



STOWARZYSZENIE

ul. Buska 10 • 02-924 Warszawa

KLUB INŻYNIERII RUCHU

Biuro Zarządu - ul. Leśna 40
62-081 Przeźmierowo k/Poznań
skr. poczt. nr 20 • tel/fax 061-814 25 25

INFORMACJA

NR **44**

Pokrzywna • luty 2002

**Zarząd Stowarzyszenia ma przyjemność powitać
koleżanki i kolegów na pierwszym w 2002 roku
Seminarium Stowarzyszenia w Pokrzywniej.**

*Życząc wszystkim przyjemnego wysłuchania ciekawych referatów dotyczących nurtujących nas tematów, a później wysnucia konkretnych wniosków w ich podsumowaniu, pozwalamy sobie zauważyć (za przewodnikiem turystycznym Marka Sitki), że Pokrzywna leży „..... w Górach Opawskich – jednym z najpiękniejszych zakątków Opolszczyzny. Rozległe panoramy, malownicze przełomy rzek i potoków, ciekawe skały, a także unikatowe pozostałości górnictwa złota stanowią atrakcję tego regionu. Ciekawostką są tu także dawne kamieniołomy, często wypełnione wodą. Swoistego piękna tym górcom dodają wspaniałe lasy, obfitujące w grzyby i jagody. Góry Opawskie, w niektórych swoich zakątkach są prawdziwą oazą ciszy i spokoju. Walory krajobrazowe, łagodny klimat, szlaki turystyczne o zróżnicowanej trudności ich pokonywania, a także ciekawe zabytki sprawiły, że ten niewielki przygraniczny obszar nazwano przed laty Perłą Ziemi Opolskiej”.
Gdy będziemy chcieli tu wrócić - nie zapominajmy o gościnnych progach „Drogowca”.*

T.B.

SAMORZĄD ZAWODÓW BUDOWLANYCH

Trwa organizowanie Izby Inżynierów Budownictwa. Stowarzyszenia należące do Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych NOT włączyły się do prac, aby zapewnić osobom wykonującym samodzielne funkcje techniczne w budownictwie szansę wywiązania się z nowych rygorów prawnych.

Ustawa z 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz.U. nr 15 poz.42, z 24 stycznia 2001 r.) stworzyła nowe uwarunkowania prawne dla kadry technicznej budownictwa. Od 25 stycznia 2002 r. – czyli od daty wejścia w życie ustawy – podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowić będzie wpis do centralnego rejestru osób posiadających uprawnienia budowlane wraz z wpisem na listę członków Okręgowych Izb. Według szacunków Henryka Komorowskiego – sekretarza generalnego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Izba będzie liczyła około 20 tys. członków, w tym od 2 do 3 tys. drogowców i mostowców.

Zbliżający się termin posiadania obligatoryjnego członkostwa w Izbie wywołuje zamieszanie w środowisku drogowców i mostowców. Tymczasem dotarcie do organizacji powołujących Izbę Inżynierów Budownictwa – jak podkreśla Henryk Komorowski, sekretarz generalny SITK – nie jest trudne, wystarczy się skontaktować ze Stowarzyszeniem lub jego oddziałami, by uzyskać wyczerpujące informacje.

Proces tworzenia

Zgodnie z zarządzeniem Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z 29 maja br. został powołany Komitet Organizacyjny Izby Inżynierów Budownictwa, w skład którego weszły po dwie osoby z sześciu branżowych stowarzyszeń: Polskiego Związku Inżynierów i Techników Budownictwa (PZITB), Polskiego Zrzeszenia Inżynierów i Techników Sanitarnych (PZITS), Stowarzyszenia Elektryków Polskich (SEP), Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji (SITK), Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Wodnych i Melioracyjnych (SITWM). Ponadto z PZITB do Komitetu wszedł prof. Stanisław Kuś, którego powołano na przewodniczącego oraz Andrzej Słoniewski. Piętnastym członkiem komitetu został – nominowany przez byłego Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa – poseł Andrzej Chrzanowski z Sejmowej Komisji Polityki Przestrzennej, Budowlanej i Mieszkaniowej w parlamencie minionej kadencji.

Najwyższym organem Krajowej Izby jest Krajowy Zjazd, który stanowią delegaci wybrani przez Okręgowe Zjazdy Izby.

W czerwcu Komitet Organizacyjny przyjął uchwałę ustanawiającą powołanie 16 Izby Okręgowych, których siedzibami będą miasta wojewódzkie. Poszczególnym członkom Komitetu powierzono po dwa regiony, w których mają oni koordynować prace powołanych zespołów organizujących Izby Okręgowe. Ich zadaniem jest zbieranie informacji o liczbie kandydatów do Izby oraz przygotowanie Okręgowych Zjazdów.

Trudności organizacyjne

Podstawą zgłoszenia się do Izby jest złożenie deklaracji wstąpienia oraz dokonanie wpłaty 50 zł na poczet przyszłej składki członkowskiej. Formularze deklaracji były rozprawdane przez biura zespołów okręgowych oraz rozdawane na różnych spotkaniach i konferencjach stowarzyszeń

tworzących Komitet Organizacyjny Izby. Można je też było znaleźć na stronach internetowych stowarzyszeń i ich oddziałów.

– W deklaracjach napisaliśmy, że termin ich składania upływa z końcem października, po to by ludzi zmobilizować. Ale ten, kto przyjdzie na Zjazd Okręgowy i pokaże dowód wpłaty oraz złoży na miejscu deklarację też musi być dopuszczony do udziału w Zjeździe – uspakaja Henryk Komorowski.

W miastach oraz w rejonach, w których deklaracje złożyło więcej niż 200 osób Zjazd Okręgowy poprzedzają Zjazdy Obwodowe typujące po 40 delegatów na Zjazd Okręgowy.

Wbrew pozorom, dotarcie do potencjalnych członków Izb Okręgowych i zebranie deklaracji okazało się jednak niełatwym zadaniem. Żadne z sześciu stowarzyszeń nie ma ewidencji inżynierów z uprawnieniami, bo takich nie prowadziły i nie było takiej potrzeby. Sprawę utrudnia dodatkowo ustawa o danych osobowych. Wobec tego trzeba prowadzić poszukiwania w różnych środowiskach. Jedną z metod są komunikaty w prasie regionalnej. W ten sposób dochodzimy do drugiego problemu: pieniędzy i kosztów organizacji Izb.

