

**4**

### Jeśli nie cena, to co?

Polemika na targach drogowych  
„Infrastruktura 2012”.

**8**

### Ryzyko wyboru

Co decyduje o sukcesie  
i porażce?

**10**

### Ekrany w normie

Nowa ustawa liberalizuje do-  
puszczalne poziomy hałasu.

**12**

### Bez granic

Gorące dyskusje  
w międzynarodowym gronie.

**14**

### Nowa jakość

Oddział w Łodzi ma nową  
siedzibę.



**4**

**INFRASTRUKTURA 2012**

GDDKiA liderem warszawskich targów



# 3

**POMORSKIE INWESTYCJE GDDKiA  
ZOSTAŁY DOCENIONE I NOMINOWANE DO NAGRODY „SKRZYDŁA TRÓJMIASTA”  
ZA PROMOCJĘ MIEJSCA, W KTÓRYM NAJLEPIEJ SIĘ ŻYJE**



**TAKI JEST NOWY  
DOPUSZCZALNY LIMIT  
HAŁASU W DZIEŃ  
OBOWIĄZUJĄCY  
W POLSCE W MIASTACH  
POWYŻEJ 100 TYS.  
W NOCY WYNOSI 65 dB.**



**TYLE KILOMETRÓW DRÓG  
SZYBKIEGO RUCHU  
I AUTOSTRAD ZOSTAŁO  
ODDANYCH DO UŻYTKU  
PRZEZ GDDKiA OD POCZĄTKU  
ROKU DO 5 LISTOPADA.**



**TYLE KILOMETRÓW DRÓG  
SZYBKIEGO RUCHU  
I AUTOSTRAD PLANUJEMY  
JESZCZE ODDAĆ DO RUCHU  
DO KOŃCA 2012 ROKU.**



## Szanowni Czytelnicy

Jeśli nie cena, to co? – to pytanie, zadane przez GDDKiA na targach „Infrastruktura 2012”, rozpętało prawdziwą burzę. Doświadczenia ostatnich miesięcy wyraźnie pokazały, jak jest zasadne. Czy najniższa proponowana w przetargu cena powinna być brana pod uwagę? Jak ją zweryfikować? Jak szacować ryzyko, na które nie ma się wpływu? Jak ułożyć procedurę, by wybrać najlepszego wykonawcę? To tylko niektóre z problemów omawianych podczas debaty. Dyskusja pokazała, jak potrzebna jest definicja rażąco niskiej ceny – to niedopowiedzenie powoduje wiele problemów w Krajowej Izbie Odwoławczej. Wszyscy uczestnicy zgodzili się co do jednego – konieczne są zmiany w prawie, obowiązująca bowiem ustawa nie reguluje sposobu realizacji zamówień publicznych. I to jest problem.

Na naszym targowym stoisku, oprócz ciekawych dyskusji, było i co oglądać. Popularnością cieszyła się wystawa przedstawiająca historię drogownictwa od momentu powołania pierwszej administracji drogowej w Królestwie Polskim w XIX wieku do czasów współczesnych. Najciekawszym eksponatem był walec kamienny z XVIII wieku, ciągniony przez konia – tak, właśnie ten, z piątej strony „Kuriera Drogowego”.

Zachęcam do lektury!

Urszula Nelken  
Rzecznik Prasowy GDDKiA

**W numerze: RADAR INFRASTRUKTURA 2012 GDDKiA liderem warszawskich targów 4-7**

NA LICZNIKU **2** EKSPRESÓWKA ZARZĄDZANIE **8-9** NA SYGNALE AKTUALNOŚCI **9-11** PASY BEZPIECZEŃSTWA EKRANY W NORMIE **12**  
BEZ GRANIC KONFERENCJA **13** PO DRODZE ŁÓDŹ **14** DUŻE KADRY AKADEMIA JAZDY **15** NA SKRZYŻOWANIU KRZYŻÓWKA **16**

Zdjęcie na okładce: S6 węzeł Karczemki. Fot. Piotr Michalski.

**WYDAWCA**  
Generalna Dyrekcja  
Dróg Krajowych i Autostrad

**REDAKCJA**  
00-848 Warszawa  
ul. Żelazna 59  
e-mail: kurier@gddkia.gov.pl

**REDAKTOR NACZELNY**  
Urszula Nelken  
unelken@gddkia.gov.pl  
tel. 48 22 375 86 35  
fax 48 22 375 87 63

**REDAKTORZY PROWADZĄCY**  
Liliana Zając  
Krzysztof Nalewajko

**KIEROWNIK REDAKCJI**  
Anna Bołtryk

**ZESPÓŁ REDAKCYJNY**  
Justyna Aniszewska, Joanna Borkowska,  
Piotr Bujanowicz, Alina Cieślak, Anna  
Jakubowska, Piotr Michalski, Iwona Mikrut-  
Purchla, Rafał Malinowski, Dorota  
Marzyńska-Kotas, Małgorzata Pawelec,  
Joanna Rarus, Małgorzata Tarnowska,

Karol Głębocki, Mateusz Grzeszczuk, Łukasz  
Jóźwiak, Michał Nowakowski, Tomasz  
Okoński, Michał Wandrasz, Maciej Zalewski

**SKŁAD I ŁAMANIE**  
NEKK Sp. z o.o.

**NAKLAD**  
1700 egzemplarzy

Propozycje tematów, uwagi do tekstów oraz  
odpowiedzi na pytania konkursowe prosimy  
wysyłać na adres: [kurier@gddkia.gov.pl](mailto:kurier@gddkia.gov.pl)





# Gorączka Infrastruktury

BURZLIWE DYKUSJE, POKAZY, NOWE TECHNOLOGIE I WYMIANA DOŚWIADCZEŃ – TAK WYGLĄDAŁY  
X MIĘDZYNARODOWE TARGI BUDOWNICTWA DROGOWEGO, KOLEJOWEGO ORAZ ZARZĄDZANIA RUCHEM  
„INFRASTRUKTURA 2012”.



→ Dyr. Lech Witecki otwiera targi „Infrastruktura 2012”. Fot. Ł. Jóźwiak.

Gdy w jednym miejscu spotkają się najważniejsze osoby z branży, często podejmujące kluczowe decyzje, i nie bojące się dyskusji – efekt może być tylko jeden – kilkugodzinne, gorące debaty, które pozwalają poznać poglądy i wypracować pomysły mogące ulepszyć istniejący system i prawo. I tak właśnie było podczas targów „Infrastruktura 2012”, gdzie GDDKiA zainicjowała dyskusję i zorganizowała cieszący się ogromnym zainteresowaniem

panel dyskusyjny i konsultacje eksperckie. Generalny Dyrektor Lech Witecki uczestniczył także w innych debatach, przez kilka godzin odpowiadał na pytania i dyskutował z przedstawicielami branży. Te trzy gorące dni w Warszawie udowodniły, że warto rozmawiać.

