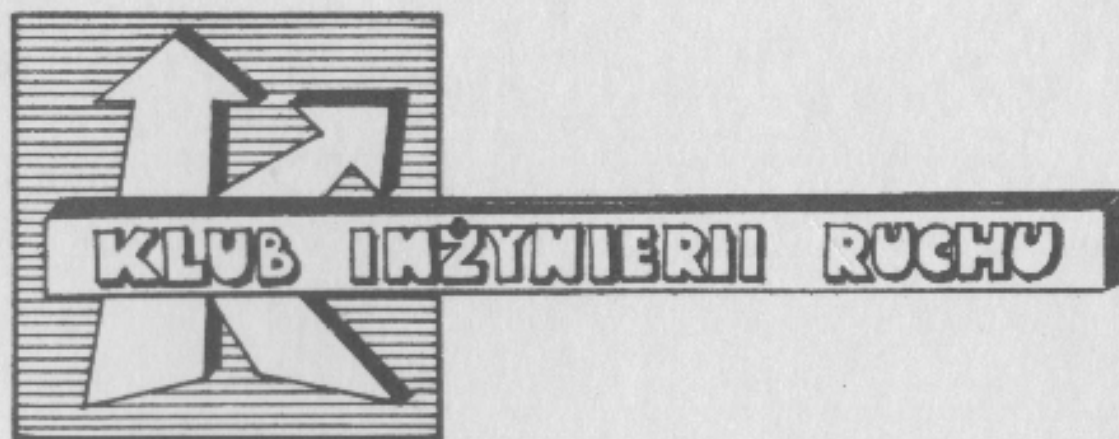




INFORMACJA

NR **14**

wrzesień 1992



GOSPODARZ SPOTKANIA...

PUDIŻ sp. z o.o. to jedyny spadkobierca tradycji, wiedzy i umiejętności olsztyńskich drogowców miejskich. Można więc powiedzieć, że powstała 1 stycznia 1992r. spółka ma swoje korzenie dużo, dużo wcześniej opisane w dalszych materiałach, a solidności wykonawczej nauczyła się od Warmiaków będących kiedyś trzonem firmy.

Wiedza, jakość, terminowość i nowoczesne technologie to argumenty, którymi przewyższamy innych olsztyńskich drogowców co szczególnie procentuje w dzisiejszej gospodarce rynkowej.

Świadczymy usługi w zakresie :

- * projektowania ulic wraz z uzbrojeniem i terenami zielonymi,
- * budowy, utrzymania i remontów ulic i obiektów inżynierskich,
- * robót bitumicznych - szeroko stosując recykling "kory asfaltowej" dzięki czemu (i nie tylko) produkowane u nas masy są tanie,
- * frezowanie nawierzchni asfaltowych i betonowych,
- * budowy sygnalizacji świetlnej i oświetlenia ulicznego,
- * produkcji i układania kostki betonowej oraz innych robót brukarskich,
- * kompletnego urządzania terenów zielonych,