– W terenie wszyscy narzekają na Komitet Organizacyjny, bo nie dajemy pieniędzy na zadanie. Nie dajemy, bo nie mamy ich skąd wziąć, choć z ustawy wynika, iż minister musi dać nam pieniądze na zorganizowanie Izby. Występowaliśmy o środki finansowe. Uzyskaliśmy obietnicę, że resort na swój koszt zleci opracowanie naszego statutu oraz najważniejszych regulaminów. Na jednym z posiedzeń dwa regulaminy przekazał nam prof. Zygmunt Niewiadomski – opowiada Henryk Komorowski.

W kosztach organizacyjnych partycypują więc stowarzyszenia branżowe. Utrzymują one biura, opłacają prace sekretariatów, udostępniają bądź wynajmują sale na zjazdy, płacą też za ogłoszenia w prasie. Nie ma natomiast pieniędzy na zlecenie wykonania opracowań czy prac eksperckich.

Składki i opłaty

Działalność samorządów będzie finansowana z własnego majątku. Izby mogą prowadzić działalność gospodarczą (z wyłączeniem działalności polegającej na wykonywaniu usług w zakresie obsługi inwestycyjnej, projektowania architektonicznego, konstrukcyjno-budowlanego lub urbanistycznego, robót budowlanych oraz rzeczoznawstwa budowlanego). Wpływy z tej działalności zostaną przeznaczone na koszty utrzymania.

Niewątpliwie znaczącą podstawą utrzymania Izb będą jednak składki. Ustawa mówi, że członkowie organów Izby pełnią swoje funkcje społecznie, chyba, że Zjazd Krajowy postanowi inaczej. Wynagrodzenia zatem mogą być kolejnym kosztem Izby. Trudno więc w tej chwili powiedzieć, jakiej wysokości zostanie ustalona składka, kiedy Izba się ukonstytuuje i rozpocznie pracę. Co prawda, z innych ustaw wynika, iż w rozliczeniach rocznych składkę na Izbę będzie można odliczyć od dochodów. Nie zmienia to faktu, że będzie to pewne „myto”, jaki inżynierowie zapłacą za wykonywanie zawodu.

Na pewno też, z własnych portfeli, inżynierowie będą musieli pokryć składki na ubezpieczenie. Ustawa zapewnia ochronę osobom korzystającym z usług członków Izb wprowadzając obowiązkowe ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej za wyrządzone szkody przy wykonywaniu zawodów budowlanych. Dotąd jednak nie ukazało się rozporządzenie Ministra Finansów określające ogólne warunki ubezpieczenia (daty powstania obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia, podstawowego zakresu odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń, minimalnej sumy gwarancyjnej ubezpieczenia określonej kwotowo oraz zakresu praw i obowiązków ubezpieczonego i zakładu ubezpieczeń).

Komitet Organizacyjny negocjuje tańsze ubezpieczenie grupowe. Wysokość składki będzie zależała od kwoty ubezpieczenia i liczby członków ubezpieczonych. Henryk Komorowski określa najniższą z możliwych stawek ubezpieczenia członka Izby na 15 zł miesięcznie. Czy jednak wszyscy

zaakceptują wybraną firmę ubezpieczeniową?

Składki i opłaty ubezpieczeniowe są na pewno zagadnieniem wzbudzającym pewne kontrowersje w środowisku inżynierów, wywołującym sceptyczne spojrzenie na powstającą instytucję. Za tym więc pojawia się ich pytanie: co w zamian otrzymamy od Izby, jaką korzyść zyskamy z posiadania własnego samorządu?

Trudna odpowiedź

Z mocy ustawy szereg uprawnień i obowiązków administracja rządowa przekazuje samorządowi zawodowemu inżynierów budownictwa. Spośród ważniejszych należy wymienić:

- o przeprowadzanie egzaminów oraz potwierdzenie kwalifikacji osób ubiegających się o uprawnienia i tytuł rzeczoznawcy;
- o prowadzenie postępowań w zakresie odpowiedzialności zawodowej i dyscyplinarnej członków samorządu; prowadzenie listy członków samorządu zawodowego;
- o sprawowanie nadzoru nad należytym i sumiennym wykonywaniem zawodu.

– Od lat pytaliśmy: dlaczego uprawnienia do wykonywania samodzielnych funkcji zawodowych w budownictwie i projektowaniu nadają urzędnicy, a nie stowarzyszenia branżowe? Mówiliśmy: zrobmy taki przepis, żeby zabrać tę kompetencję wojewodom i przekazać ją nam. Ustawa o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów pozwoliła więc osiągnąć jedno: sami we własnym środowisku podejmujemy decyzje. Zrobiliśmy więc krok do przodu. To jedyna korzyść ustawy – uważa Henryk Komorowski.

Na stworzeniu Izby skorzystają również drogowcy i mostowcy. Nowe Prawo budowlane pozbawiło ich przecież własnej specjalności w uprawnieniach do wykonywania samodzielnych funkcji zawodowych w budownictwie. Dlatego

w statucie Izby Inżynierów Budownictwa tak trzeba określić jej struktury, by komisje kwalifikacyjne reprezentowały także drogowców i mostowców.

– Twardo obstajemy przy swoim stanowisku w obronie naszych spraw: komisja kwalifikacyjna ma mieć sześć sekcji, odpowiadających każdej branży reprezentowanej przez stowarzyszenia tworzące Komitet Organizacyjny. Był już przygotowany projekt zmiany rozporządzenia w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie. Nie przeszedł i nie uzyskaliśmy własnej specjalizacji w specjalności konstrukcyjno-budowlanej. Teraz procedurę ubiegania się o swoje musimy zacząć od początku – podkreśla Henryk Komorowski.