– Cieszę się z targów zarówno jako inwestor, ale także jako zwykły obywatel, który widzi poprawę polskiej infrastruktury. – Dziś mogę doje-

chać do Berlina autostradą, co jeszcze niedawno było w naszym kraju niemożliwe – powiedział, otwierając imprezę Jacek Wojciechowicz, zastępca prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy.

## DZIEŃ TARGOWY

Na targach w Warszawie zaprezentowały się firmy wykonawcze i świadczące usługi budowla-

Trzymanie się zasad obowiązujących w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego jest konieczne. Nie służy rywalizacji, ale polepszeniu współpracy.

ne: od małej architektury miejskiej, poprzez drogi i parkingi, aż po budowę portów kolejowych, lotniczych i morskich. Można było się również zapoznać z ofertą producentów i dystrybutorów maszyn, urządzeń oraz materiałów budowlanych, a także kruszyw i surowców do budowy dróg i autostrad. Nie zabrakło propozycji obejmujących urządzenia wykorzystywane w zarządzaniu ruchem drogowym, np. oznakowania poziomego i pionowego, oświetlenia, rozwiązań ITS czy systemów monitoringu i bezpieczeństwa w transporcie miejskim.

## ARENA SPORÓW

Targi były też okazją do dyskusji o najważniejszych problemach branży. I tak podczas konferencji pt. „Bezpieczeństwo w transporcie drogowym i kolejowym” odbyła się merytoryczna debata reprezentantów instytucji, organizacji oraz przedsiębiorstw związanych z transportem kolejowym i drogowym z wybitnymi przedstawicielami sfery nauki. Prelegentami byli eksperci z najlepszych ośrodków naukowo-badawczych i uczelni technicznych w Polsce. Również pierwszego dnia targów odbyła się konferencja poświęcona polityce parkingowej, podczas której zastanawiano się, czy parkowanie musi być płatne, jak zorganizować strefę płatnego parkowania, mówiono o wykorzystywaniu miejsc parkingowych w strefach płatnego postoj u i kosztach eksploatacji stref.

## CENA ZGODY

Niewątpliwie jednak największą popularnością pierwszego dnia cieszył się panel dyskusyjny „Jeśli nie cena, to co? Kryterium wyboru w przetargach na budowę dróg”, zorganizowany przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. (szczegóły na str. 6 )

Tematy poruszane podczas tej dyskusji poróciły po południu. Wówczas odbyła się



→ Stoisko GDDKiA wzbudzało spore zainteresowanie. Fot. Ł. Jóźwiak.

debatą zorganizowaną przez Polski Związek Pracowników Budownictwa pt. „Inwestor – wykonawca – podwykonawca: partnerstwo w trudnym projekcie czy rywalizacja?”.

Dariusz Blocher, prezes zarządu Budimex SA zarzucał, że strony realizowanego kontraktu (zamawiający-wykonawca) nie są równoprawne i sugerował uprzywilejowanie strony zamawiającej. Nie zgadzali się z tym Lech Witecki oraz Jacek Sadowy, argumentując, że trzymanie się zasad obowiązujących w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego jest konieczne. Nie służy rywalizacji, ale polepszeniu współpracy.

Wśród osób reprezentujących stronę zamawiającą również można było usłyszeć pochwały odnoszące się do współpracy między oddziałami GDDKiA a wykonawcami. Obie strony zaznaczyły, że mają wspólny cel – realizację kontraktu – i są otwarte na rozmowę.

## ZAPROJEKTUJ I WYBUDUJ

W czasie, gdy dyr. Lech Witecki debatował nad tym, czy relacja inwestor-wykonawca-podwykonawca jest partnerstwem czy rywalizacją, dr inż. Tomasz Rudnicki, zastępca GDDKiA brał udział w dyskusji „Zaprojektuj, wybuduj i...”. Podczas debaty wykonawcy zwrócili uwagę na obarczanie ich nadmierną odpowiedzialnością za realizację kontraktu, natomiast GDDKiA przypomniała, że jako inwestor stoi na straży jakości oraz dotrzymywania terminu realizacji. Tomasz Rudnicki przedstawił zebranych narzędzia, jakimi dysponuje inwestor i szczegółowo odpowiadał na pytania zebranych.

Drugi dzień targów zakończyła debata „Obwodnice polskich miast – analiza efektywności aglomeracyjnych inwestycji drogowych”. W spotkaniu przeznaczonym dla decydentów i przedstawicieli biznesu uczestniczył m.in. Robert Radoń, dyrektor oddziału GDDKiA we Wrocławiu, który prezentował, jedną z najczęściej



Wyróżnienie za najbardziej oryginalne i profesjonalne stoisko „Infrastruktura 2012” otrzymała GDDKiA. Stoisko podzielone było na dwie części – współczesną i historyczną.

nagradzanych inwestycji – obwodnicę Wrocławia z pięknym mostem Rędziańskim. Po analizie sytuacji branży drogowej odbyła się dyskusja, podczas której eksperci ocenili plany budowy obwodnic, zastanawiali się nad problemem ich utrzymania i tym, czy obwodnice autostradowe powinny być płatne. Eksperci zwrócili uwagę na fakt, że wiele nowych obwodnic budowanych było nie tylko z myślą o samochodach ciężarowych, ale także o osobowych, żeby ułatwić mieszkańcom przemieszczanie się z jednego końca miasta na drugi. **RED**







## „BĘDĘ BRONIŁ KRYTERIUM CENY I WOLNEGO RYNKU JAK NIEPODLEGŁOŚCI” – MÓWIŁ DYR. LECH WITECKI PODCZAS DEBATY ZORGANIZOWANEJ PRZEZ GDDKiA NA TARGACH „INFRASTRUKTURA 2012”. TE SŁOWA NAJLEPIJ POKAZUJĄ, JAK GORĄCA BYŁA TO DYSKUSJA.

Postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego często kończy się wyborem oferty najatrakcyjniejszej cenowo. Ponieważ takie kryterium wyboru w przetargach dróg wzbudza ostatnio wiele kontrowersji, GDDKiA zorganizowała dyskusję poświęconą kryteriom oceny ofert, jakie mogą być stosowane w postępowaniach o udzielanie zamówienia publicznego na realizację inwestycji drogowych. Uczestnikami byli **Jacek Sadowy**, Prezes Urzędu Zamówień Publicznych, **Marek Michałowski**, Prezes Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa oraz **Lech Witecki**, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.

### JAK SZACOWAĆ RYZYKO?

– Wszyscy razem nie oszacowaliśmy, jak wiele trudnych i ryzykownych sytuacji czeka nas, wydając w tak krótkim czasie tak duże pieniądze – ocenił Marek Michałowski, odnosząc się do słów Lecha Witeckiego, który

zauważył, że w ostatnich latach nastąpiło skumulowanie postępowań przetargowych, co jest bardzo trudną sytuacją zarówno dla inwestorów, jak i wykonawców. – Co zrobić, żeby uniknąć tych problemów w przyszłości? Myślę, że powinniśmy nie tylko szacować ryzyko, ale także prawidłowo to ryzyko lokować.

