkach można się spodziewać średnio 30 tysięcy samochodów na dobę.

Po oddaniu obwodnicy do użytku pojawiały się głosy, że korki w mieście całkowicie nie znikły, ale Marek Suchy mówi wprost, że obwodnica nie przejmie całego ruchu miejskiego, a rozładowanie wszystkich korków wymaga wielu kolejnych inwestycji drogowych w samym Wrocławiu. Wskazuje też, że efekt jest widoczny, a liczby mówią same za siebie – przez obwodnicę przejeżdża do 50 tysięcy samochodów na dobę.

Obiekt, jak na jego skalę, powstawał stosunkowo prędko. *Od rozpoczęcia projektowania do otwarcia obwodnicy dla ruchu upłynęło około 6 lat* – opowiada szef BBKS. – *Najpierw przygotowano projekt budowlany dla Generalnej*

Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Następnie równoległe z uzyskiwaniem pozwoleń na budowę organizowane były przetargi na budowę AOW, odrębnie dla mostu Rędzińskiego, Części 1. AOW i Części 2. AOW. Po przetargach, na zlecenie wykonawców zajmowaliśmy się projektami wykonawczymi i one trwały już praktycznie do samego zakończenia budowy. Najpierw oczywiście była faza intensywnego projektowania, żeby wykonawca mógł szybko realizować kontrakt, natomiast uzupełnienia i korekty dokumentacji wykonywane były do czasu zakończenia inwestycji.

Termin realizacji robót budowlanych wynosił, w zależności od odcinka, od 26 do 39 miesięcy. Powstała droga o dwóch jezdniach, każda po 2 lub 3 pasy ruchu. Na nagrodzonej Części 2. AOW znajduje się także 20 obiektów mostowych, do których zaliczamy zarówno mosty, w tym Rędziński jak i wiadukty czy przejścia dla zwierząt. Znajdują się na niej też 3 bardzo ważne węzły komunikacyjne. Węzeł Wrocław Stadion, umiejscowiony na połączeniu autostrady z drogą nr 94, prowadzącą w kierunku Zielonej Góry. Węzeł Wroc-

ław Północ położony jest na drodze krajowej nr 5, łączącej Wrocław z Poznaniem. Przy tym węźle jest też przygotowany wiadukt, pod którym będzie prowadziła droga ekspresowa S5. Trzeci węzeł nosi nazwę Pawłowice, znany jest także także jako Wrocław Psie Pole. Na nim kończy się autostrada A8 i zaczyna droga ekspresowa S8, prowadząca w kierunku Oleśnicy oraz Łącznik Długołęka, czyli dwujezdniowa droga o długości około 6 kilometrów, łącząca autostradę A8 z dotychczasowym przebiegiem drogi nr 8.

Marek Suchy mówi – *Jeśli chodzi o ilość obiektów mostowych, to sama ilość nie jest aż tak niezwykła, na Części 1. AOW jest podobnie. Dużo ciekawsza jest ich łączna długość. Razem z mostem Rędzińskim jest to ponad 5,5 km, w porównaniu do około 1 kilometra długości na części 1. Sześć najdłuższych mierzy ponad 300 metrów każdy. Oznacza to, że ponad 35% autostrady jest prowadzone przez obiekty mostowe. To oczywiście powoduje dużo większy stopień skomplikowania całego projektu. Także koszt prowadzenia autostrady na obiekcie mostowym jest kilkukrotnie wyższy niż na nasypie.*

Cała AOW kosztowała około 3,5 miliarda złotych, w tym koszt Części 2. AOW to około 2,1 miliarda złotych.

Najciekawszym z obiektów mostowych i najdłuższym na całej AOW jest oczywiście most Rędziński – kontynuuje szef biura projektowego – ale na Części 2. znajdują się też inne obiekty mostowe o interesującej konstrukcji i znacznej długości. Niewiele krótsza od mostu Rędzińskiego, jest licząca 1597 metrów estakada nad polami irygacyjnymi, linią kolejową Poznań-Wrocław i ulicą Pelczyńską. 752 metry mierzy estakada w rejonie stadionu nad ulicą Kosmonautów i linią kolejową. Ciekawe konstrukcyjnie jest przejście dla zwierząt na łączniku Długołęka, jest to łukowy obiekt mostowy cały porośnięty trawą.

INŻYNIER ROKU 2011 INŻYNIER ROKU 2011 INŻYNIER ROKU 2011

Część 2. AOW zabezpieczona jest przed emisją hałasu ekranami akustycznymi (zsumowana długość ekranów po obu stronach drogi dla całej AOW to około 22 kilometry). Dla ekranów została zastosowana niespotykana w Polsce forma paraboliczna, która oprócz walorów estetycznych zwiększa o około 20 % pochłanianie hałasu. Dzięki temu ekrany nie muszą być tak wysokie jak ich proste odpowiedniki.

Na AOW zastosowano także ciekawe rozwiązanie kolorystyczne. Czerwonym kolorem oznaczony jest węzeł Wrocław Lotnisko, kolor niebieski przypisany jest węzłowi Wrocław Stadion, a żółty węzłowi Wrocław Północ. Są to kolory logo Wrocławia. Niektóre elementy na danych węzłach występują w tych przypisanych im barwach. Na przykład: gzymsy obiektów mostowych, oprawy oświetlenia oraz swoiste „bramy wjazdowe” do miasta. Bramy te oznaczono częściowo świecącymi konstrukcjami rurowymi o kształcie litery „W” zamontowanymi na ekranach akustycznych. W każdej z nich znajduje-

my wszystkie 3 kolory, ale kolor „przypisany” jest kolorem dominującym. W nocy elementy podświetlane świecą odpowiednio na żółto, niebiesko lub czerwono.

Proces budowy Części 2. obwodnicy wiązał się także z budową i przebudową infrastruktury towarzyszącej, takiej jak oświetlenie, sygnalizacje świetlne, kanały i zbiorniki deszczowe, przebudową kolektorów, instalacji kolejowych i innych sieci uzbrojenia. Właśnie na Części 2. robót tych było wyjątkowo dużo. Zwiększało to nakład pracy projektantów i wykonawców oraz stwarzało wiele problemów koordynacyjnych.