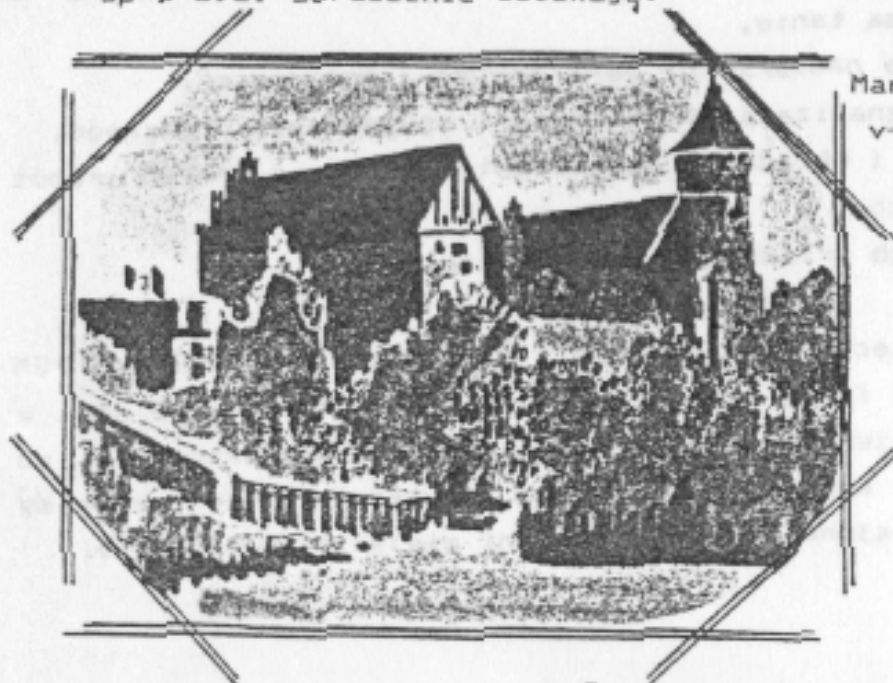
Wchłonięcie przez PUDIŻ pionu zieleni byłego PGM sprawiło, że firma zajmuje się wszystkim co związane jest z zielenią miejską i małą architekturą (od projektowania do wykonstwa i konserwacji). Można powiedzieć, że jesteśmy jedyną profesjonalną firmą zieleni miejskiej w regionie.

Prawa rynku oraz kondycja finansowa inwestorów sprawiły, że trzeba szukać pieniędzy w innych pokrewnych branżach. W związku z powyższym zajmujemy się również letnim i zimowym oczyszczaniem miasta, produkcją kwiatów, warzyw oraz ziemi urodzajnej, prowadzimy kwiaciarnię. Wszystko to jest możliwe dzięki wykwalifikowanej 140 osobowej załodze.

Pracujemy na terenie całego kraju. Utrzymujemy szerokie kontakty z firmami niemieckimi, austriackimi i litewskimi dzięki czemu dysponujemy nowoczesnymi technologiami, wiedzą oraz maszynami drogowymi takimi jak frezarka Wirtgen 1000C, wibroprasa do produkcji prefabrykatów betonowych Zenith 940S, kocioł do przeróbki "kory asfaltowej" Bagela 8000.

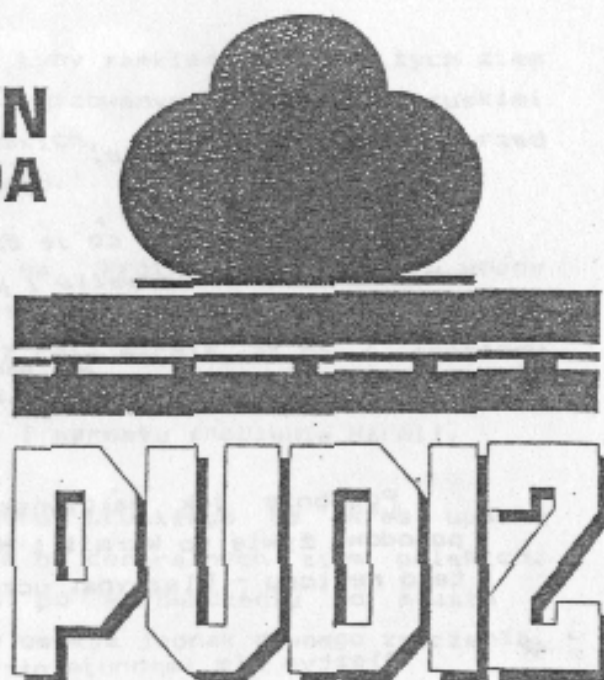
Mogąc gościć w Olsztynie specjalistów inżynierii ruchu mamy nadzieję, że zdobędziemy kolejne doświadczenia w tej dziedzinie a wymieniając poglądy na temat parkowania zwiększamy naszą wiedzę, co pozwoli nam na wygranie przetargów związanych z budową i eksploatacją parkingów oraz organizacją parkowania w Olsztynie.

Za cenne informacje i przybycie w imieniu Zarządu PUDiZ sp z o.o. serdecznie dziękuję.