Jednym z podstawowych kryteriów wyboru wykonawcy musi być cena, bo wydajemy pieniądze publiczne, ale niech inwestor bierze też pod uwagę inne wskaźniki: termin czy jakość wykonania.

Jacek Sadowy zastanawiając się nad tym, gdzie znajduje się słaby punkt dzielenia kontraktów w przetargach, zauważył: – Obejmując urząd w 2008 r. skupiliśmy się na elementach proceduralnych, a trochę pominęliśmy elementy realizacji – mówił. – Ustawa nie reguluje sposobu realizacji zamówień publicznych i to zaczyna być problemem. Dlatego trzeba rozszerzyć ustawę o elementy realizacji kontraktu.

Jacek Sadowy zauważył też, że prawo nie zabrania stosowania innych kryteriów wybrania wykonawców niż cena. Podczas dyskusji poruszono także kwestię zasad dotyczących prowadzenia kontraktów (FIDIC) – czy byłoby to lekarstwo na problemy we współpracy między inwestorem a wykonawcą? Zdaniem Marka Michałowskiego konieczne jest wprowadzenie w Polsce wzorcowych planów umów:

– Siła FIDIC-a polega na precyzyjnym rozłożeniu ryzyka i obowiązku prowadzenia negocjacji między stronami w trakcie realizowanego kon-

traktu – twierdzi Marek Michałowski. – Jednym z podstawowych kryteriów wyboru wykonawcy musi być cena, bo wydajemy pieniądze publiczne, ale niech inwestor bierze też pod uwagę inne wskaźniki: termin czy jakość wykonania. Kwestia rażąco niskiej ceny powinna zostać zweryfikowana. Zdaniem Marka Michałowskiego polskie kontrakty powinny realizować polskie firmy, powinna też zostać wprowadzona wzorcowa umowa, rozkładająca prawa i obowiązki, a inwestor i wykonawca w trakcie realizacji kontraktu powinni być zmuszeni do rozmów i negocjacji.

Lech Witecki stał jednak po stronie kryterium ceny i w późniejszej debacie („Inwestor – wykonawca – podwykonawca: partnerstwo w trudnym projekcie czy rywalizacja?”) powiedział: „Będę bronił kryterium ceny i wolnego rynku, jak niepodległości”.

– Chodzi o to, jak ułożyć procedurę, żeby wybrać najlepiej. Jednak pamiętajmy, że nie można zmieniać zasad w trakcie gry. Stałe zasady nas bronią. Wykonawca nie może składać oferty w postępowaniu przetargowym, myśląc, że zawsze będzie mógł później złożyć aneks do umowy – studził emocje Jacek Sadowy.

Potrzebna jest definicja rażąco niskiej ceny, bo nie została ona sprecyzowana, co powoduje też problemy w KIO – mówił dyrektor Lech Witecki.

Zauważył też, że dopuszczenie do realizacji kontraktów w Polsce tylko polskich firm jest sprzeczne z prawem, dodał jednak, że proponuje zmianę w umowie, żeby kluczowe elementy realizacji kontraktu były wykonywane przez wykonawcę. Oznacza to większy nadzór nad realizacją kontraktu przez podwykonawców.

### KRYTERIUM CENY

– Pozostaje kwestia rażąco niskiej ceny – kontynuował. – Nie możemy odgórnie, niejako z klucza, wykreślać najniższą cenę, bo przecież ona może być realna.

Zdaniem Lecha Witeckiego potrzebna jest definicja rażąco niskiej ceny, bo nie została

→ Lech Witecki broni kryterium ceny. Fot. Ł. Jóźwiak.

ona sprecyzowana, co powoduje też problemy w KIO.

Tematy poruszone podczas debaty powróciły po południu za sprawą kolejnej konferencji. Lech Witecki powtórzył, że jest przeciwny sztuczному ograniczaniu rynku: – Wolny rynek to ogromna wartość i trzeba to szanować – mówił.

Tłumaczył też, że strony realizowanego kontraktu są równoprawne, a GDDKiA zawsze jest otwarta na rozmowę. Przekonywał, że stałe zasady, transparentne reguły, które są podstawą każdego uczciwego kontraktu muszą być respektowane po obu stronach. To obowiązek zamawiającego i wykonawcy. Nie można zmieniać reguł w trakcie gry.

### WIARYGODNOŚĆ

Dariusz Blocher podkreślił, że widzi dużą poprawę współpracy z oddziałami regionalnymi GDDKiA. Ostro zaatakował swoich rozmówców Rafał Bałdys, członek zarządu ZPBIU: – Pan Sadowy i Witecki są regulatorami rynku – mówił. – To wy przygotowujecie umowę inwestora wykonawcy. Państwo definiują umowę na własną korzyść, i stawiając wykonawców pod ścianą.

Jacek Sadowy stwierdził, że w postępowaniu przetargowym problem nie polega na liczbie oferentów, ale na tym, że nie każdy składający ofertę jest w stanie zrealizować kontrakt. Dodał też, że w przyszłym roku powinna zostać przygotowana wzorcowa umowa między wykonawcą a zamawiającym.

Po debacie słuchacze mogli skorzystać z porad eksperckich udzielanych na stoisku GDDKiA i obejrzeć wystawę przedstawiającą historię drogownictwa polskiego od momentu powołania pierwszej administracji drogowej w Królestwie Polskim w XIX w. do czasów współczesnych. **RED**



→ Debata „Jeśli nie cena, to co?”. Fot. Ł. Jóźwiak.





# Awangarda administracji

**KAŻDY Z NAS CODZIENNIE PODEJMUJE WIELE DECYZJI, NARAŻAJĄC SIĘ NA RYZYKO NIETRAFNEGO WYBORU.**

**WŁAŚCIWE ZARZĄDZANIE RYZYKIEM DECYDUJE O SUKCESIE, ALE I CHRONI PRZED NIEPOWODZENIEM.**

**W GDDKiA KONTROLA ZARZĄDZAJĄCA I ZARZĄDZANIE RYZYKIEM STANOWI O INTERESACH I REPUTACJI FIRMY.**

Ciągłe doskonalenie oraz wzmacnianie jakości zarządzania to cel, przed którym stoi cała Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Naszą ambicją jest być awangardą administracji. Artykuł 68 ustawy o finansach publicznych wymaga od nas na nowo zdefiniowania koncepcji Kontroli Zarządzającej i wprowadzenia standardów systemu zarządzania ryzykiem. Tworząc przepisy o kontroli zarządzającej, dążono do odejścia od obecnego wszędzie obrazu sektora publicznego jako wydającego, gromadzącego, płacącego i tworzącego procedury.