Na obwodnicy działa system informacji dla kierowców. W skład tego systemu wchodzi sporo elementów – rozpoczyna wyliczanie Marek Suchy – 18 kompletów znaków zmiennej treści, czyli widocznych na trasie „bram” z wyświetlaczami, 4 stacje pogodowe, które mierzą prędkość wiatru, temperaturę, ale także oblodzenie nawierzchni czy mgłę. Na obwodnicy zamontowane są 34 kamery, które obserwują sytu-

ację na drodze na obszarach węzłowych i na moście Rędziańskim. Są 4 stacje ważenia pojazdów w ruchu, w ten sposób możemy łatwo zidentyfikować te, które mają zbyt duży ładunek. Możemy także statystycznie zbadać jakiego typu samochody przez nie przejeżdżają. 13 stacji pomiaru natężenia ruchu zlicza liczbę przejeżdżających pojazdów – kończy wyliczenia szef BBKS i dodaje – te wszystkie instalacje są spięte światłowodem i połączone z centrum zarządzania ruchem, które tymczasowo funkcjonuje na węźle Bielany Wrocławskie, a docelowo będzie przeniesione do aktualnie budowanego budynku na węźle Wrocław Północ. Centrum to będzie zarządzało nie tylko AOW ale wszystkimi autostradami, a docelowo też drogami ekspresowymi na terenie województwa dolnośląskiego oraz częścią autostrad południowej Polski poza naszym województwem – kończy opowieść Marek Suchy.

Mateusz Myślicki

WYRÓŻNIENIE W KATEGORII „KIEROWNIK BUDOWY”: KIEROWNIK BUDOWY FARMY WIATROWEJ LIPNIKI

Wyróżniony Michał Ptaszyński jest inżynierem budownictwa o specjalizacji budownictwo podziemne i inżynieria miejska. Pracuje dla filii niemieckiej firmy WSB, która specjalizuje się w budowaniu i projektowaniu farm wiatrowych.

Obiekt w Lipnikach zaprojektowała hiszpańska firma Gamesa, która przez parę lat przygotowywała dokumentację projektową, zdobywała konieczne uzgodnienia i decyzje administracyjne, kończące się pozwoleniem na budowę. WSB kupiło od Hiszpanów gotowy projekt w 2009 roku.

Wiele firm jest w stanie zdobyć pozwolenia na budowę farmy wiatrowej, ale nie mają już później pieniędzy

na jego realizację – tłumaczy Michał Ptaszyński – budowa to koszty rzędu 200–300 milionów złotych, nie każdą firmę stać na wzięcie tak dużego kredytu. Akurat Hiszpanie mieli takie możliwości, ale posiadali już kilka pozwoleń na budowę farm i Lipniki zdecydowali się odsprzedać naszej firmie.

Przed budową farmy wiatrowej wybiera się dogodne miejsce i stawia maszt do pomiaru siły wiatru, który określi warunki wietrzności na danym terenie. Dopiero wtedy podejmuje się ostateczną decyzję o budowie. Farma Wiatrowa Lipniki została zbudowana na płaskowyżu położonym na wysokości 320 metrów nad poziomem

morza. Składa się z 15 turbin-wiatraków REpower MM92 o mocy znamionowej 2 megawaty.

Farma działa w okresach silnego wiatru, częściej jesienią i zimą niż latem, kiedy spotyka się gorące „stojące” powietrze – dodaje Michał Ptaszyński – ogólną sprawność farmy ocenia się na 30–40%. Żeby turbina generowała maksymalną możliwą ilość energii, to prędkość wiatru musiałaby stale przekraczać 12,5 metrów na sekundę. Przy prędkościach w przedziale od 3 do 12,5 metrów na sekundę turbiny generują niższą moc.

Do każdej turbiny wiatrowej należy doprowadzić drogę dojazdową oraz

INŻYNIER ROKU 2011 INŻYNIER ROKU 2011 INŻYNIER ROKU 2011

Fot. Archiwum M. Ptaszyński



Farma Wiatrowa Lipniki

przygotować plac montażowy o powierzchni 1000 metrów kwadratowych. Do montażu turbin stosuje się żurawie samochodowe lub gąsienicowe o nośności 1000 ton.

Prawdziwym wyzwaniem jest jednak fundament – mówi Michał Ptaszyński – jeden to 50–70 ton stali i 300–500 metrów sześciennych betonu. W Lipnikach pod każdym fundamentem znajduje się 40 kolumn DSM. Wiercenie kolumny odbywa się bez wstrząsów i jest wspomagane wypływem ząszynu cementowego. Po osiągnięciu głębokości założonej w projek-

cie następuje faza formowania kolumn DSM. Ze względu na występowanie niewielkich sił wyciągających w kolumnach, przewidziano nowatorskie rozwiązanie i zaprojektowano zbrojenie profilami stalowymi IPE.

W fundamencie instaluje się pierścień kotwiący, do którego po osiągnięciu przez beton odpowiedniej wytrzymałości przykręca się pierwszy segment wieży. Betonowanie wymaga dużej precyzji. Przy zastosowaniu pierścienia kotwiącego nie ma możliwości żadnej regulacji po zabetonowaniu, pierścień musi być idealnie wypoziomowany.

Turbina wiatrowa na plac budowy przywożona jest w elementach. Na ośmiu specjalnie przygotowanych samochodach. Na trzech przyjeżdżają segmenty wieży, trzy kolejne samochody przywożą łopaty wirnika, piastę i gondolę. Wysokość turbin w Lipnikach to 80 metrów a średnica wirnika – 92,5 metrów.

Linie kablowe średniego napięcia wraz z linią światłowodową układano w ziemi metodą bezwykopową. Maszyna, przypominająca kombajn rozcinała brudę w ziemi, jednocześnie umieszczając w niej cały system kabli. Metoda pozwala na układanie nawet 2 km linii kablowych w ciągu jednego dnia.

Najwięcej czasu poświęca się na etap przygotowania infrastruktury drogowej, budowę linii kablowych, stacji elektroenergetycznej i fundamentów. Montaż jednej turbiny może zająć nawet 13 godzin. Przy dobrej bezwietrznej pogodzie udało nam się w Lipnikach kilka turbin zmontować w rekordowo krótkim czasie. Cała farma zresztą też powstała ekspresowo, bo w 8 miesięcy – konkluduje Michał Ptaszyński.

Mateusz Myślicki

Fot. P. Rudy



Gala Inżynierska 2012, od lewej: Aleksander Nowak, Michał Ptaszyński, Eugeniusz Hotała

AUTOSTRADA ROZWOJU GOSPODARCZEGO

Rozmowa ze starostą trzebnickim Robertem Adachem o nadziejach związanych z budową drogi S5, ekologią i parku *homo erectusa*

Droga ekspresowa S5 autostradą rozwoju gospodarczego?

– Twierdzę, że to jest jedna z ważniejszych inwestycji, która spowoduje szybki rozwój naszego powiatu. Wzdłuż drogi będą powstały strefy aktywności gospodarczej, inkubatory przedsiębiorczości i firmy zajmujące się usługami logistycznymi, czy produkcją. Aktualnie podstawowym problemem przedsiębiorców jest logistyka dostaw. Ekonomia przyśpieszyła. Kiedyś przemieszczanie towarów trwało kilka tygodni. Dzisiaj mówimy o dostawach *just in time*, czyli maksymalnie w 24 godziny od producenta do sklepu, z pominięciem magazynów pośrednich, bo to są koszty. W takim kontekście bardzo ważne dla przedsiębiorców są węzły komunikacyjne, dające możliwość szybkich dostaw.