Mimo pewnego sceptycyzmu Henryk Komorowski jest zwolennikiem tworzenia samorządu zawodowego, ponieważ Izby na pewno przyczynią się do podniesienia rangi zawodu inżyniera oraz zwiększą wpływ środowiska inżynierskiego na kształt nowych regulacji prawnych dotyczących branż budowlanych. A sformułowanych w ustawie zasad i celów działania Izb nie należy traktować jako konkurencyjnych dla działań podejmowanych przez stowarzyszenia, lecz jako możliwość wzajemnego uzupełnienia się.

Agnieszka Serbeńska

Komentarz Urzędu Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast do ustawy o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa i urbanistów.

Izby Inżynierów Budownictwa zrzeszają osoby, które:

- 1) posiadają uprawnienia budowlane w specjalnościach, o których mowa w art. 14 ust. 1 pkt 2–5 ustawy – Prawo budowlane,
- 2) posiadają uprawnienia budowlane w specjalności, o której mowa w art. 14 ust. 1 pkt 1 ustawy – Prawo budowlane, w zakresie określonym w art. 14 ust. 3 pkt 2–4 ustawy – Prawo budowlane,

3) posiadają uprawnienia budowlane w zakresie odpowiadającym zakresowi specjalności, o których mowa w pkt 1 i 2, uzyskane przed dniem wejścia w życie ustawy – Prawo budowlane.

Utworzone samorządy przejmą od organów administracji rządowej kompetencje w zakresie nadawania i pozbawiania uprawnień budowlanych oraz nadawania tytułu rzeczoznawcy budowlanego, a także prowadzenia postępowań w sprawie odpowiedzialności zawodowej. Obok odpowiedzialności zawodowej ustawa wprowadza odpowiedzialność dyscyplinarną, od której wyłączone są czyny podlegające odpowiedzialności zawodowej oraz naruszające przepisy dotyczące porządku i dyscypliny pracy, określone w Kodeksie pracy.

Utworzenie samorządu zawodowego architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów jest zgodne z długoletnimi staraniami środowisk zawodowych oraz spełnia wymogi Konstytucji RP – zawody te są bowiem zawodami zaufania publicznego, wymagającymi szczególnych uregulowań prawnych, zapewniających wysoki poziom świadczonych przez nich usług oraz uczciwą konkurencję.

UPRAWNIENIA BUDOWLANE W SPECJALIZACJI DROGI I NAWIERZCHNIE LOTNISKOWE W ŚWIELE UREGULOWAŃ PRAWNYCH.

Podstawa prawna:

- a) Ustawa z dn. 07.07.1994 – Prawo budowlane;
- b) Ustawa z dn. 15.12.2000 – o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów;
- c) Ustawa z dn. 27.07.2001 – o zmianie ustawy „Prawo budowlane”.

Ustawa z lipca 1994 – Prawo budowlane – wprowadziła nowe uregulowania dotyczące uprawnień budowlanych. Dała ona upoważnienie ministrowi właściwemu ds. architektury i budownictwa do wydania rozporządzenia określającego rodzaje i zakres przygotowania zawodowego do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie oraz między innymi do określenia specjalizacji w ramach poszczególnych specjalności.

Specjalności zostały wyszczególnione w omawianej ustawie w Art.14 ust.1. Ponieważ w p-ktach 1–5 nie została wyszczególniona specjalność drogowo – lotniskowa (oraz mostowa), a minister właściwy w zakresie uprawnień w tej specjalności (Min. Transportu), mimo delegacji wynikającej z Art.16 ust.2 ustawy nie określił w drodze rozporządzenia specjalizacji drogowo – lotniskowej i mostowej, uprawnienia te jako samodzielna, niezależna specjalizacja budowlana „zniknęły” z wykazu nowo uzyskiwanych uprawnień.

W tej sytuacji, zgodnie z powyższym Prawem budowlanym, do uprawnień w specjalności konstrukcyjno – budowlanej obejmującej wszelkiego rodzaju budynki i budowle włączone zostało budownictwo drogowe i mostowe. Uzyskanie uprawnień budowlanych w tej specjalności, zgodnie z

wymogami rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie nie stanowi potwierdzenia kwalifikacji inżyniera w zakresie projektowania i budowy dróg .

Jak wiemy, problematyka budowli drogowych wymaga odmiennej, specyficznej wiedzy i doświadczenia.

Na dodatek stawiane w procesie kwalifikacyjnym inżynierom specjalizującym się w budownictwie drogowym wymagania dotyczące wiedzy i praktyki z zakresu budownictwa ogólnego stanowi poważne utrudnienie w uzyskaniu uprawnień (budownictwa ogólnego!!!). To dla odmiany, doprowadziło w ostatnich latach do niezdrowej, wręcz szkodliwej sytuacji. Otóż kadra inżynierska posiadająca wykształcenie i doświadczenie oraz uprawnienia z zakresu konstrukcyjno – budowlanego ma prawo i z prawa tego korzysta, wykonywać funkcje wynikające ze specjalizacji lotniskowo – drogowej lub, co jeszcze groźniejsze – mostowej. Szczególnie jest to niebezpieczne w trakcie pełnienia funkcji projektanta. Myślę, że spora grupa z Państwa miała już możliwość spotkać się naocznie z takimi osiągnięciami „sztuki inżynierskiej”.

Art.104 przytaczanej ustawy co prawda zachował uprawnienia do pełnienia funkcji w dotychczasowym zakresie (tj. przed wejściem ustawy w życie) dla tych osób które uzyskały wcześniej uprawnienia budowlane lub stwierdzenie posiadania przygotowania zawodowego do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie. I to, jak się okazało w praktyce, była ta przysłowiowa deska ratunku, która w dużej mierze pozwoliła przetrwać wielu specjalistycznym jednostkom drogowym. Ten stan rzeczy spowodował, że specjaliści z uprawnieniami w branży drogowej są poszukiwani na rynku pracy.

Ustawa z dnia 27 lipca 2001 r. „o zmianie ustawy – Prawo budowlane” w zakresie uprawnień budowlanych nie poczyniła żadnych zmian.