Znakomita większość jednostek na pierwszym planie stawia na „zgodność”, uznając za trzon podejmowania decyzji tzw. kulturę stosowania przepisów. Na dalszy plan spada „sprawność”, która zasadniczo stawia na zdefiniowanie i osiągnięcie wyniku. W ustawie zaś skoncentrowano się na zadaniach i celach, które jednostki powinny realizować. Zgodność – jak najbardziej, natomiast prawidłowe funkcjonowanie jednostek powinno być wyłącznie jednym z elementów realizacji ich zadań, nie zaś celem samym w sobie.

*Art. 68 ustawy*

*Kontrolę zarządczą w jednostkach sektora finansów publicznych stanowi ogół działań podejmowanych dla zapewnienia realizacji celów i zadań w sposób zgodny z prawem, efektywny, oszczędny i terminowy.*

Wszystko, co dzieje się w jednostce, powinno służyć realizacji jej zadań – stąd też polityka rachunkowości jest procedurą kontroli zarządzającej, system



**ZARZĄDZANIE RYZYKIEM TO WŁAŚCIWE ZARZĄDZANIE ZASOBAMI, OCHRONA ORGANIZACJI, DBANIE O MAJĄTEK ORAZ UTRZYMANIE REPUTACJI ORGANIZACJI.**

- WIĘKSZY NACISK KIEROWNICTWA NA SPRAWY FAKTYCZNIE ISTOTNE
- KRÓTSZY CZAS REAKCJI KIEROWNICTWA NA SPRAWY KRYZYSOWE
- MNIEJ NIEPRZEWIDZIANYCH ZDARZEŃ MAJĄCYCH NEGATYWNY WPŁYW NA ORGANIZACJĘ
- WIĘKSZY NACISK W ORGANIZACJI NA POPRAWNE WYKONYWANIE WŁAŚCIWYCH ZADAŃ
- WIĘKSZE PRAWDOPODOBIENSTWO REALIZACJI CELÓW ORGANIZACJI
- WIĘKSZE PRAWDOPODOBIENSTWO WDROŻENIA PLANOWANYCH ZMIAN
- LEPSZE WYKORZYSTANIE ZASOBÓW
- BARDZIEJ ŚWIADOME PODEJMOWANIE RYZYKA ORAZ DECYZJI

ISO jest systemem kontroli zarządzającej, zgoda na zmianę godzin pracy także nosi znamiona systemu kontroli zarządzającej. Kontroli zarządzającej nie można utożsamiać i ograniczać do czynności kontrolnych wykonywanych przez pracowników komórki kontroli (Biuro Kontroli Wewnętrznej), mimo że takie podejście bywa łączone z pojęciem „kontroli”. Zauważmy, że kontrola zarządcza jest systemem bardziej złożonym, który ma za zadanie sprawić, aby GDDKiA osiągała cele przed nią postawione.

## RYZYO – JAK DUŻE?

Nowością, a zarazem jednym z głównych przejawów kontroli zarządzającej, jest przystąpienie do wprowadzenia sformalizowanego systemu zarządzania ryzykiem. Można stwierdzić, że GDDKiA – i każda inna jednostka – narażona jest na ryzyka, które zagrażają realizacji jej celów. Pamiętajmy, że nie jest ani możliwe, ani celowe zredukowanie ryzyka do zera. Istotne jest, aby decyzje podejmowane w jednostce były świadome i uwzględniały ryzyko na możliwym do zaakceptowania poziomie. Wyzwaniem jest, aby takie narzędzie nie miało charakteru pozornego. Zarządzanie ryzykiem może stać się kluczowym elementem kontroli zarządzającej, jeśli jego przygotowanie zostanie potraktowane jako okazja do głębokiej analizy funkcjonowania GDDKiA.

## KIERUNEK PRZYSZŁOŚĆ

Jako przyszła awangarda administracji i nowoczesna organizacja musimy patrzeć w przyszłość, dynamicznie reagować na zmiany i optymalnie wykorzystywać dostępne możliwości. Zarządzanie ryzykiem stanowi podstawę takiego działania. Efektywne funkcjonowanie takiej kontroli zarządzającej wymaga jednocześnie aktywnego działania ze strony kierownictwa i wszystkich, którzy biorą udział w zarządzaniu jednostką. Co więcej, obowiązków i zadań w zakresie kontroli zarządzającej nie można także przydzielić lub ograniczyć tylko do jednej komórki organizacyjnej.

Zarządzanie ryzykiem to zadanie dla każdego z nas. Proces ten należy postrzegać jako podstawowy obowiązek zarządzających, którzy powinni zachęcać pracowników do stosowania podejścia opartego na świadomości występowania ryzyka.



➔ **Artur Słabuszewski**  
Biuro Audytu Wewnętrznego



## Wirtualny spacer

**W prawo, w lewo, zrób pocztówkę – zapraszamy na wirtualną wycieczkę po budowie drogi S3 Sulechów – Gorzów Wlkp.**

Spacerując, można obejrzeć 23 najciekawsze miejsca, zaprezentowane w formie wirtualnych panoram. Wśród nich zobaczymy m.in. niemal kilometrową estakadę na obwodnicy Świebodzina, estakadę nad „Doliną Leniwej Obry”, OUD Sulechów, przejście dla dużych zwierząt w Puszczy Bledzewskiej. Fotografie wykonane są w bardzo wysokiej rozdzielczości, pozwalającej wiernie oddać szczegóły. Dzięki wykorzystaniu zdjęć panoramicznych mamy możliwość obracania widoku o 360 stopni zarówno w pionie, jak i poziomie, przybliżanie detali oraz ich oddalanie. Podczas wycieczki można również obejrzeć 10 profesjonalnie przygotowanych zdjęć z „lotu ptaka”, jak również galerię z prawie 70 zdjęciami przedstawiającymi inwestycję.

Wycieczka została wzbogacona o opisy miejsc i obiektów. Poruszając się po panoramach, warto zaglądać do umieszczonych w nich załadek. Znajdziemy tam informacje np. o technologii wykonania danego obiektu.

Zapraszamy na wirtualny spacer  
<http://gddkia.zgora.wkraj.pl/#/61413/> MP

## Święta i sylwester w Górach Opawskich

**Ośrodek „Drogowiec” w Pokrzywniej zaprasza na świąteczno-sylwestrowy wypoczynek w górach.**

Pobyt bożonarodzeniowy rozpoczyna się od kolacji 23 grudnia, a kończy obiadem 27 grudnia 2012 r. Koszt 4-dniowego pobytu wynosi 400 zł od osoby (4 dni x 80 zł + 80 zł dopłaty świątecznej).

Pobyt sylwestrowy wraz z balem przy muzyce na żywo zaczyna się od kolacji 29 grudnia i trwa aż do obiadu 2 stycznia 2013 r. Koszt 4-dniowego pobytu wynosi 600 zł od osoby.