Te specjalne strefy ekonomiczne, które są w tej chwili w powiecie trzebnickim położone są właśnie przy drodze.

– Tak, w Prusicach i w Żmigrodzie funkcjonują filie Kamiennogórskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. W Prusicach jest fabryka Kaczmarka, a w Żmigrodzie Elektromontaż.

Do tego, aby powstawały zakłady produkcyjne i firmy dające ludziom zatrudnienie nie są konieczne instytucjonalne strefy ekonomiczne. Pamiętajmy, że według wytycznych UE strefy, z tymi wszystkimi preferencjami, które teraz tam są, będą mogły funkcjonować bodajże tylko do 2020 roku. Każde miasto i miasteczko powinno mieć w planie urbanistycznym wydzieloną strefę przemysłową, oddaloną od miejsca wypoczynku i zamieszkania. Generalnie w powiecie trzebnickim tak się dzieje.

W Trzebnicy to jest ulica Milicka, w Obornikach Śląskich ulica Siemianicka z firmą TechniSat. Są też duże firmy działające nieopodal terenów leśnych. Mam tu na myśli zakłady mięsne Tarczyński w Ujeźdźcu. Sądzę, że to nie jest zły pomysł – żywność powinna kojarzyć się z ekologią.

A na jakim etapie są teraz prace przygotowawcze do budowy drogi?

– Jest już budowana w naszym powiecie, w miejscowości Korzeńsko, od strony województwa wielkopolskiego. Został tylko krótki odcinek między Korzeńskiem a Autostradą Obwodnicą Wrocławia. I tutaj wojewoda wydał już praktycznie tak zwany ZRID (Zezwolenie na Realizację Inwestycji Drogowej), czyli dokument, który uprawnia do rozpoczęcia wykupu gruntów. Teraz jest to na etapie odwołań, ale jesteśmy dobrej myśli. Ta inwestycja ma szansę bardzo szybko ruszyć.



Fot. Archiwum Starostwo Powiatowe w Trzebnicy

Jest odwołanie?

– Tak, ale nie powinno być problemów, bo jesteśmy już na etapie realizacji projektu. Zatwierdzenie przebiegu, uzgodnienia środowiskowe, to wszystko już jest. Została faza realizacji, czyli wykupy gruntów, rozstrzygnięcie przetargu. I na to czekamy.



Fot. Archiwum Starostwo Powiatowe w Trzebnicy

Powiat trzebnicki, inwestycje: Szpital im. Świętej Jadwigi Śląskiej, Oddział Rehabilitacji

na Dolnym Śląsku

Z inwestycji komunikacyjnych jest jeszcze szynobus, wygodne połączenie Trzebnicy z Wrocławiem.

– Szynobus to też jedna z ważniejszych inwestycji. Funkcjonuje już kilka lat i stanowi doskonałe uzupełnienie komunikacji drogowej.

A inne inwestycje, nie tylko komunikacyjne?

– Inwestycje w infrastrukturę poprawiającą bezpieczeństwo zdrowotne. Zostały wyremontowane ośrodki zdrowia. W szpitalu w Trzebnicy rozbudowaliśmy oddział ratunkowy oraz wybudowaliśmy najnowocześniejszy ośrodek rehabilitacyjny na Dolnym Śląsku, częściowo wykorzystując fundusze z UE. Tu chcę zwrócić uwagę, że szpital imienia Świętej Jadwigi Śląskiej w Trzebnicy, znany z innowacyjnych operacji z zakresu mikrochirurgii ręki, jest zwykłym szpitalem powiatowym, nie klinicznym.

Kolejną grupą inwestycji są inwestycje w strukturę turystyczno-rekreacyjną. I tutaj mamy czym się pochwalić. Powstał aquapark w Trzebnicy, ośrodek rekreacyjny w Żmigrodzie. Wybudowaliśmy kilka hal sportowych. Powiat sam wybudował trzy nowe hale sportowe,

dwie w Trzebnicy i jedną w Obornikach Śląskich, budowały również gminy.

Jak już zaczęliśmy rozmawiać o zdrowiu, turystyce i rekreacji, to co ze statusem uzdrowiska dla Trzebnicy i Obornik Śląskich?

– „Status uzdrowiska” to dobrze brzmi, ale ma swoje wady i zalety. Jak zapytam: „A które z miast dolnośląskich ma status uzdrowiska?” To powiemy Świeradów Zdrój, być może Duszniki Zdrój, tak? A czy jest Pani pewna, że na przykład Karpacz ma status uzdrowiska?

Nie jestem pewna.

– Ja też nie jestem. Czyli tak naprawdę pytanie jest zasadnicze: „Czy do uprawiania turystyki w powiecie trzebnickim jest nam potrzebny status uzdrowiska?” Twierdzę, że nie.

Ustawa o statusie uzdrowiska stawia warunki. Na przykład: nie może być przemysłu w obrębie miasta. To może zahamować rozwój gospodarczy – małe firmy produkcyjne nie będą mogły się lokować w Trzebnicy czy w Obornikach. Dziś inaczej możemy walczyć o wizerunek miejsca ekologicznego. Wiadomo, że nie jeste-

śmy zainteresowani „brudnym przemysłem”. Jesteśmy w Europie, a Europa postawiła na ekologię. Każda produkcja musi być produkcją ekologiczną i każdy producent musi spełniać bardzo surowe normy.

Dziś nikt nie przyjedzie w jakieś miejsce tylko dlatego, że ma status uzdrowiska. Współczesny turysta przemieszca się, jest trochę tu, trochę tam. Dla niego reklama jednego miejsca nie ma sensu. Atrakcyjny musi być cały region. Turystyka dziesiętnastowieczna, czy z początku XX wieku w niczym nie przypomina współczesnej. Są badania, które pokazują, że turysta na wyjazd, co najmniej dwudniowy, wybiera miejsca oddalone przynajmniej 100 km od jego miejsca zamieszkania.

To z Wrocławia nikt nie przyjedzie.

– Przyjedzie, gdy stworzymy jakieś specjalne atrakcje. Na przykład ścieżkę rowerową. Z Wrocławia do Trzebnicy – pierwszy nocleg, do Obornik Śląskich – drugi, do Prusic – trzeci, do Żmigrodu – czwarty i do Milicza – piąty. Na taką wycieczkę współczesny turysta przyjedzie. Ta ścieżka jest już realizowana. Wybudowany już jest odcinek z Wrocławia do Machnic, ogłoszony przetarg na dokumentację odcinka z Machnic do Gruszczy. Powiat milicki wybudował już fragment z Gruszczy do Milicza. To jest całkiem inna forma uprawiania turystyki niż 100 lat temu – spacer, tętnie i muzyka. Dzisiaj tak prawie nikt nie wypoczywa, cała Europa wypoczywa aktywnie. Potrzebne są aquaparki, infrastruktura do uprawiania sportów czynnych, ale też potrzebne są „rozrywki rodzinne”. Na przykład bardzo dobrym pomysłem jest park archeologiczny *homo erectusa*.