15 grudnia 2000 r. uchwalona została ustawa o samorządach

zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów. Wchodzi ona w życie 25 stycznia 2002 r. Oznacza to w praktyce, że do tej daty wszyscy inżynierowie wykonujący samodzielne funkcje w budownictwie (w tym drogowym) mieli obowiązek poddania weryfikacji posiadane uprawnienia oraz zgłosić akces zostania członkiem właściwej terytorialnie Okręgowej Izby Samorządu Zawodowego. Osoby nie wpisane na taką listę nie mogą korzystać z dobrodziejstw, jakie płyną z faktu posiadania przez nie uprawnień zawodowych. Co prawda w Senacie czeka na rozpatrzenie nowela do tej ustawy, która zakłada m. in. przesunięcie wejścia jej w życie z 25 stycznia br. na 1 stycznia 2003 r.

Osoby mające uprawnienia nie wiedzą co robić – czekać aż nowela wejdzie w życie, czy wpisać się na listę. Odpowiedź musi być jedna – ustawa weszła w życie, nie wiadomo kiedy skończą się prace legislacyjne nad jej nowelizacją, więc nie należy czekać, tylko składać deklarację wstąpienia do Izby.

Przynależność do Izby wiązała będzie się z obowiązkiem ubezpieczenia działalności od odpowiedzialności cywilnej, jak również wnoszenia stosownych składek członkowskich (prawdopodobnie nie małych) na rzecz tejże Izby.

Art. 5.2. przedmiotowej ustawy o samorządach wymienia specjalności w których to osoby posiadające uprawnienia budowlane zrzeszają Izby Inżynierów. Są to specjalności wymienione również w ustawie budowlanej w Art. 14 ust. 1 pkt. 1-5. Natomiast w ustawie „samorządowej” pominięty został pkt.6 tegoż artykułu ustawy budowlanej, który brzmi „innych, ustalonych stosownie do art.16 ust.2.” A Art.16 ust. 2 cytowanej ustawy brzmi: „Ministrowie właściwi w zakresie uprawnień budowlanych w specjalnościach nie objętych art.14 ust.1 pkt 1–5, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw architektury i budownictwa, mogą określić, w drodze rozporządzenia: rodzaje i zakres przygotowania zawodowego do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w tych specjalnościach,

właściwe organy stwierdzające przygotowanie zawodowe, sposób stwierdzenia posiadania tego przygotowania, ograniczenie zakresu uprawnień budowlanych, wykaz kierunków wykształcenia odpowiedniego i pokrewnego dla danej specjalności, wykaz specjalizacji wyodrębnionych w ramach poszczególnych specjalności, sposób przeprowadzania i zakres egzaminu na te uprawnienia, zasady odpłatności z tego tytułu oraz zasady wynagradzania członków komisji egzaminacyjnej, a także sposób ustanawiania rzeczoznawców budowlanych w tych specjalnościach.” – koniec cytatu.

Przytoczyłem ten artykuł w całości, gdyż, moim zdaniem, daje on możliwość, w przypadku wydania stosownego rozporządzenia przez Ministra Infrastruktury, wyodrębnienia się inżynierów specjalności drogowo – lotniskowej spod budzącej wielki niepokój w środowisku zawodowym ustawy o samorządach zawodowych. Jednocześnie widzę też w tym szansę przywrócenia po latach właściwej rangi zawodu inżyniera budownictwa drogowego, jako samodzielnej, niezależnej specjalności inżynierskiej.

Idąc dalej za ciosem wnioskowałbym o wystąpienie tą samą drogą o wydanie przez Ministra rozporządzenia ustanawiającego w specjalności drogowo – lotniskowej specjalizacji z zakresu inżynierii ruchu. Wniosek w tej sprawie kieruję pod szczególną uwagę Koleżanek i Kolegów – członków KLIR. O potrzebie ustanowienia takich uprawnień niejednokrotnie już dyskutowaliśmy. Jestem świadom, że głosy były i będą, nawet w naszym środowisku, w tej sprawie podzielone. Ale w przypadku, gdybyśmy uznali za prawidłową i słuszną pierwszą część wyводу tego referatu, tj. uniezależnienie się od organu samorządowego i ustanowienie niezależnych „swoich własnych”, branżowych uprawnień, widzę logiczną potrzebę równoczesnego uregulowania sprawy uprawnień w specjalności inżynierii ruchu.

Kazimierz Kurowski

Janusz Maślankiewicz

Opole

PROJEKTOWANIE Z ZAKRESU INŻYNIERII RUCHU, A UPRAWNIENIA BUDOWLANE

Na drogach znajdują się wszyscy, ponieważ prawie każdy korzysta z dróg jako kierowca lub pieszy, a więc każdy może być projektantem lub wykonawcą robót z zakresu inżynierii ruchu. W obecnym systemie prawnym nie ma wymogu by autor opracowania z zakresu inżynierii ruchu (organizacji ruchu) posiadał uprawnienia do ich projektowania .

Stan taki wynika z faktu, że „Ustawa z dnia 14 lipca 1994 Prawo budowlane” zlikwidowała specjalność konstrukcyjno – inżynieryjną, która w swoim zakresie obejmowała obiekty komunikacyjne - drogi i mosty. Zgodnie z obecnie obowiązującym Prawem budowlanym specjalność konstrukcyjno – budowlana obejmuje wszystkie dziedziny konstrukcyjne w tym drogi i mosty. Stan taki powoduje, że starając się o uprawnienia budowlane obejmujące np. projektowanie i wykonawstwo dróg lub mostów nie trzeba mieć profilowego wykształcenia, a przecież uczelnie techniczne kształcą w takich specjalnościach . Tak więc tylko samoocenie danej osoby posiadającej uprawnienia projektowe w specjalności konstrukcyjno – budowlanej bez ograniczeń podlega to, czy podejmuje się działalności technicznej nie mając profilowego wykształcenia i w tak specyficznej dziedzinie wiedzy jak komunikacja i inżynieria ruchu. Taki stan prawny ma wpływ na jakość opracowań projektowych. Dotyczy to również tak ważnej dziedziny jak opracowywanie planów zagospodarowania przestrzennego, ich fragmenty z zakresu komunikacji mogą nie być opracowywane przez specjalistę z tej dziedziny .