Przedpłaty w kwocie 200 zł od pokoju, tytułem rezerwacji miejsc, płatne są w kasie ośrodka lub przekazem pocztowym na adres ośrodka z zaznaczeniem na odwrocie blankietu przekazu tytułu rezerwowanego turnusu. Wpłynięcie przedpłaty gwarantuje pobyt w ośrodku. W razie pytań, proszę dzwonić pod numer (77) 43 97 556. MG





→ A2 Konotopa-Pruszków.  
Fot. Ł. Jóźwiak.

# EKRANY W NORMIE

NIE MA JUŻ POTRZEBY BUDOWANIA EKRANÓW AKUSTYCZNYCH PRZY DROGACH ZNACZNIE ODDALONYCH OD ZABUDOWAŃ. MINISTER ŚRODOWISKA MARCIN KOROLEC PODPISAŁ ROZPORZĄDZENIE ZWIĘKSZAJĄCE DOPUSZCZALNE NORMY HAŁASU.

Aż 9 metrów wysokości mają w niektórych miejscach ekrany akustyczne. Polskie przepisy dotyczące hałasu należały do najbardziej rygorystycznych w Unii Europejskiej. GDDKiA, jako inwestor, była zobowiązana do prowadzenia inwestycji zgodnie z zatwierdzonym projektem. Projekt natomiast powstawał na podstawie Rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, a także decyzji środowiskowej.

Sposób zabezpieczenia przed hałasem jest określany w raporcie o oddziaływaniu na środowisko i sankcjonowany decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach oraz zezwoleniem na realizację inwestycji. Krótko mówiąc, robiliśmy, co do nas należało, czyli przestrzegaliśmy przepisów.

## SEDNO SPRAWY

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad już w 2009 r., mając na względzie racjonalizację wydatków środków publicznych, zgłaszała do Ministerstwa Transportu (wówczas Ministerstwa Infrastruktury) propozycje liberalizacji norm hałasu. Uzasadnieniem dla takich zmian były chociażby duże koszty zabezpieczeń, nieskuteczność ochrony budynków usytuowanych w bardzo bliskiej odległości od drogi oraz bardziej liberalne dopuszczalne poziomy dźwięku w innych krajach europejskich. Dzięki zmienionemu właśnie rozporządzeniu nie będzie trzeba np. podwyższać istniejących już ekranów.

Budynki usytuowane w bliskiej odległości od drogi, zaraz za ekranem akustycznym, są skutecznie chronione, ponieważ znajdują się w tzw. cieniu akustycznym.

Koszty dla budżetu państwa wynikające z przestrzegania dotychczas istniejących norm ograniczających hałas, w sąsiedztwie dróg na terenach chronionych akustycznie, można szacować w miliardach złotych. Nowa ustawa pozwala na duże oszczędności.

## CO SIĘ ZMIENIŁO?

Nowe przepisy podniosły limity dopuszczalnego hałasu na drogach, po przekroczeniu których konieczne będzie wykonanie zabezpieczeń akustycznych przy trasach.

Po zmianach na terenach zabudowy jednorodzinnej dopuszczalny w dzień hałas wzrasta do 61 decybeli. W nocy na takim obszarze może wynieść on teraz 59 decybeli. Na obszarach z zabudową wielorodzinną poziom hałasu w dzień może sięgnąć 65 decybeli, a w nocy 56 decybeli. W miastach, w których jest ponad

Dotychczasowe przepisy określające dopuszczalny poziom hałasu były najostrzejsze w Unii Europejskiej. Nowe Rozporządzenie Ministra Środowiska znacznie je zliberalizowało.

100 tys. mieszkańców, dopuszczalny dzienny poziom hałasu wzrośnie i wyniesie 70 decybeli. W nocy zaś może osiągnąć 65 decybeli.

Te poziomy nie są tak przyjazne drogowcom jak w Hiszpanii, ale z drugiej strony bardziej liberalne niż w Niemczech. Z informacji z Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wynika, iż na przykład Hiszpania jest krajem posiadającym normy hałasu dla nowo budowanych dróg, ok. 10 dB większe niż w Polsce. Natomiast w Niemczech wyodrębniono kategorię dróg istniejących, ustalając dla niej normy wyższe o ok. 10-15 dB niż w Polsce.

RED



→ Ekrany na S5 Strzyżek-Białe Błota. Fot. Ł. Jóźwiak.

EKRANY AKUSTYCZNE – DŁUGOŚĆ		EKRANY AKUSTYCZNE – KOSZT NA A2	
NR DROGI	ŁĄCZNA DŁUGOŚĆ	KOSZTY BUDOWY EKRANÓW NA A2	PROC. KOSZTU BUDOWY A2, STANOWIĄCY EKRANY
A2 odc. Stryków – granica woj. maz.	42,752 km	odc. A 45,6 mln zł netto	4,92%
A2 Konotopa – gr. woj. maz.	88 132 m	odc. B 37,7 mln zł netto	5,46%
A2 obwodnica Mińska Maz.	10 087 m	odc. C 71,3 mln zł netto	10,3%
S8 Konotopa – Powązkowska	7 935 m	odc. D 38,5 mln zł netto	7,3%
A1 odc. Kowal – Stryków	32,472 km	odc. E 7,3 mln zł netto	2,1%
S8 Piotrków Tryb. – granica woj. maz.	47,888 km		





# Międzynarodowa jesień

**PAŹDZIERNIK TO CZAS WIELU  
KONFERENCJI I DYSKUSJI NA TEMAT  
DROGOWNICTWA NA CAŁYM  
ŚWIECIE.**

## W WARSZAWIE

12 października w Warszawie, dyr. GDDKiA Lech Witecki wziął udział w Polsko-Czeskim Forum Gospodarczym. Forum inaugurowali prezydenci obu państw, Bronisław Komorowski i Vaclav Klaus. Współpraca polsko-czeska w dziedzinie drogownictwa ma ogromne znaczenie dla gospodarki i rozwoju Europy Środkowo-Wschodniej, przez nasze kraje prowadzi tranzyt z południa Europy do portów w Polsce i dalej na jej północ. Josef Krysl, prezes zarządu Bogla Krysl i dyr. Lech Witecki w swoich wystąpieniach mówili, jak ważna jest współpraca, ale także nie ukrywali błędów i negatywnych doświadczeń z polskiego rynku projektów drogowych. Podkreślano, że dla wykonawców najważniejsza jest organizacja



→ Przedstawiciele GDDKiA na budowie Noord-Zuid Kempen.



→ Drogowcy z GDDKiA na budowie mostu nad kanałem Brug Albertkannal we Flandrii.

materiałów oraz współpracy z podwykonawcami, co na „największym placu budowy”, jakim jest Polska, nie zawsze jest proste. Mówienie o problemach Lech Witecki uznał za największą wartość dodaną spotkania.