To było głośne odkrycie. W Trzebnicy na Winnej Górze znaleziono obozowisko *homo erectusa*, pitekantropa. Jak to będzie wykorzystane?



Fot. Archiwum Starostwo Powiatowe w Trzebnicy

Powiat trzebnicki, inwestycje: Powiatowy Zespół Szkół nr 1, hala sportowa

– W planach jest stworzenie parku archeologicznego i muzeum. To jest zadanie gminy. Burmistrz ogłosił konkurs na zagospodarowanie terenu. Na powstanie parku trzeba jeszcze trochę poczekać.

Wiek tego znaleziska jest szacowany na około pół miliona lat. To najstarsze ślady *homo erectus* w Polsce i jedno z najstarszych w Europie. Trzeba to dobrze wykorzystać. Musi powstać nowoczesne muzeum multimedialne i interaktywne. Co najmniej takie jak Centrum Nauki Kopernik

w Warszawie. Powinno być interesujące dla wszystkich, dla dorosłych i dla dzieci.

Nie powiedzieliśmy jeszcze o jednym atucie powiatu trzebnickiego – pięknym krajobrazie. Tu jest po prostu bardzo ładnie.

– Powiat trzebnicki jest jednym z piękniejszych miejsc na Dolnym Śląsku. W promieniu 100 kilometrów od Wrocławia nie ma, moim zdaniem, piękniejszej krainy jak Wzgórza Trzebnickie, Lasy Milickie, Dolina Baryczy. Musimy dbać, żeby nie zepsuć tego krajobrazu.

Na przykład podjęliśmy decyzję (konwent wójtów, burmistrzów i starosta), że nie chcemy, aby wiatraki, farmy wiatrowe zaśmiecały nasz krajobraz. Nie chciałbym, żeby w gminie Oborniki Śląskie powstała spalarnia śmieci. Być może są to ekologiczne technologie, ale jeśli walczymy o wizerunek miasta – płuc Wrocławia, to takiej inwestycji nie powinno być.

Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiała Agnieszka Środek

JADWIGA ŚLĄSKA – KSIĘŻNA BEZ BUTÓW

O jedynej kanonizowanej kobiecie żyjącej na ziemiach polskich do czasów Jana Pawła II on sam powiedział: „W dziejach [...] stoi ona jakby postać graniczna, która łączy ze sobą dwa narody: naród niemiecki i naród polski. Łączy na przestrzeni wielu wieków historii, która była trudna i bolesna”.

Bawarska księżniczka

Data oraz miejsce urodzenia św. Jadwigi pozostają wciąż niepewne. Przyjmuje się, że urodziła się między 1178 a 1189 rokiem, prawdopodobnie w Bawarii, w rodzinnym zamku nad jeziorem Amer, blisko Świętej Góry Andechs.

Jej ojcem był tytułarny książę Mera-nu Bertold IV, matką Agnieszka Wetyńska z Miśni. Pięcioletnią Jadwigę rodzice oddali do opactwa benedyktynek w klasztorze Kitzingen około Würzburga. Tam w ciągu siedmiu lat nauczono ją pisać, czytać oraz iluminować przepisywane ręcznie księgi. W klasztorze poznała też łacinę, muzykę i śpiew kościelny oraz zdobyła szereg umiejętności praktycznych, jak prowadzenie gospodarstwa domowego, roboty ręczne czy pielęgnowanie chorych. Uczyła się również uprawy ziół leczniczych oraz robienia maści, plastrów i nalewek.

Jadwiga żoną, matką i księżną śląską

Za mąż wyszła młodo za jednego ze śląskich Piastów, Henryka I, syna Bolesława Wysokiego. Był to prawdopodobnie rok 1186, a Jadwiga mogła mieć zaledwie dwanaście lat. Data oraz miejsce ślubu pozostają nieznane, choć prawdopodobnie odbył się on na zamku w Andechs, bądź na dworze we Wrocławiu lub Legnicy. Na szczęście zaplanowane przez rodziców małżeństwo okazało się udane i szczęśliwe. Jadwiga miała duży wpływ na męża, ale nigdy nie narzucała mu swej woli. To on podejmował decyzje i jego podpis figuruje na dokumentach rozmaitych fundacji. Jadwiga była mu bardzo oddana. Gdy w 1229 roku dostał się do niewoli Konrada Mazowieckiego, Jadwiga, według legendy, miała pieszo i boso udać się z Wrocławia do Czerska i rzucić się tam do nóg Konradowi czym wyblagała uwolnienie męża.



Święta Jadwiga Śląska wg *Codex Slacoverdensis*, rycina ok. 1353

trochę historii



Fot. Yaan hipp//cosmos.wikipedia.org

Obrona Legnicy przed wojskami mongolskimi, rycina ok.1451

Urodziła siedmioro dzieci. Większość z nich zmarło bardzo wcześnie. Do dojrzałości dożyło dwoje. Henryk II, dziedzic, zginął w wieku 44 lat w bitwie pod Legnicą. Córka Gertruda zdecydowała się wstąpić do klasztoru trzebnickiego ufundowanego przez jej rodziców. Od 1232 roku pełniła w nim funkcję ksieni opactwa. Jako jedyna z rodzeństwa przeżyła swoją matkę. Zmarła rok po jej kanonizacji. Pochowano ją w trzebnickim kościele klasztornym, po latach została ogłoszona błogosławioną.

Po narodzinach siódmego dziecka w 1209 roku Jadwiga i Henryk I przed biskupem wrocławskim Wawrzyńcem uroczyście zawarliślub czystości. Jadwiga mogła mieć wówczas około 33 lat, a Henryk Brodaty około 43. Od tego czasu Henryk I nosił tonsurę mniszą oraz zapuścił brodę, przez co potomni nazwali go „Brodatym”. Zmarł w 1238 roku.

Działalność

Razem z Henrykiem I Jadwiga ufundowała kilka kościołów i klasztorów, a prawie przy każdym z nich niewielkie schroniska dla chorych i bezdomnych. Odegrała także ogromną rolę przy zakładaniu szpitala Świętego Ducha

w Wrocławiu, który był pierwszym tego rodzaju ośrodkiem w całym księstwie. W 1230 roku z jej inicjatywy powstał szpital dla trędowatych kobiet w Środzie a także tak zwany szpital wędrowny, dzięki któremu lekarze docierali do najbardziej odległych miejscowości. Do swych działań angażowała między innymi rycerskie zakony szpitalne, z których na przykład templariusze otrzymali od Henryka I wielką posiadłość w Oleśnicy Małej. Na swoim dworze zorganizowała ponadto szpitalik, w którym codziennie znajdowało utrzymanie 13 chorych i kalek.