Konieczne jest więc przywrócenie specjalności z zakresu budownictwa komunikacyjnego: drogi i mosty odpowiadające specyfice tych dziedzin budownictwa i profilowi kształcenia na uczelniach technicznych.

Problemem jest sposób wprowadzenia takiej specjalności. Jeżeli zostanie ona wprowadzona jako specjalność nadana zgodnie z art. 14. ust. 1 pkt. 6 ustawy „Prawo budowlane” tzn z art. 16 pkt. 2 – „Ministrowie właściwi w zakresie uprawnień budowlanych w specjalnościach nie objętych art. 14 ust. 1 pkt 1-5 w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw architektury i budownictwa, mogą określić w drodze rozporządzenia: rodzaje i zakres przygotowania zawodowego do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w tych specjalnościach” – to wtedy osoby posiadające uprawnienia w takiej specjalności nie będą mogły należeć do Izby Inżynierów Budownictwa, ponieważ ustawa o samorządach zawodowych w sposób jednoznaczny mówi w art. 5 ust. 2 pkt. 1, że do Izby należeć mogą osoby posiadające uprawnienia budowlane w specjalnościach, o których mowa w art. 14 ust. 1 pkt. 2-5 ustawy - Prawo budowlane. Tak więc mimo wprowadzenia specjalności z zakresu dróg i mostów osoby które uzyskałyby uprawnienia w tej dziedzinie nie mogłyby pełnić samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie.

Rozwiązaniem tej sytuacji byłaby jednoczesna zmiana wprowadzona do **ustawy Prawo budowlane** i **ustawy O samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa i urbanistów**.

Osobnym problemem pozostanie jak zweryfikować wiedzę osób chcących projektować w zakresie inżynierii ruchu i posiadających uprawnienia w specjalności konstrukcyjno – budowlanej bez ograniczeń .

Wiesław Bartoszewicki

Piotr Jan Graczyk

Pracownia Inżynierii Komunikacyjnej z Poznania

EWIDENCJA DRÓG W PRAKTYCE - DROGI W MIASTACH W ŚWIELE ROZPORZĄDZENIA MTiGM Z 28.02.2000r. W SPRAWIE NUMERACJI I EWIDENCJI DRÓG ORAZ OBIEKTÓW MOSTOWYCH.

Treści prezentowane w zamieszczonym poniżej tekście są wyrazem subiektywnych poglądów autorów i mogą, acz nie muszą być pomocą przy realizacji zadań związanych z ewidencją dróg.

Wobec wielu niejasności, na jakie natknęli się autorzy tegoż tekstu, przy próbach interpretacji przepisów związanych z prowadzeniem ewidencji dróg, pojawiło się szereg reguł postępowania będących próbami dostosowania rzeczywistości do „literary prawa” zapisanego w następujących źródłach:

- [1] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2000 r. (Dz.U. nr 32 poz. 393 z dnia 25.04.2000 r.) „w sprawie numeracji i ewidencji dróg oraz obiektów mostowych”.
- [2] „Instrukcja ustalania i prowadzenia kilometrażu dróg” - § 1 Zarządzenia nr 5 Generalnego Dyrektora Dróg publicznych z dnia 28 lutego 2001 r. w sprawie zasad ustalania i prowadzenia kilometrażu dróg publicznych.
- [3] „Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych” - Zarządzenie nr 10 Generalnego Dyrektora Dróg publicznych z dnia 12 czerwca 2001 r. w sprawie zasad technicznych w zakresie projektowania skrzyżowań drogowych.
- [4] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2000 r. (Dz.U. nr 17 poz. 225) „w sprawie trybu

sporządzania informacji, gromadzenia i udostępniania danych o sieci dróg publicznych”

Aby zrealizować zadania ewidencji dróg musieliśmy przyjąć pewne podstawowe założenia:

1. Wszystkie odległości pomiędzy elementami drogi powinny być podawane wg rzutu poziomego – odległości „po terenie” muszą uwzględniać poprawki redukcyjne lub być odmierzane metodą schodkową; *zdarza się, że np. pomiaru długości drogi o znacznych spadkach dokonuje się za pomocą liczników kilometrów zamontowanych w samochodzie, a wyniki nie są redukowane.*
2. Kilometraż drogi jest prowadzony, w pierwszym rzędzie, w oparciu o instrukcję [2].

ZAGADNIENIE OSI

W Rozporządzeniu [1] wprowadzono pojęcia:

- Kilometraż – w kolumnach nr 1 tabel 8, 9 i 10 ewidencji „podany jest narastająco kilometraż odcinka drogi objętego metryką”
- Lokalizacja – „oznacza się {j} w systemie kilometrażowym”

Sposób prowadzenia kilometrażu określa instrukcja [2], która zagadnienie to, siłą rzeczy, widzi „z lotu ptaka”, podczas gdy Rozporządzenie [1] stawia wymagania, co do lokalizacji zdarzeń na drodze, szczegółowo (np.: położenia włączów kanalizacyjnych z dokładnością 10 cm od osi – w tym np.: wewnątrz obszaru skrzyżowania, na którym trasa drogi nie zawsze przebiega w linii prostej).

W Instrukcji [2] określa się, że pomiar kilometrażu prowadzony jest dla dróg:

- „jednojezdniowych – w osi jezdni”,
- „wielojezdniowych – w osi jezdni głównej (a nie w osi pasa dzielącego) – tj. jezdni znajdującej się po prawej stronie drogi, zgodnie z rosnącym kilometrażem”.

Pytanie: Jak prowadzić oś jezdni na skrzyżowaniu w świetle instrukcji [2]?

Instrukcja [2] nie podaje innych przykładów niż skrzyżowania jednojezdniowe pod kątem prostym i o liczbie wlotów nie większej niż cztery.

Weźmy dwa przypadki dla tego samego kąta prostego zwrotu trasy:

1. jezdnia przebiega łukiem wewnątrz skrzyżowania,
2. skrzyżowanie leży na łuku (wewnątrz łuku) jezdni.

Przykład wydaje się banalny, ale proszę sobie wyobrazić prowadzenie kilometrażu ewidencjonowanej drogi dwujezdniowej, której trasa zawraca pod kątem 45 stopni na rondzie pięciowlotowym.