## W WIEDNIU

22-26 października odbył się w Wiedniu Światowy Kongres ITS pod hasłem „Smarter on the way”. W ramach kongresu odbywało się spotkanie ministrów transportu, Polskę reprezentował Maciej Jankowski, podsekretarz stanu w MTBiGM, a GDDKiA reprezentowana była przez zastępcę generalnego dyr. Andrzeja Maciejewskiego. W ostatnim dniu kongresu Anna Gruszczyńska, Naczelnik Departamentu Partnerstwa Publiczno-

-Prywatnego, wygłosiła prezentację „ViaToll: ETC in Poland. Experience and outlook” dotyczącą zbudowanego w 9 miesięcy i obejmującego 1900 km dróg w Polsce, elektronicznego systemu pobierania opłat. Światowe Kongresy ITS odbywają się co roku w różnych częściach świata. Jest to wydarzenie gromadzące największych ekspertów z dziedziny ITS, którzy wymieniają najnowsze osiągnięcia w tej dziedzinie.

## W WILNIE

Pod koniec września w Wilnie odbyło się spotkanie Rady Zarządzającej CEDR, a następnie w październiku w Lucernie spotkała się Rada Zarządzająca PIARC. W spotkaniu w Wilnie udział wziął dyr. Lech Witecki. Dyskutowano na temat rozwiązywania problemów związanych z kryzysem finansowym, współpracy z wykonawcami oraz utrzymania dróg. Rozwiązania typu „Utrzymaj Standard” pozwolą nam uniknąć problemów kolegów z Zachodu, dla których utrzymanie dróg było dotychczas tematem drugoplanowym. Podczas Rady Zarządzającej PIARC wybrany został nowy przewodniczący organizacji Oscar De Buen z Meksyku. Głównymi tematami kongresu było bezpieczeństwo ruchu drogowego.

## W BELGII

Październik zakończył się wizytą przedstawicieli GDDKiA w Belgii. Nasi pracownicy mieli możliwość zapoznania się z zasadami zarządzania utrzymaniem dróg w północnej, flamandzkiej części Belgii. We Flandrii z sukcesem wprowadzono nowy PMS bazujący na corocznie przeprowadzonej diagnostyce sieci oraz doskonale rozbudowanej platformie GIS. Dużym zainteresowaniem cieszyła się wizyta techniczna na budowie łącznika pomiędzy dwoma autostradami. W Belgii, podobnie jak w Polsce, wielką wagę przykładano do rozwiązań ekologicznych, na które przeznaczano się ok. 30% wartości kontraktu.

**ALEKSANDRA CYBULSKA**

## Obwodnica godna Poznania

**Poznański oddział GDDKiA ogłosił przetarg na budowę ostatniego, ponad 5-kilometrowego odcinka Zachodniej Obwodnicy Poznania w ciągu drogi ekspresowej S11.**

– W latach 2012-2015 wydamy na kontynuację programu budowy autostrad i dróg krajowych 43 mld zł. Dla przykładu powiem, że w 2012

roku ogłosimy przetarg dla brakującego odcinka obwodnicy Poznania – to obiecywał kierowcom zaledwie dwa tygodnie wcześniej premier Donald Tusk. I już 5 listopada poznański oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad ogłosił przetarg na budowę ostatniego, ponad 5-kilometrowego odcinka pomiędzy węzłami Poznań Rokietnica i Poznań Tarnowo Podgórne.



→ Fot. A. Cieślak.

Fragment ten spina oddane już wcześniej do ruchu odcinki Zachodniej Obwodnicy Poznania. Niezbędne grunty zostały wykupione, zakończono też badania archeologiczne. Natychmiast po podpisaniu umowy (planowanym na wiosnę 2013 r.) rozpoczną się prace budowlane, tak by ostatni fragment obwodnicy Poznania został oddany kierowcom jesienią 2014 r.

Wykonawca na budowę całego odcinka ma 18 miesięcy, jednak już po 14 miesiącach od podpisania umowy będzie musiał zbudować ciąg główny drogi S11, by kierowcy mogli jeszcze przed wakacjami 2014 r. korzystać z całego, ponad 27-kilometrowego odcinka Zachodniej Obwodnicy Poznania. Po udostępnieniu jezdni głównej wykonawca będzie prowadził prace poza korpusem drogi (budowa dróg serwisowych oraz prace wykończeniowe).

W ramach umowy wykonawca wybuduje 5,3-kilometrowy fragment drogi oraz trzy obiekty mostowe i jeden węzeł drogowy na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 184. Inwestycja będzie w całości finansowana ze środków Krajowego Funduszu Drogowego.

**AC**

## Most jak nowy

**Zakończyła się przebudowa mostu na rzece Jasionka w Jędrzejowie w ciągu drogi krajowej nr 78. Prace kosztowały 1,8 mln zł i trwały od ubiegłego roku.**



→ Fot. M. Pawelec

Stary, blisko 80-letni most na Jasionce został praktycznie rozebrany, a w jego miejscu powstał nowy, szerszy, spełniający wymagania pod względem nośności obiekt. Nowy most w Jędrzejowie ma jezdnię o szerokości 7 m z chodnikami po obu stronach.

W tym roku kielecki oddział remontuje dwa mosty (Szczucin, Jędrzejów) za łączną kwotę około 4,8 mln zł. Nakłady na remonty wzrosły, bo w roku ubiegłym wyremontowane zostały mosty za 1,2 mln zł (w Ostrowcu – DK nr 9, Parszowie – DK nr 42 i w Piaskach – DK nr 78). W czerwcu 2012 rozpoczął się gruntowny remont mostu na Wiśle w Szczucinie w ciągu drogi krajowej nr 73 Kielce – Busko – Tarnów. Remont mostu potrwa do 2013 r. i będzie kosztował blisko 3 mln zł. Ośmioprzęsłowy most w Szczucinie o długości ponad 400 m wybudowany został w latach 50. XX w. Wymienione zostaną między innymi: nawierzchnia, izolacja, a także beton w płycie pomostu. Naprawione zostaną także uszkodzenia konstrukcji mostowej. W tym roku wyremontowany zostanie fragment mostu od strony Kielc, a w 2013 r. wykonawca będzie prowadził prace na pozostałej części mostu. W tym czasie obowiązywać będzie ruch wahadłowy. Zakończenie planowane jest latem 2013 r. Prace nie będą prowadzone zimą.

**MP**

## 33 km A4 na finiszu

**Budowa odcinka A4 od węzła Dębica Pustynia do węzła Rzeszów Zachód dobiega końca. Trwają ostatnie roboty.**



→ Fot. Archiwum GDDKiA

Całą dobę, przez 7 dni w tygodniu pracuje 1200 osób i ok. 500 jednostek sprzętowych i transportowych. Dobiegają końca roboty ziemne oraz wzmacnianie podłoża; tu poziom zaawansowania prac osiągnął 99 proc. Na 32,5-kilometrowym odcinku autostrady została ułożona podbudowa z betonu asfaltowego (98,9 proc.), na 32,2-kilometrowym – warstwa wiążąca (98,4 proc.). Ostatnia warstwa masy bitumicznej – ścieralna – jest ułożona na ok. 27 kilometrach. Montaż ekranów akustycznych jest zaawansowany w 83 proc., stalowych barier ochronnych w ciągu autostrady – w 75 proc. (25 km).