Marek Lipski
v-ce prezes

10-170 OLSZTYN
UL. GIETKOWSKA 9A
TEL. 26 72 63
FAX 26 91 79
TLX 522233



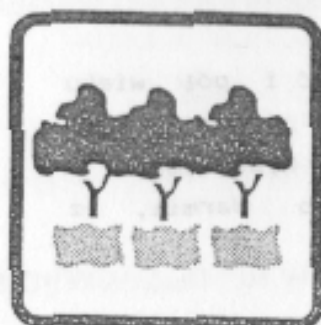
**projektowanie,
budowa i remonty:**

- dróg
- oświetlenia ulicznego
- zieleni miejskiej



usługi:

- frezowanie nawierzchni
asfaltowych i betonu
- oczyszczanie ulic
- chirurgia drzew



produkcja:

- prefabrykowanych
elementów ulic
- materiału szkółkarskiego
- kwaciarska i ogrodnicza

... I MIASTO, W KTÓRYM GOŚCIMY

*Lasy moje olsztyńskie,
jeziora mazurskie,
sianokosy i śniegi, co je dzik zakrwawia
dziękuję wam za wszystko i pięknie
pozdrawiam.*

K. I. Gałczyński
"Poemat dla zdrajcy"

Podobnie jak Gałczyński, chociaż z nieco innych powodów, żywie do Warmii i Mazur, oraz historycznej stolicy tego regionu - Olsztyna, uczucia szczególne.

Olsztyn nie imponuje niczym specjalnym, ale ma swój niepowtarzalny urok, nie tylko dla współczesnych. W tym mieście przez blisko pięć lat żył jeden z najgenialniejszych ludzi świata, wielki Polak, Mikołaj Kopernik. Tutaj dokonał wielu obserwacji i zaczął pisać wiekopomne dzieło "De revolutionibus...", oraz napisał obecnie mniej znaną rozprawę o prawach rządzących obiegiem monety.¹

Olsztyn, to także żywe świadectwo polskości i oporu przeciwko germanizacji tych ziem, także metodami gospodarczymi, przypisywanymi na ogół tylko Wielkopolsce.

Jest to miasto dość młode

Pierwsze zachowane wzmianki historyczne na temat tej osady datowane są z 1334r. Prawa miejskie na podstawie przywileju lokacyjnego nadanego przez Kapitułę Warmińską, Olsztyn otrzymał w 1353r.

Jednak historia bogato wypełniła te sześć i pół wieku istnienia warowni i miasta. Była to w średniowieczu najdalej na południe wysunięta placówka wydzielonej z terytorium ówczesnego państwa krzyżackiego Warmii, z

wybudowanym w zakolu rzeki Łyny zamkiem broniącym tych ziem przed buntującymi się, skolonizowanymi plemionami pruskimi i najazdami wojsk litewskich, a potem głównie przed ekspansją zakonu krzyżackiego.

Olsztyn, opanowany na krótko, w toku wojny trzynastoletniej przez wojska krzyżackie, na mocy traktatu toruńskiego z 1466r. wraz z całą Warmią, aż do I rozbioru Polski w 1772r. należał do Rzeczypospolitej. Były to trzy wieki intensywnego rozwoju i wzrostu znaczenia Warmii.

Pierwsze 100 lat zaboru pruskiego to okres upadku miasta i regionu, odciętych od centralnych ziem polskich. Olsztyn ożywia się dopiero po wprowadzeniu do miasta w 1872r. kolei żelaznej. Nie osiąga jednak dawnego znaczenia.