Gdyby przyjąć w obu przypadkach taki sam sposób prowadzenia kilometrażu, punkty zwane OS (miejsce przecięcia się osi dróg) w Rozporządzeniu [1] wypadają zdecydowanie odmiennie od siebie – w pierwszym przypadku OS znajduje się wewnątrz skrzyżowania, a w drugim przypadku wręcz przeciwnie.

Aby „utrzymać” OS-y w obszarze skrzyżowania wydaje się, że powinniśmy w przypadku 1 prowadzić oś po stycznych do łuku, natomiast w przypadku 2 prowadzić oś „po łuku”. Takie podejście pozwala zbliżyć długość skrzyżowania zawartą pomiędzy PS (początkiem skrzyżowania) a KS (końcem skrzyżowania) do rzeczywistości.

ZAGADNIENIE POCZĄTKU LUB KOŃCA DRUGIEJ JEZDNI

W Rozporządzeniu [1] wprowadzono pojęcie:

- Dla dróg wielojezdniowych - „ewidencję prowadzi się dla każdej jezdni w odrębnych tabelach”.

Zawsze jest tak, że przekrój wielojezdniowy rozpoczyna się lub kończy na skrzyżowaniu lub poza nim i taki właśnie początek lub koniec drugiej jezdni powoduje odwieczne pytanie gdzie „kończą się plecy, a zaczyna się...”, w świetle konieczności prowadzenia ewidencji dla drugich jezdni w odrębnej tabeli.

Miejsca początku lub końca drugiej jezdni nie precyzuje ani Rozporządzenie [1] ani Instrukcja [2], a prowadzący ewidencję powinien poradzić sobie jakoś z tym zagadnieniem.

Weźmy dwa przypadki rozpoczęcia (lub zakończenia) drugiej jezdni oddzielonej od jezdni głównej pasem dzielącym:

1. jezdnia rozpoczyna się na skrzyżowaniu, a jego kąt jest znacząco różny od kąta prostego, oraz np.: wlot przeciwny do wlotu dwujezdniowego jest jednojezdniowy przy czym wyspa rozdzielająca środkowa jest krótsza niż 100 m,
2. jezdnia rozpoczyna się na odcinku między skrzyżowaniami.

W pierwszym przypadku można przyjąć początek drugiej jezdni na osi jezdni poprzecznej albo na początku pasa dzielącego. W drugim przypadku można przyjąć początek drugiej jezdni w miejscu początku poszerzenia przekroju jednojezdniowego, albo w miejscu rozpoczęcia malowanej „powierzchni wyłączzonej z ruchu”, albo podobnie jak w pierwszym - na początku pasa dzielącego.

Pytanie: Gdzie przyjąć pikietaż początku lub końca drugiej jezdni?

Przyjmijmy, że: jezdnia główna ma nr 1, a druga jezdnia ma nr 2.

Jezdnie nr 2 pojawiają się wszędzie tam, gdzie występują pasy dzielące lub wyspy dzielące środkowe, rozdzielające przeciwne kierunki ruchu – o długości powyżej 100 m (*ruch w takich wypadkach odbywa się po odrębnych jezdniach – a te zgodnie z Rozporządzeniem [1] muszą być ewidencjonowane oddzielnie*).

Wydaje się, że najbardziej jednoznaczne jest doprowadzenie osi jezdni przekroju jednojezdniowego do początku pasa dzielącego (*wtedy to „nos” wyspy jest elementem rozpoczynającym lub kończącym jezdnię nr 2*).

Początek lub koniec jezdni nr 2 przyjmowane są na stycznych normalnych do osi drogi jednojezdniowej na początku i końcu (krawężnik) pasa dzielącego lub wyspy dzielącej środkowej. Osie jezdni nr 1 i 2 są w tych wypadkach lokalizowane na wspomnianych liniach stycznych normalnych.

ZAGADNIENIE WYZNACZENIA OS NA SKRZYŻOWANIU

W Rozporządzeniu [1] wprowadzono pojęcie:

- OS - „miejsce przecięcia osi dróg”

W przypadku skrzyżowań (dotyczy to również zjazdów) o kątach włączeń zawartych pomiędzy 70° a 110° wyznaczenie OS, czy też punktu środka zjazdu, nie stanowi większego problemu, lecz gdy skrzyżowanie ma kąt $< 70^\circ$ lub $> 110^\circ$ a droga główna biegnie w łuku, OS wypaść może z dala od naszych oczekiwań.

Pytanie: Jak przyjąć oś wlotu na skrzyżowanie przy kącie znacząco różnym od prostego?

Wydaje się rozsądnym rozwiązaniem, przy kątach skrzyżowań $< 70^\circ$ lub

>110°, wyznaczanie osi wlotu drogi niższej kategorii – jako linii prostopadłej do osi jezdni drogi wyższej kategorii, poprowadzonej przez punkt symetrii wlotu; jeżeli droga wyższej kategorii jest wielojezdniowa to OS wyznacza: prostopadła do osi bliższej jezdni drogi wyższej kategorii, poprowadzona przez punkt symetrii wlotu.

Autorzy proponują, aby przy zakładaniu ewidencji zastanowić się również nad przyjęciem pewnych zasad:

1. Skrzyżowanie jest ewidencjonowane tylko raz przy drodze o najwyższej kategorii - lecz jego schemat powinien występować w każdej z książek dróg krzyżujących się.
2. Każde skrzyżowanie może mieć tylko jeden OS na danej osi drogi (jezdni) ewidencjonowanej o najwyższej kategorii – nie jest on jednak punktem rozpoczynającym pikietaże wszystkich krzyżujących się dróg o niższej kategorii od drogi ewidencjonowanej:
 - jest to punkt przecięcia się osi ulic prowadzących daną drogę, lub
 - jest to punkt przecięcia się osi wlotu / wylotu drogi bocznej mający najniższy pikietaż na drodze (jezdni) ewidencjonowanej,

NP.: przypadku skrzyżowania o przesuniętych wlotach / wylotach dróg bocznych OS wyznacza punkt o niższym pikietażu, pozostały wlot / wylot ma ten sam OS, mimo, że linia łącząca środek wlotu / wylotu jest prostopadła do osi drogi wyższej kategorii w miejscu o wyższym pikietażu.