Na obiektach mostowych trwają prace wykończeniowe oraz układanie nawierzchni (90 proc. zaawansowania). Wzdłuż autostrady zamontowano już 80 proc. oświetlenia. Dobiega końca budowa zbiorników retencyjnych (95 proc.), kanalizacji deszczowej (95 proc.) oraz łączności autostradowej (80 proc.). Na drogach dojazdowych jest układana nawierzchnia bitumiczna. Wzdłuż autostrady trwają nasadzenia zieleni, montowane są ogrodzenia autostradowe. W miejscach obsługi podróżnych prowadzone są prace wykończeniowe.

Inwestycja współfinansowana jest przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach POIiŚ.

**JR**





# Nowa siedziba mniejsze koszty



➔ Nowa siedziba oddziału łódzkiego. Fot. M. Zalewski.

Rozmowa z dyrektorem oddziału  
GDDKiA w Łodzi  
Renatą Zatorską-Sytk.

**KD** Nareszcie w nowej siedzibie...

**RZ-S** Doczekaliśmy się w końcu i po wielu perturbacjach zaczynamy urzędowanie w nowym miejscu Łodzi przy ulicy Rysowej 2. Na razie panuje jeszcze lekkie zamieszanie, pracownicy dopiero się „urządzają”, trwa jeszcze ustawianie mebli, porządkowanie dokumentów, ale urząd pracuje już pełną parą.

Jakie korzyści widzi pani w związku z nowym lokum?

Długo by wymieniać. Przede wszystkim jesteśmy teraz wszyscy razem! Do tej pory oddział rozrzucony był w trzech punktach miasta. Poza główną siedzibą były biura licznych budów, które prowadzimy i laboratorium. Utrudniało to zdecydowanie wewnętrzną komunikację i pochłaniało niepotrzebnie dużo czasu na załatwianie spraw wewnątrzoddziałowych. Nie wspomnę już o poprawie warunków pracy! Dotychczas gros wydziałów funkcjonowało w starej, ponadstuletniej kamienicy. Panował tam nieprawdopodobny ścisk, biorąc pod uwagę pokaźną liczbę inwestycji, które prowadzimy. Ludzie siedzieli sobie niemal na kolanach. Wiele pomieszczeń nie spełniało norm, jakie dziś przyjmuje się za naturalne, były ciemne i ciasne, nie było parkingu z prawdziwego zdarzenia, a ponadto budynek nie był przystosowany do obsługi osób niepełnosprawnych!

A jak ma się pod tym względem nowa siedziba?

To zupełnie inny świat! Znajdowała się tu niegdyś szkoła, budynek został rozbudowany i zaadaptowany do naszych potrzeb. Już na zewnątrz widać różnicę. Pierwsze, co rzuca się w oczy, to obok schodów najazd dla osób niepełnosprawnych. Podobne rozwiązania znajdziemy też wewnątrz budynku, choćby przestronne i stosownie wyposażone toalety. Ponadto, tak planowaliśmy rozmieszczenie wydziałów, aby większość petentów

mogła załatwić swoje sprawy, nie wchodząc na piętro. Łatwiej jest także o miejsce do zaparkowania samochodu. Poprzednio parkując przy ulicy, na której był urząd, trzeba było za nie zapłacić, ale i tak znalezienie miejsca w ciągu dnia to było marzenie ściętej głowy!

Wymieniła pani korzyści dla osób z zewnątrz, a co jeśli chodzi o warunki dla pracowników?

Tu także można długo wyliczać. Już na wstępie wspominałam o kilku korzyściach nowego budynku, jak nowoczesne, wygodne pokoje, znacznie lepsze oświetlenie i fakt, że nie trzeba biegać na

W nowej siedzibie

funkcjonuje już biuro

podawcze z prawdziwego

zdarzenia, poprzednio, ze

względu na nieprzeciętny tłok,

nie mogło być mowy o takim

rozwiązaniu!

trzecie piętro, aby w archiwum na strychu szukać jakiegos dokumentu! Oczywiście bez porównania poprawiło się otoczenie! W starej siedzibie część okien wychodziła na zatłoczoną ulicę ze starą fabryką w tle, część na koszarne klaustrofobiczne podwórko, którego przeciwległa ściana pokryta była upiornymi płytami azbestowymi! Tu wokół mamy mnóstwo przestrzeni, zieleni i piękne patio z fontanną, która na razie jeszcze jest nieczynna, ale w przyszłości, kto wie? Mam nadzieję, że ta pozytywna zmiana wpłynie także na efektywność pracy i atmosferę w oddziale (śmiech)...

Faktycznie, zmiany wydają się radykalne...

Ale to jeszcze nie wszystko, poprzednio poważnym problemem były wszelkie dokumenty! Proszę pamiętać, że prowadzimy kilkanaście kontraktów o wartości około 13 mld zł! To sprawia, że „produkujemy” niewyobrażalne ilości różnych niezbędnych papierów. One muszą być przechowywane w odpowiednich warunkach i odpowiednim porządku.

Chciałabym jeszcze wrócić na chwilę do warunków obsługi petentów. W nowej siedzibie funkcjonuje już biuro podawcze z prawdziwego zdarzenia, poprzednio ze względu na nieprzeciętny tłok nie mogło być mowy o takim rozwiązaniu! Cierpeliśmy także na brak miejsca w przypadku spotkań w szerszym gronie, bądź oficjalnych uroczystości, jak np. podpisywanie umów. Zdarzało się, że dziennikarze, którzy licznie wtedy przybywali, musieli stać, bo nie było miejsca, żeby wszystkich posadzić. Tu nie będzie mowy o podobnych przypadkach. Mamy ładną salę konferencyjną, a jeśli ona okaże się za mała, możemy dane „wydarzenie” przenieść do specjalnie zaadaptowanej na podobne cele dawnej sali gimnastycznej!

Czy koszty utrzymania tak okazałej siedziby nie będą zbyt duże?

Wręcz przeciwnie! Fakt, że jesteśmy wszyscy wraz z laboratorium w jednym miejscu i nie musimy tracić czasu na dojazdy, a także płacić za dodatkowo wynajmowane biura, z pewnością nie zwiększy kosztów, poza tym proszę pamiętać, że budynek przeszedł gruntowny remont, a w zasadzie przebudowę, jest dobrze zaizolowany, ma nowe okna, co z pewnością będzie sprzyjało oszczędzaniu energii, a to przekłada się na niższe koszty...