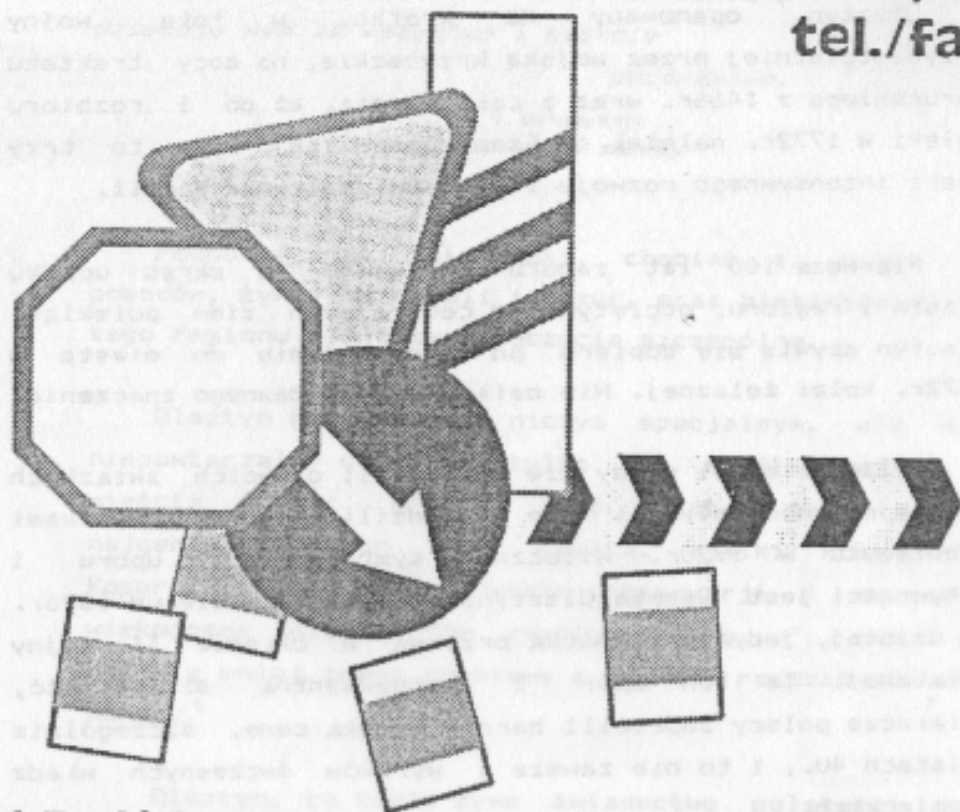
Polacy z Warmi nigdy nie zapomnieli o swoich związkach z krajem ojczystym i nie pogodzili się z wynikami plebiscytu w 1920r. Widocznym symbolem ich uporu i aktywności jest "Gazeta Olsztyńska" ukazująca się od 1886r. do dzisiaj, jedynie z krótką przerwą w okresie II wojny światowej. Za ten upór i konsekwentną działalność, działacze polscy zapłacili bardzo wysoką cenę, szczególnie w latach 40., i to nie zawsze z wyroków ówczesnych władz niemieckich.

Olsztyn, wyzwolony 22 stycznia i przekazany oficjalnie władzom polskim 30 marca 1945r. miał całkowicie zniszczone urządzenia komunalne i przemysłowe, a zabudowę zburzoną w 40%. Proces usuwania zniszczeń trwał co najmniej do połowy lat 50.

CZMUDA

11-041 Olsztyn 15, ul. Żbicza 6

tel./fax 27 74 34



1. Znaki drogowe

2. Oznakowanie robót drogowych i budowlanych:

- tablice kierujące
- zapory drogowe
- taśmy ostrzegawcze
- taśmy odblaskowe
- pacholki z tworzyw odblaskowych

3. Odblaskowe kamizelki drogowe

4. Blachy profilowane z elementami odblaskowymi do barier energochłonnych

5. Tablice orientujące do oznaczenia uzbrojenia na przewodach wodociągowych - "H", "Z", "D"

6. Pożarnicze tablice informacyjne - oznaczenie hydrantów

7. Tablice reklamowe z folii odblaskowych

8. Tablice ostrzegawcze: przewóz materiałów wybuchowych

9. Folia odblaskowa 3M

Co warto zobaczyć w Olsztynie ?

Miasto to nie ma zabytków najwyższej klasy światowej, ale ma obiekty interesujące, zwłaszcza historycznie. Na pewno nie należą do nich kamieniczki starówki beztrosko odbudowane po wojnie. Jedynie dwie z nich, ukryte w zachodniej części północnej pierzei rynku mają wartość historyczną. Zresztą rynek, jako symbol gospodarki kapitalistycznej został także po wojnie "przerobiony" na ul. Stare Miasto.