3. Dla skrzyżowań z szerokim pasem dzielącym (akumulacja minimum 1 samochodu osobowego) OS wyznacza prostopadła do osi jezdni głównej – poprowadzona przez punkt środkowy przerwy w pasie dzielącym.

4. Drogi, na skrzyżowaniu o kategorii niższej od drogi ewidencjonowanej rozpoczynają lub kończą swój pikietaż na osi drogi (najbliższej jezdni) o wyższej kategorii.

5. W przypadku, gdy droga ewidencjonowana składa się z ciągów ulic jednokierunkowych całe te ciągi składają się na jezdnie nr 1 i 2.
6. Gdy przerwa pomiędzy KS jednego skrzyżowania i PS następnego skrzyżowania jest mniejsza od 20 m wtedy zmienia się położenie KS i PS tak, aby przypadły w połowie tej przerwy.

ZAGADNIENIE OBSZARU SKRZYŻOWANIA

W Rozporządzeniu [1] wprowadzono pojęcia:

- Długość skrzyżowania - „jako odległość pomiędzy skrajnymi elementami skrzyżowania”
- PS – „początek skrzyżowania”,
- KS – „koniec skrzyżowania”.

Obszar skrzyżowania zdefiniowano w Wytycznych [3] jako

„... wspólną część przecinających się lub łączących się dróg oraz odcinki tych dróg, na których występują poszerzenia jezdni spowodowane dodatkowymi pasami ruchu i/lub wyspami kanalizującymi, a w przypadku braku poszerzenia – na odcinku obejmującym minimalne długości akumulacji i zwalniania ...”,

oraz wyjaśniono także:

„Jeżeli na wlocie nie występują zatrzymania pojazdów (np.: wlot drogi z pierwszeństwem przejazdu bez relacji skrajnych), to do skrzyżowania zalicza się odcinek wlotu o długości nie mniejszej niż 20 m licząc od końca łuku wyokrąglającego narożnik skrzyżowania.”

Pytanie: Jak przyjąć PS lub KS na wlotach na skrzyżowanie?

Gdybyśmy przyjęli wprost definicję obszaru skrzyżowania z Wytycznych [3]

to nie zawsze granice skrzyżowania wypadłyby w sposób rozsądny.

Weźmy np.: skrzyżowanie typu „T” ulic: jednojezdniowej klasy GP z jednojezdniową klasy L (o minimalnym natężeniu ruchu lecz o pochyleniu podłużnym wlotu – 6%), gdzie wszystkie wloty / wyloty są jednopasowe:

- PS dla ulicy GP można ustalić w odległości 20 m od wyokrąglenia krawężnika,
- PS dla ulicy L należałoby ustalić jako sumę minimalnych długości odcinków akumulacji i zwalniania: $20 + 30 = 50$ m.

Wyłącznie dla celów ewidencji proponujemy przyjąć, że obszar skrzyżowania jest ograniczony:

1. Przez elementy rozpoczynające i kończące dodatkowe pasy ruchu (początki lub końce skosów), lub
2. Przez linię odległą o 20 m od końca (początku) łuku wyokrąglającego krawężnik w przypadku braku dodatkowych pasów ruchu.

ZAGADNIENIE SKRAJNI DROGOWEJ PIONOWEJ

W Rozporządzeniu [1] wprowadzono pojęcie:

- „H - Wysokość skrajni pionowej drogi tj. minimalna wysokość od poziomu jezdni do dolnej krawędzi konstrukcji obiektu lub urządzenia nad drogą z dokładnością do 0,01m.”

Przy dokładności 1 cm pomierzono, za pomocą dalmierza laserowego, skrajnię pionową drogi 11,45 m pod linią wysokiego napięcia (wzięto oczywiście najbardziej „obwisły” z przewodów) – ale pomiar prowadzony był zimą przy temperaturze – 14° C.

Pytanie: Czy należy poczekać z pomiarem skrajni pionowych przewodów do

najcieplejszego dnia lata?

Proponujemy zachować spokój i zdrowy rozsądek.

ZAGADNIENIE SZEROKOŚCI PASA DROGOWEGO

W Rozporządzeniu [1] wprowadzono pojęcia:

- „S - szerokość pasa drogowego z dokładnością do 0,1m; szerokość ta powinna wynikać z odpowiednich danych wpisanych w kolumnach 6 – 30 oraz 32, 33 i 34”
- „S – łączna szerokość rowu (rzut poziomy obu skarp rowu i szerokości dna rowu; w przypadku przeciwskarpy przewyższającej niweletę drogi-łączną szerokość rowu należy podawać jako szerokość rzutu poziomego skarp rowu na poziomie korony drogi i szerokość dna rowu) z dokładnością do 0,1m.

W kolumnie 28 występuje torowisko - w przypadku „TJ” (torowisko w nawierzchni jezdni) i ruchu pojazdów po torowisku - jego szerokość powinna być ujęta w szerokości jezdni (kol. 6), a więc należy uważać przy sumowaniu szerokości pasa drogowego.

W kolumnach 32, 33 i 34 zapisuje się odwodnienie rowami, których szerokość jest ostatnią pozycją przy sumowaniu szerokości pasa drogowego. Uwaga! Szerokość pasa drogowego wg rozporządzenia jest błędna gdyż nie uwzględnia skarp wykopów przewyższających poziom korony, skarp nasypów oraz terenu między wykopem lub nasypem a granicą pasa drogowego. Chyba, że wymienione szerokości (a co za tym idzie i powierzchnie) będą ujęte w kolumnie 18 i 19 „pasy zieleni” lub jako „inne” w kol. 41, 42, 43 – w tym ostatnim przypadku należałoby jednak zmienić zasady sumowania szerokości pasa.

ZAGADNIENIE UZBROJENIA

W Rozporządzeniu [1] w tabeli 9 kol. 7 – 9 dotyczących uzbrojenia naziemnego zwraca uwagę występowanie W – wody (np.: akwedukty) i brak występowania linii energetycznych. W przeciwieństwie do uzbrojenia podziemnego, nie wiadomo dlaczego, uzbrojenie naziemne „nie może” przebiegać poprzecznie do osi drogi.