Ponieważ Jadwidze zależało na bliskim kontakcie z ludźmi, nauczyła się języka polskiego i posługiwała się nim na tyle biegle, że była w stanie wypytować zwykłych ludzi o ich problemy. Na dworze księżnej obowiązywała karność oraz dobre obyczaje. Oprócz dam, dwór księżnej tworzyła także niewielka grupa mężczyzn duchownych i świeckich.

Jadwiga dbała o to, aby jej poddani nie byli zanadto uciskani. Niekiedy przewodniczyła sądom oraz darowała kary grzywny. Skazanym posyłała do więzień żywność, świece i odzież. Za zgodą męża ratowała niektórych od kary śmierci czy długiego więzienia

zamieniając je na prace przy budowie kościołów lub klasztorów. Poddanym dotkniętym klęskami żywiołowymi nakazywała rozdawać żywność mimo protestów zarządców jej dóbr. Objężdżając księstwo sama odwiedzała chorych oraz pomagała ubogim. Wspierała również zdolnych ale ubogich chłopców, którzy uczyli się we wrocławskiej szkole katedralnej. Wiele kościołów wyposażała w szaty liturgiczne haftowane przez jej dwórkę.

Według przekazów, mimo iż była księżną, cechowała się wielką skromnością, bywając jednocześnie nieustępliwą w swoich przekonaniach. Dobrze ilustruje to legenda mówiąca, iż w imię pokory i skromności Jadwiga chodziła boso, co jednocześnie pozwalało jej upodobnić się do swoich poddanych. Nie podobało się to jej mężowi, który na spowiedniku Jadwigi wymógł, aby ten zakazał jej takich praktyk. Przy stosownej okazji ksiądz podarował księżnej buty i poprosił, aby zawsze je nosiła. Jadwiga spełniła życzenie spowiednika nosząc ze sobą podarowane buty, tyle że przywieszzone na sznurku.

Zamknięta w klasztorze

Po śmierci Henryka I Jadwiga złożyła na ręce swojej córki Gertrudy śluby zakonne i jako zwykła zakonnica-mniszka zamieszkała w trzebnickim klasztorze. Przebywając w nim szerzyła kult św. Stanisława Biskupa. Już przed wstąpieniem do klasztoru praktykowała surową ascezę. Nie posiadała kosztownej biżuterii ani cennej garderoby. Chodziła ubrana we włosienicę i boso. Pragnęła naśladować surowe życie, które wiodła jej siostrzenica, św. Elżbieta z Turyngii, narzucając sobie pokuty, posty, biczowania oraz czuwania nocne. Przez 40 lat życia jadła niezwykle skromnie – jedynie dwa posiłki dziennie, w dodatku bezmięsne i bez nabiału.

W trakcie jej pobytu w Trzebnicy Śląsk najechała armia mongolska.

Jadwiga wraz z innymi zakonniceami schroniła się przed nią w Krośnie nad Odrą. 9 kwietnia 1241 roku miała tam wizję śmierci syna, który zginął tego samego dnia w bitwie pod Legnicą. Z Krosna wyruszyła w kierunku Legnickiego Pola karocą zaprzężoną w woły. Na polu bitwy odnalazła zwłoki syna pozbawione głowy. Rozpoznała je po 6 palcach u lewej stopy. Miała wtedy powiedzieć: „Boże dziękuję ci za takiego syna”.

Śmierć i kanonizacja

Zmarła dwa lata później 14 października 1243 roku wieczorem, w porze niesporów. Dlatego na dzień jej pamięci papież Klemens IV wyznaczył 15 października. W Polsce wspomnienie św. Jadwigi obchodzone jest jednak dzień później, w rocznicę jej pogrzebu. Jadwigę pochowano w kościele klasztorным w Trzebnicy.

Po śmierci Jadwigi, uważanej powszechnie za świętą, do jej grobu zaczęły napływać liczne pielgrzymki. Odwiedzali go nawet monarchowie, jak choćby Władysław Łokietek czy król węgierski Maciej Korwin. Siostry zakonne od początków ruchu pielgrzymkowego zaczęły spisywać łaski otrzymane za wstawiennictwem Jadwigi. Pierwszy cud zdarzył się w 1249 roku i było nim uzdrowienie kobiety z paraliżu i niegojących się ran. W 1260 roku siostry wniosły prośbę o kanonizację Jadwigi. Inicjatywa cysterek spotkała się z poparciem polskiego episkopatu oraz książąt piastowskich. O kanonizację Jadwigi zabiegał również papież Urban IV, który znał Jadwigę. Dokonał jej już jednak jego następca, papież Klemens IV w Witerbo, dnia 26 marca 1267 roku. Z tej okazji otwarto jej grób i relikwie Świętej przeniesiono do kaplicy św. Piotra. Dwa lata później wybudowano obecną kaplicę, w której spoczywa jej ciało.

Obecnie św. Jadwiga Śląska czczona jest między innymi jako patronka

Polski, Śląska, archidiecezji wrocławskiej, Trzebnicy, Wrocławia, Europy oraz uchodźców. W XX wieku obrona została patronką pojednania polsko-niemieckiego.

W ikonografii św. Jadwiga przedstawiana jest zwykle jako młoda mężatka w długiej sukni lub w książęcym płaszczu, z diademem lub mitrą książęcą na głowie, czasami w habicie cysterskim. Jej atrybutami są: buty trzymane w ręce, zawieszane na szyi lub leżące obok, krzyż, księga, figurka Matki Bożej, różaniec, ale najczęściej makietka kościoła w dłoniach.

Kościół i klasztor w Trzebnicy

Świątą pochowano w kościele klasztorным św. Bartłomieja w obrębie opactwa cysterskiego w Trzebnicy. Kościół klasztorный podniesiony do rangi bazyliki pod wezwaniem św. Jadwigi jest jednym z dwunastu największych XIII-wiecznych zabytków architektury sakralnej w Europie Środkowej. Wzniesiony w stylu romańskim, został przebudowany w stylu późnego baroku w latach 1741–1789. Do prezbiterium przylega kaplica św. Jadwigi z lat 1268–1275, w której znajduje się sarkofag św. Jadwigi dłuta Józefa F. Man-

goldta. Wykonany w latach 1679–1680 stanowi arcydzieło sztuki barokowej. Między kolumnami z czarnego marmuru dostrzeżemy alabastrową postać Jadwigi, którą przedstawiono z głową lekko uniesioną ku ołtarzowi i z modelem bazyliki w prawej dłoni. Figura ta może wprowadzić odwiedzającego w błąd, gdyż św. Jadwiga jest przedstawiona jako młoda dziewczyna, choć zmarła mając około 70 lat. W nawie głównej kościoła zawieszonych jest ponadto szereg obrazów ilustrujących legendę o Świętej.