MZ, ŁÓDŹ



„TEST ŁOSIA”, HAMOWANIE NA ŚLISKIEJ NAWIERZCHNI CZY TEŻ PRÓBY OPANOWANIA POJAZDU PODCZAS POŚLIZGU STANOWIŁY ELEMENT SZKOLENIA PRACOWNIKÓW ODDZIAŁU ZIELONOGÓRSKIEGO W RAMACH DOSKONALENIA TECHNIKI JAZDY SAMOCHODEM.

W woj. lubuskim, a dokładnie w Tomaszowie koło Żagania, działa jeden z pięciu ośrodków doskonalenia techniki jazdy w Polsce. Tam, przez cały październik, ponad stu pracowników zielonogórskiego oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad szlifowało swoje umiejętności „kierownicze”, korzystając ze specjalnej, niezbędnej do prowadzenia tego typu szkoleń, infrastruktury ośrodka. Uczestnicy próbowali swoich sił na płycie oraz pierścieniu poślizgowym wyposażonym w kurtyny wodne, a także na placu manewrowym i półtorakilometrowym torze szkoleniowym, ze sztucznym wzniesieniem, z nawodnioną płytą poślizgową oraz serią specjalnie wyprofilowanych nawodnionych zakrętów.

Do przeszkolenia wytypowane zostały osoby, które z samochodów w pracy korzystają najczęściej.

Samo szkolenie zaczęło się niewinnie, od wykładu i krótkiego instruktażu. Zanim drogowcy usiedli za kierownicą swojego auta, instruktor szczegółowo omówił właściwą pozycję kierowcy podczas jazdy.

– Chcecie być bezpieczni? Zapomnijcie o pozycji „na misia” lub „na zimny łokieć”, bo wtedy nie macie szans na właściwą reakcję w sytuacji zagrożenia – przestrzegał instruktor, patrząc na najmłodszego z uczestników.

Zajęcia praktyczne zaczęły się od slalomu. – Niby nic specjalnie trudnego, a jednak trzeba się nieźle namachać – stwierdziła Ula, jedna z uczestniczek szkolenia. Sprawność wykonania tego zadania zależała od umiejętnego operowania kierownicą. I chodziło o to, żeby drogę pokonać jak najszybciej. Wielbicieli trzymania kierownicy jedną ręką zrozumieli, że tutaj się nie uda.

Jak bardzo wydłuża się droga hamowania przy niewielkiej (20 km/h) różnicy w prędkości samochodu, przekonali się wszyscy podczas wykonywania prób prawidłowego, nagłego hamowania na suchej i następnie mokrej nawierzchni.

Najwięcej niespodzianek czekało jednak na pierścieniu poślizgowym i torze z przeszkodami. Na pierwszym z nich zadanie polegało na wprowadzeniu, a następnie opanowaniu samochodu w poślizgu podsterownym i nadsterownym. Natomiast przejazd torem szkoleniowym wymagał od kierowcy dobrego refleksu i sprawności. Trzeba było wymijać pojawiające się nagle przeszkody, wykonywać slalom, pokonywać z dużą prędkością ostre zakręty. Nie było łatwo. Jednak wszyscy radzili sobie dobrze.

AJ, ZIELONA GÓRA

## Konkurs



Drogi zaufania

ZAPRASZAMY DO WZIĘCIA UDZIAŁU W NASZYM KONKURSIE „DROGI ZAUFIANIA”. DO WYGRANIA ATRAKCYJNE NAGRODY.

Wśród osób, które nadesłają prawidłowe odpowiedzi, rozlosujemy polar z logo „Drogi zaufania”.

Odpowiedzi prosimy przysłać do końca listopada 2012 r. na adres: [kurier@gddkia.gov.pl](mailto:kurier@gddkia.gov.pl)



1. Następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości co najmniej:

- 50 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 90 km/h
- 20 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 90 km/h
- 30 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 90 km/h

2. Chodnik lub ścieżka dla pieszych to część składowa:

- nie jest częścią składową ani jezdni ani drogi
- drogi
- jezdni

3. Akomodacyjna sygnalizacja świetlna:

- uwzględnia zmieniające się warunki ruchu drogowego na skrzyżowaniach
- nie uwzględnia natężenia ruchu na skrzyżowaniu
- uwzględnia dzień tygodnia

[www.drogizaufania.pl](http://www.drogizaufania.pl)



Kulisty model Ziemi		Sprawdzian	Reputacja, renoma	Bokobrody, faworyty		Ostra choroba zakaźna	Mięso z siwka		Myśliwski z kapusty	Skowronek borowy	Lokum poczwarki	Przepływa przez Lizbonę		Imię Chruszczowa		Ignorant
		Gruby kij					Trasa									Spis poprawek
Zalanie wrzątkiem	1						Ubieranie, odziewanie									
Kuglarz, iluzjonista	3			23		19				5	Samiec w stadninie			4		
		20			Podniebny rejs		W parze z iksem		24				Kogut Alina dla Balladyny			
Stolica Filipin	18						Wolny koniec bomu				Drzewo z drzącą koroną	27				
Hiszpański następca tronu		Płat rybiego mięsa		Omasta				9			Element do łączenia blach			26	Zatarg, kłótnia	
Jasność, światłość	Atrybut świętego Mikołaja		Przyprawa do ciast		25	Porządek na statku					Cel podróży karawany					
Płynie przez Bonn	8				11						Pilarka ramowa			Wypęd owiec na pastwiska	14	Rosyjska ciężarówka
Służy do spulchniania ziemi						Spis potraw, menu					Trzeci okres mezozoiku					
... Tse-tung		Upał					Paul, śpiewał "Dianę"		Płak z pięknym ogonem	Wodny wyciąg z ziół	Dowód kontroli jakości wyrobu	Wanna z hydromasażem		Dramat muzyczny		Elektroda dodatnia
		Fundament										Prezentacja Zżera żelazo				
			7	Daszek nad pale-niskiem		Przewód kanalizacyjny	Widzialny przejaw boga Re									
Odpowiedź pracodawcy na strajk	Danie	Brzeg żagla						28	Schodki na statek					Sytuacja bez wyjścia, impas		Potrząsk na ptaki
Włócznia			15					Gruby koc				22	Wielki poemat epicki	10		21
						Ziemia uprawna				Wierszowana zagadka					17	2
Ksiądz lub pastor			29		12			Roślina na wianki					Natarcie, ofensywa			



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 29 utworzą rozwiązanie - przysłowie polskie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI PROSIMY PRZYSYŁAĆ NA ADRES:

kurier@gddkia.gov.pl Z DOPISKIEM KRZYŻÓWKA 11/2012.

NAGRODĄ BĘDZIE ALBUM „SZLAKI, TRAKTY, AUTOSTRADY”.

NAZWISKA NAGRODZONYCH ZA ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI

PAŹDZIERNIKOWEJ I LISTOPADOWEJ ZOSTANĄ OPUBLIKOWANE

W NUMERZE GRUDNIOWYM „KURIERA”.