Proponujemy traktować zapisy dotyczące naziemnych linii energetycznych oraz poprzecznego przebiegu uzbrojenia naziemnego analogicznie do zapisów stosowanych dla uzbrojenia podziemnego, czyli:

- E – linie energetyczne,
- P – poprzeczny przebieg uzbrojenia.

ZAGADNIENIE LOKALIZACJI ZDARZENIA

Założmy, że trasa drogi skręca na skrzyżowaniu pod kątem prostym a włącz kanalizacyjny znajduje się wewnątrz kąta, jaki tworzą osie drogi.

Pytanie: Jaki jest pikietaż wjazdu i ile wynosi jego odległość od osi jezdni?

Teoretycznie można przypisać temu wjazdowi dwa pikietáže i dwie odległości od, po jednej parze dla każdej z osi jezdni.

Proponujemy przypisywanie pikietażu i odległości od osi, elementów podlegających ewidencji, które znajdują się wewnątrz kąta pomiędzy osiami na skrzyżowaniu, na którym droga zmienia kierunek

- Do powierzchni zawartej pomiędzy daną osią a linią dwusieczną kąta pomiędzy osiami zmieniającymi kierunek. Elementy leżące dokładnie na wspomnianej dwusiecznej są opisywane od osi o niższym pikietażu.

Pytanie: Czy należy porzekać z pomiaru skrajni pionowych przewodów do

Co jednak zrobić z włazem leżącym w obszarze kąta przeciwległego do opisanego powyżej – wydaje się, że sensownym rozwiązaniem jest przypisywanie elementom pikietażu OS i odległości mierzonej od OS.

Rozporządzenie „w sprawie numeracji i ewidencji dróg oraz obiektów mostowych” dotyczy zarówno wszystkich zarządców dróg na terenie kraju jak i sporej rzeszy jednostek realizujących postanowienia tego aktu. Treści zawarte w Rozporządzeniu pozwalają lub wręcz zmuszają, niestety, do ich interpretacji – a to nie wróży dobrze jednolitości pozyskiwanych danych o drogach. Zapisy rozporządzenia, jak większość aktów prawnych związanych z drogami, „nie dostrzegają” w pełni faktu istnienia obszarów zurbanizowanych – liczba zdarzeń podlegających ewidencji, nie licząc uzbrojenia, na ulicy i na drodze zamiejskiej ma się co najmniej jak 2:1. Na terenie kraju obserwuje się wiele różnych podejść do realizacji Rozporządzenia – funkcjonują różne programy komputerowe, w których dane są notowane podobnie, lecz na skutek zabiegów interpretacyjnych dane te są niespójne.

Wydaje się, że przy nowelizacji tego aktu prawnego, a na pewno przy tworzeniu innych aktów o podobnym ogólnokrajowym charakterze, należałoby już w fazie wstępnej ogłosić przetarg dla jednostek informatycznych wspomaganych przez drogowców, aby stworzyć program jednolity dla wszystkich zarządców dróg, wyposażony w jasną i precyzyjną instrukcję postępowania. Program taki powinien być opłacony z budżetu a rozprawdany za symboliczną opłatą lub bez.

Główny Sędzią, 9 czerwca 2001r.

Wiesław Bartoszewicki

Piotr Jan Graczyk

Zurząd

Tadeusz Ostalczyk

Prezes

UCHWAŁA 11/01

Zarządu Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu z dnia 9 czerwca 2001r. w sprawie przyjęcia nowych członków KLIR.

1. Na podstawie § 6 Statutu Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu, Zarząd KLIR postanawia przyjąć w poczet członków niżej wymienione osoby, które zgłosiły chęć członkostwa:

- Hince Krystyna - Gdynia
- Hince Dariusz - Gdynia
- Salek Danuta - Wrocław

2. Uchwała wchodzi w życie z dniem jej podjęcia.

Oborniki Śląskie, 9 czerwca 2001r.

Zarząd

Tadeusz Cudziło

Prezes

UCHWAŁA 12/01

**Zarządu Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu z dnia 9 czerwca 2001r.
w sprawie Członków Wspierających KLIR.**

1. Na podstawie § 8 Statutu Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu, Zarząd KLIR postanawia nadać status Członka Wspierającego następującym firmom:

- **APM** s.c. z Bielska Białej
- **Czmuda** S.A. z Olsztyna
- Fabryka Urządzeń Sygnalizacyjnych i Teletechnicznych „**SYGNAŁY**” S.A. z Rybnika
- **Helios** Śląska Fabryka Lamp Żarowych z Katowic
- **MSR TRAFFIC** Sp. z o.o. Zakład Systemów Sterowania Ruchem Drogowym z Przeźmierowa
- **Rawbud** Rawicz Sp. z o.o. z Rawicza
- **Sandpol** Przedsiębiorstwo Produkcyjno Handlowo Usługowe Sp. z o.o. z Radestowa k/Przysuchy
- Zakład Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego **ZABERD** S.A. z Wrocławia

2. Uchwała wchodzi w życie z dniem jej podjęcia.

Oborniki Śląskie, 9 czerwca 2001r.

Zarząd

Tadeusz Cudziło
Prezes

SPIS TREŚCI

Wstęp	str. 1
Agnieszka Serbeńska <i>Samorząd zawodów budowlanych</i>	str. 2
Zbigniew Latoszek <i>Uprawnienia budowlane w specjalizacji drogi i nawierzchnie lotniskowe w świetle uregulowań prawnych</i>	str. 9
Kazimierz Kurowski, Włodzimierz Maślankiewicz <i>Projektowanie z zakresu inżynierii ruchu a uprawnienia budowlane</i>	str.13
Wiesław Bartoszewicki, Piotr Jan Graczyk <i>Ewidencja dróg w praktyce - drogi w miastach w świetle Rozporządzenia MTiGM z 28.02.2000r. w sprawie numeracji i ewidencji dróg oraz obiektów mostowych</i>	str.15
Uchwała11/01	str.26
Uchwała12/01	str.27