Odwiedzając Trzebnicę można się również udać na spacer tak zwaną Dużą Ścieżką św. Jadwigi, którą przemierza się, wędrując za znakiem korony – w formie niebieskiej książęcej mitry z białym krzyżem. Szlak prowadzi do siedmiu kamieni medytacji, które znajdują się w miejscach związanych z życiem Świętej. Istnieje również Mała Ścieżka św. Jadwigi, którą tworzy 15 postumentów z kamiennymi księgami ukazującymi życiową drogę księżnej i przypominającymi 15 miejscowości z nią związanych, między innymi Trzebnicę, Wrocław, Wleń czy Krosno.

Wojciech Zalewski



Kościół św. Jadwigi i św. Bartłomieja w Trzebnicy

W ŻMIGRODZIE

Rozmowa z burmistrzem Żmigrodu Robertem Lewandowskim o inwestycjach, rewitalizacji zespołu pałacowo-parkowego oraz rozwoju turystyki w mieście i gminie Żmigród



Fot. Archiwum Miasta i Gminy w Żmigrodzie

Dużo zbudowano w ostatnich latach w mieście i gminie?

– Dużo. Wymieniać?

Oczywiście. Zapis rozmowy ukaże się w czasopiśmie „Budownictwo Dolnośląskie”. Czytających je inżynierów interesują sprawy inwestycji na Dolnym Śląsku.

– Zacznę od największej naszej inwestycji – modernizacji i rozbudowy kanalizacji na terenie gminy. Realizujemy ją poprzez spółkę samorządową Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej Dolina Baryczy, a całkowita jej wartość to 34 milionów złotych. Już jest wykonana kanalizacja w Borzęcinie i Radziądzu, która kosztowała 8 milionów złotych. W tej chwili zmagamy się z modernizacją kanalizacji w mieście, rozdzielamy kanalizację ogólnospławną na deszczową i sanitarną. Przy okazji modernizujemy wodociągi i budujemy kanalizację teletechniczną. Chcemy dać przyszłym operatorom możliwość przesyłania nowoczesnych mediów przez światłowód. Wyszliśmy z założenia, że jeśli już kopiemy to korzystamy

z okazji i maksymalnie dozbieramy miasto. No i nie ukrywam, że liczymy na czynsz dzierżawny od ewentualnych operatorów. Mieszkańcy będą mieli nowoczesne media, a gmina dochód.

Koniec całego zadania przewidziany jest za pół roku. W efekcie, sumując tę inwestycję z pracami wykonanymi w poprzednich latach, 60% mieszkańców gminy będzie miało kanalizację. Mogę powiedzieć, że to jest sukces, bo gmina zajmuje obszar 293 km² i jest największa w powiecie trzebnickim.

A inwestycje komunikacyjne?

– Oczywiście też są, w dzisiejszych czasach chyba najważniejsza jest dobra komunikacja. Zacznę od modernizacji linii kolejowej Wrocław – Rawicz. Ta inwestycja rozpoczęła się mniej więcej półtora roku temu. Na terenie naszej gminy jest dość zaawansowana, myślę, że w granicach 60–70%. Zakończenie robót jest planowane w 2014 roku. To jest zupełnie nowa linia kolejowa z pełną infrastrukturą. Pociągi będą mogły osiągać prędkość do 160 km/godz.

Budujemy i modernizujemy sporo dróg gminnych i chodników przy tych drogach. Każdego roku przeznaczamy kilkaset tysięcy złotych na kilka tego rodzaju inwestycji. Poza tym współpracujemy z zarządami dróg wojewódzkich i powiatowych. Współpraca polega na tym, że częściowo finansujemy chodniki przy budowanych przez nie drogach. Tu jako przykład mogę wymienić dwukilometrowy odcinek drogi wojewódzkiej między Żmigrodem a Miliczem, który jest właśnie teraz modernizowany. No i jest jeszcze inwestycja, która dopiero się zacznie i na którą

wszyscy czekamy – budowa przebiegającego przez gminę Żmigród odcinka drogi ekspresowej S5.

Kiedy to ma być?

– Według informacji, które mam sprzed tygodnia [rozmowa odbyła się 04.12.2012 – A.Ś.] przetarg na nasz dolnośląski odcinek, od Korzeńska do węzła „Widawa” Autostradowej Obwodnicy Wrocławia, ma być zorganizowany w przyszłym roku. To dla nas bardzo dobra wiadomość, bo wcześniej była mowa o 2014 lub 2015 roku. Jeśli przetarg odbędzie się w 2013 roku to końca prac można się spodziewać na przełomie 2015/2016. Trzy lata to nie jest odległa perspektywa. Ta droga to dla nas takie gospodarcze światło w tunelu. Będzie nam łatwiej pozyskiwać inwestorów, czyli tworzyć nowe miejsca pracy. Jeżeli z Wrocławia do Żmigrodu będzie można bezpiecznie, pewnie i bez korków dojechać w 20 minut to inwestorzy chętnie do nas przyjadą. S5 to jest coś na co bardzo czekamy.

Czy mówiąc o pozyskiwaniu inwestorów myślał Pan o strefie ekonomicznej? Co tam się dzieje?

– Strefę też miałem na myśli. Ona się oficjalnie nazywa: Podstrefa Żmigród Kamiennogórskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Małej Przedsiębiorczości. Strefę mamy od 2008 roku, zajmuje powierzchnię 17 ha. Możemy się pochwalić, że sprzedaliśmy już trzy działki, łącznie 9 ha. Pierwszy inwestor, Energomontaż Zachód, wybudował już halę produkcyjną z zapleczem socjalnym. Pracę znajdzie tam 100–120 osób. Drugi inwestor uzyskał

właśnie pozwolenie na budowę, więc w 2013 roku powstanie zakład produkcyjny. Trzecią działkę kupił Energomontaż Zachód, który chce tam stworzyć następny zakład pracy.

Kto jest tym drugim inwestorem?

– Firma ENFOREST z Wińska zajmować się będą produkcją pelety. To taki jeszcze mało w Polsce znany materiał opałowy z odpadów drzewnych.

Tak przy okazji. Jako gmina postawiliśmy na ekologię i w tej chwili wszystkie kotłownie mamy już zmodernizowane. Wykorzystujemy gaz ziemny, pelet, słomę, zrębki drewniane, solary. Dwie szkoły już od kilku lat ogrzewane są słomą. Bardzo dobrze to się sprawdza, tanio i ekologicznie.

Wróćmy jeszcze do inwestycji. Chciałabym porozmawiać o rewaloryzacji zespołu pałacowo-parkowego.

– Inwestycję skończyliśmy w tym roku. Kosztowała 10 milionów złotych, z czego 6 milionów to pieniądze z funduszy unijnych. Odremontowana została obronna wieża mieszkalna. Znajdują się w niej punkt informacji turystycznej, sala wystawiennicza, apartament i sala konferencyjna. Udośćpniliśmy zabezpieczone ruiny pałacu, a w pałacowych piwnicach przygotowaliśmy pomieszczenia na lokal gastronomiczny. Przeprowadzona została renowacja 14-hektarowego parku krajobrazowego. Odtworzono sieć alejek i ogród rododendronów, odmulono stawy, wybudowano obiekt małej architektury. Dzięki tej rewaloryzacji mieszkańcy Żmigrodu mogą na co dzień korzystać z pięknego parku. Mamy również nadzieję, a raczej jesteśmy przekonani, że będzie to magnes dla turystów.

Czyli liczy Pan na rozwój turystyki. Ale czy taka rewaloryzacja parku coś zmienia? Wszyscy wszędzie liczą na rozwój turystyki. Żeby zachę-

cić ludzi do przyjazdu, trzeba zaoferować coś bardzo interesującego i niezwykłego.

– Rewaloryzacja zespołu pałacowo-parkowego to jedna z wielu rzeczy. Tu są piękne tereny, lasy, Stawy Milickie – największy kompleks stawów rybnych w Europie, Park Krajobrazowy Dolina Baryczy. Zespół pałacowo-parkowy nazywamy „bramą zachodnią Parku Krajobrazowego Dolina Baryczy, bo tu mniej więcej zaczyna się park.

Powiedział Pan: „Stawy Milickie” a przecież jesteście w Żmigrodzie.

– To są stawy żmigrodzko-milickie. Mówi się karp milicki, ale to jest karp, który pochodzi ze stawów znajdujących się na terenie kilku gmin – Żmigrodu, Milicza, Krośnic, Twardogóry. Tych stawów jest bardzo dużo [ok. 280, łączna pow. ok. 77 km² – A.S.]. Najwięcej w okolicach Milicza, Żmigród jest na drugim miejscu. To wszystko jest jedną krainą. Poprzez Stowarzyszenie Gmin Turystycznych Wzgórz Trzebnickich i Doliny Baryczy budujemy markę turystyczną. Staramy się przyciągnąć turystów stwarzając ofertę turystyki weekendowej. Na Dni Karpia, cykl imprez już od kilku lat organizowanych jesienią w Dolinie Baryczy, przy-

jechało w tym roku 50 tysięcy turystów. To w skali naszego subregionu bardzo dużo.

W tej chwili nasza marka turystyczna opiera się głównie na karpniu, ale to nie wszystko co możemy zaoferować. Mamy wyznaczone szlaki piesze i rowerowe. Są szlaki wodne, możliwe są spływy kajakowe. Budujemy coraz więcej tras konnych. Można więc uprawiać wiele rodzajów aktywnej turystyki.

Planujemy wybudować około stukilometrową ścieżkę rowerową – najdłuższą na Dolnym Śląsku. To jest wspólny projekt pięciu samorządów: powiatu trzebnickiego, powiatu milickiego, gminy Prusice, gminy Trzebnica i naszego. Ta ścieżka będzie niezależna, nie będzie prowadzić po istniejących drogach tylko zupełnie nową trasą, częściowo śladem dawnej kolejki wąskotorowej. Będą przy niej miejsca postojowe, tablice informacyjne, parkingi, wszystko czego potrzebuje turysta.

Z tego co Pan mówi wynika, że w gminie dużo się dzieje. A jak przekłada się to wszystko na sprawy mieszkańców. Czy dużo osób jest bez pracy, czy mieszkańców gminie ubywa, czy przybywa, czy wiele osób wyjeżdża za granicę.



Miasto i gmina Żmigród, Zespół Szkół w Żmigrodzie – termomodernizacja

pomysł na weekend

– Liczba mieszkańców w naszej gminie jest od kilku lat mniej więcej stała, około 15 tysięcy osób. W mieście trochę mniej niż 7, a na terenach wiejskich prawie 9 tysięcy mieszkańców. Bezrobocie jest u nas największe w powiecie. Sporo osób, głównie młodych jest za granicą, przede wszystkim w Anglii i Irlandii. Myślę, że część z nich może z czasem wrócić, ale muszą mieć po co wracać. Muszą mieć przynajmniej dobre czy średnie warunki jeśli chodzi o infrastrukturę, i muszą mieć pracę z płacą porównywalną, lub nie-

wiele mniejszą od tego co zarabiają za granicą. To co mogą zarobić u nas w tej chwili jest dla nich niezadowalające. Myślę, że sprawy powoli idą w dobrym kierunku.

To już by było wszystko o co chciałam zapytać. Ale może jest jeszcze coś ważnego o czym nie rozmawialiśmy, a co chciałby Pan powiedzieć?

– Jedną rzecz chciałem jeszcze powiedzieć. W Żmigrodzie nie ma hotelu. Mamy z tym problem. Szukamy inwe-

stora. Gmina ma do zaoferowania czterohektarową działkę przy drodze krajowej nr 5, a w przyszłości jakieś 150 metrów od węzła drogi S5. To jest dobra lokalizacja, w pobliżu jest zespół pałacowo-parkowy i rzeka. Cena też jest atrakcyjna. Hotel byłby dopełnieniem naszej oferty turystycznej. Chciałbym zaprosić do inwestowania osoby zainteresowane branżą turystyczną.

Dziękuję za ciekawą rozmowę.

Rozmawiała Agnieszka Środek

PIĘKNO NIE MUSI BYĆ DALEKO

Takie jest hasło gminy i miasta Żmigród. Nie są to słowa bez pokrycia. Krajobraz tam jest wyjątkowo malowniczy. Tuż za miastem zaczyna się Park Krajobrazowy Doliny Baryczy wyróżniający się bogactwem i różnorodnością środowisk przyrodniczych. Znajdują się tam podmokłe łąki, lasy i stawy rybne (prawie 300). Niezwykle bogaty jest świat zwierzęcy Parku. Stwierdzono tam 34 gatunki ryb (łącznie z rybami hodowlanymi), 13 gatunków płazów, 5 gatunków gadów oraz 56 gatunków ssaków. Najcenniejszym elementem fauny są ptaki. Łącznie w Dolinie Baryczy zaobserwowano aż 277 ich gatunków, w tym 169 lęgowych. Leżący na terenie Parku Krajobrazowego rezerwat „Stawy Milickie”, największy w Polsce rezerwat chroniący ptaki, jest atrakcją na skalę europejską. Razem z Bajka-

łem, Morzem Martwym, Balatonem, Titicaca i jeziorem Wiktorii należy do światowej sieci *Living Lakes* (żyjące jeziora).

W parku wytyczono 7 dydaktycznych ścieżek przyrodniczych prowadzących przez najciekawsze fragmenty lasów i udostępnione do zwiedzania kompleksy stawów. Wyznaczono również blisko 200 km pieszych szlaków turystycznych. Przy szlakach stoją „czatownie” – wieże do obserwacji ptaków. Bez problemu można kupić dokładne mapy opisywanych terenów. W Żmigrodzie mapy są dostępne w punkcie informacji turystycznej znajdującym się w starej baszcie na terenie zespołu pałacowo-parkowego.

Wycieczka po parku atrakcyjna jest w każdej porze roku. Nawet teraz, w połowie zimy. Rozpoczęły się już wiosenne przeloty ptaków. Stawy tętnią życiem. Można zobaczyć różne gatunki kaczek, łabędzie, mowy, dzikie gęsi, kormorany, a jak szczęście dopisze – nawet żurawie.

W mieście Żmigrodzie także nie brakuje atrakcji. Najciekawszym obiektem jest niedawno zrewaloryzowany zespół pałacowo-parkowy, leżący



Fot. Archiwum Urzędu Miasta i Gminy w Żmigrodzie

Żmigród, zabezpieczona fasada pałacu Hatzweldtów

około 1 km za miastem, przy drodze Wrocław – Poznań. W jego skład wchodzi: park krajobrazowy, renesansowa wieża mieszkalna i zabezpieczony jako „trwała ruina” pałac Hatzfeldtów.

Wieża mieszkalna jest jedyną pozostałością zamku, który w Żmigrodzie wzniesiono w XIV wieku. Zamek Często zmieniał właścicieli. Należał do biskupów wrocławskich, książąt oleśnickich, był siedzibą wielu rodów rycerskich. Od 1492 roku stał się siedzibą rodziny Kurzbachów, której wieża zawdzięcza swoją dzisiejszą formę. Kartusz z herbem Kurzbachów znajduje się nad wejściem do baszty, w której obecnie mieszczą się informacje turystyczne, sala wystawowa, sala konferencyjna i apartament hotelowy. Na szczycie wieży znajduje się dostępny dla zwiedzających taras widokowy.

W czasie szalejącej na Dolnym Śląsku wojny trzydziestoletniej (1618–1648) zamek został poważnie zniszczony. Dlatego jego ówczesny właściciel, Melchior von Hatzfeld, zdecydował się na wzniesienie nowej budowli. W latach 1655–1660 w miejscu zniszczonej warowni powstał pałac w stylu barokowym. Ruiny tego gmachu zachowały się do dziś. Przy pałacu, dla uczczenia zwycięstwa Jana Sobieskiego pod Wiedniem, powstała kaplica – dzieło Carla Rossiego. W wieku XVIII dwukrotnie modernizowano pałac. W latach 1706–1708 budowla zyskała dodatkową kondygnację, zaprojektowaną przez Christopa Hacknera, a w latach 1762–1765 – klasycystyczne południowe skrzydło zaprojektowane przez Carla Gotharda Langhansa znanego jako autora projektu Bramy Brandenburskiej w Berlinie. W 1813 roku w pałacu car Aleksander I i król pruski Fryderyk Wilhelm III podpisali protokół trachenberski (żmigrodzki), który ostatecznie przypieczętował los Napoleona Bonaparte. Przedstawiciele Prus, Rosji, Austrii,

Wielkiej Brytanii i Szwecji zawarli w Żmigrodzie pakt sojuszniczy, którego celem było ostateczne pokonanie Francji. Po zniszczeniach II wojny światowej i podpaleniu go w 1945 roku przez Armię Czerwoną gmach nigdy nie został odbudowany.

Pałac Hatzfeldtów zachował się w formie ruiny. Piwnice zaadaptowano na pomieszczenia restauracyjne i sale klubowe. Zrekonstruowano fasadę frontową. Na jej współczesnych wzmocnieniach utworzone zostały pomosty spacerowe. Zachował się barokowy portal, służący jako boczne wejście do pałacu.

Odzyskuje również dawną świetność 14-hektarowy park krajobrazowy otaczający zabudowania pałacowe. Odtworzono sieć alejek parkowych, ogród rododendronów i pawilon-herbaciarnię. Oczyszczono znajdujące się w parku stawy. Nad jednym z nich urządzono polanę piknikową, a na wyspie wybudowano pawilon i trejaż z grillem. Wśród drzew i krzewów rosnących w parku na uwagę zasługują uznane za pomniki przyrody – dąb szypułkowy i stary okaz cisa. Z oryginalnych budowli parkowych zachowały się żeliwny maszt na chorągwie i oranżeria zaprojek-



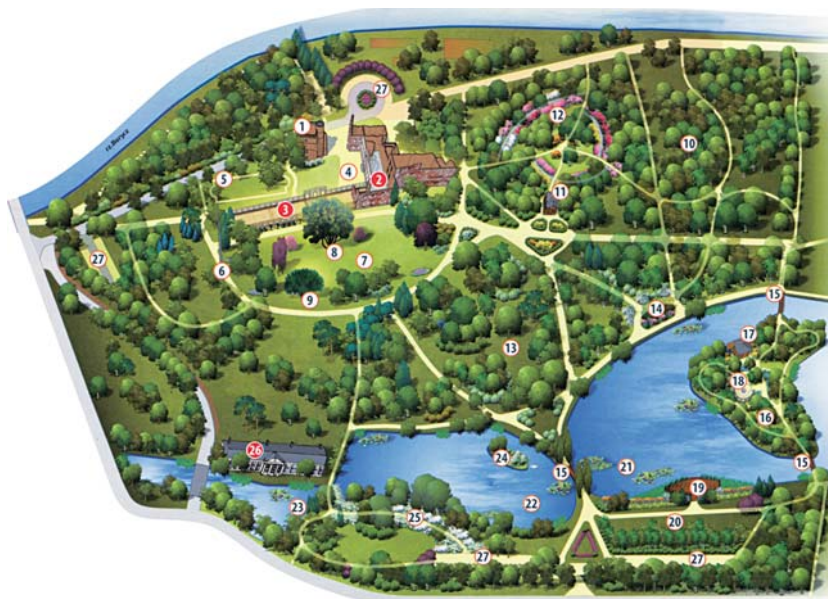
Fot. Archiwum Urzędu Miasta i Gminy w Żmigrodzie

Żmigród, wieża mieszkalna w zespole pałacowo-parkowym

towana przez Carla Gotharda Langhansa

Na koniec jeszcze informacja – z Wrocławia do Żmigrodu jest tylko 50 km, z Jeleniej Góry 160 km, z Kłodzka 140 km, a z Legnicy 145 km. Nic, tylko wsiadać w samochód ijechać.

Agnieszka Środek



Il. Archiwum Urzędu Miasta i Gminy w Żmigrodzie

Żmigród, plan zespołu pałacowo-parkowego

CZĘŚĆ 2. AUTOSTRADOWEJ OBWODNICY WROCŁAWIA I MOST RĘDZIŃSKI

Fotografie: ARCHIWUM BBKS-PROJEKT