Centralne miejsce na tej ulicy (może jednak lepiej na rynku) zajmuje Stary Ratusz. Poprzedni, znajdujący się w tym miejscu ratusz gotycki spłonął w czasie wielkiego pożaru miasta w 1620r.

Do zabytków rzeczywiście wysokiej klasy należą zamek i katedra. Zamek, wybudowała Kapituła Warmińska w połowie XIV wieku. Z tego okresu pochodzi baszta narożna, skrzydło mieszkalne i mury zamykające kwadratowy dziedziniec. W następnych latach zamek kilkakrotnie rozbudowywano i przebudowywano. W drugiej połowie XIXw. zmieniono m.in. lokalizację głównego wjazdu, który poprzednio odbywał się mostem zwodzonym przez rzekę Łynę.

Katedra, czyli wybudowany w drugiej połowie XIVw. kościół Św. Jakuba, to wspaniała budowla gotycka "ukryta" na tyłach starówki u zbiegu ulic: Staszica i Długosza. Kościół ten, także był wielokrotnie przebudowywany, zwłaszcza po różnych uszkodzeniach w wyniku działań wojennych.

Miedzy innymi, imponująca, licząca ponad 60m. wysokości wieża z zachowanym gotyckim portalem głównym, pochodzi z końca XVI w. Duże wrażenie robi halowe wnętrze długości ponad 60m., wsparte 10 wolnostojącymi filarami. Uważny obserwator może odkryć, że jeden z filarów w lewym rzędzie ma lekkie odchylenie od pionu.

Efektowne, siatkowe sklepienie w nawie głównej pochodzi z XVIIw. Natomiast w nawach bocznych zachowały się sklepienia kryształowe, pochodzące, podobnie jak figury św.Andrzeja i św.Jakuba z XVw.

Z fortyfikacji miejskich zachowała się jedynie, wybudowana w połowie XIVw. Brama Gorna (Wysoka Brama), być może dlatego, że przez jakiś czas mieściło się w niej więzienie.

Przy ciągle najważniejszym i najbardziej obciążonym skrzyżowaniu, na wykończonym schodami wzniesieniu dodatkowo eksponującym budynek, stoi okazały nowy ratusz. Wybudowany w latach 1913-1915, w mylącym niewprawne oko stylu holenderskiego neorenesansu. Jest do dzisiaj siedzibą władz miasta.

Niedaleko, idąc w kierunku torów kolejowych, znajduje się Dom Polski. Jest to dawny budynek hotelowy, zakupiony przez Polaków w 1919r., w którym mieściły się kolejno: Mazurski Komitet Plebiscytowy, biura Związku Polaków w Niemczech i większość organizacji polskich działających na Warmii, a od 1934r. szkoła polska.

Po okresie administracji niemieckiej pozostało szereg budynków w stylu secesyjnym, pochodzących z XIXw. Szczególne ich nagromadzenie występuje przy ul.Dąbrowszczaków, a budynek znajdujący się na posesji nr.3 warto obejrzeć szczególnie dokładnie.

Z nowych obiektów warte obejrzenia jest kortowskie miasteczko akademickie powstałej w 1950r. szkoły rolniczej, oraz oddane do użytku w 1973r. (w 500 rocznicę urodzin Mikołaja Kopernika) planetarium.

Z obiektów komunikacyjnych polecam interesujący funkcjonalnie dworzec kolejowo-autobusowy, oraz most kolejowy przez Łynę, stylizowany architektonicznie. Chwili zadumy warte jest nowe przejście pod torami kolejowymi na ciągu drogi nr.16. Zarządzającym i inżynierom ruchu polecam refleksję na temat skuteczności naszych działań i argumentacji oraz odpowiedzialności za wypadki i ich ofiary. Projektantom i wykonawcom dedykuję jako przykład zwycięstwa "nauki" nad rozsądkiem.

Komunikacja olsztyńska ma też swoją historię

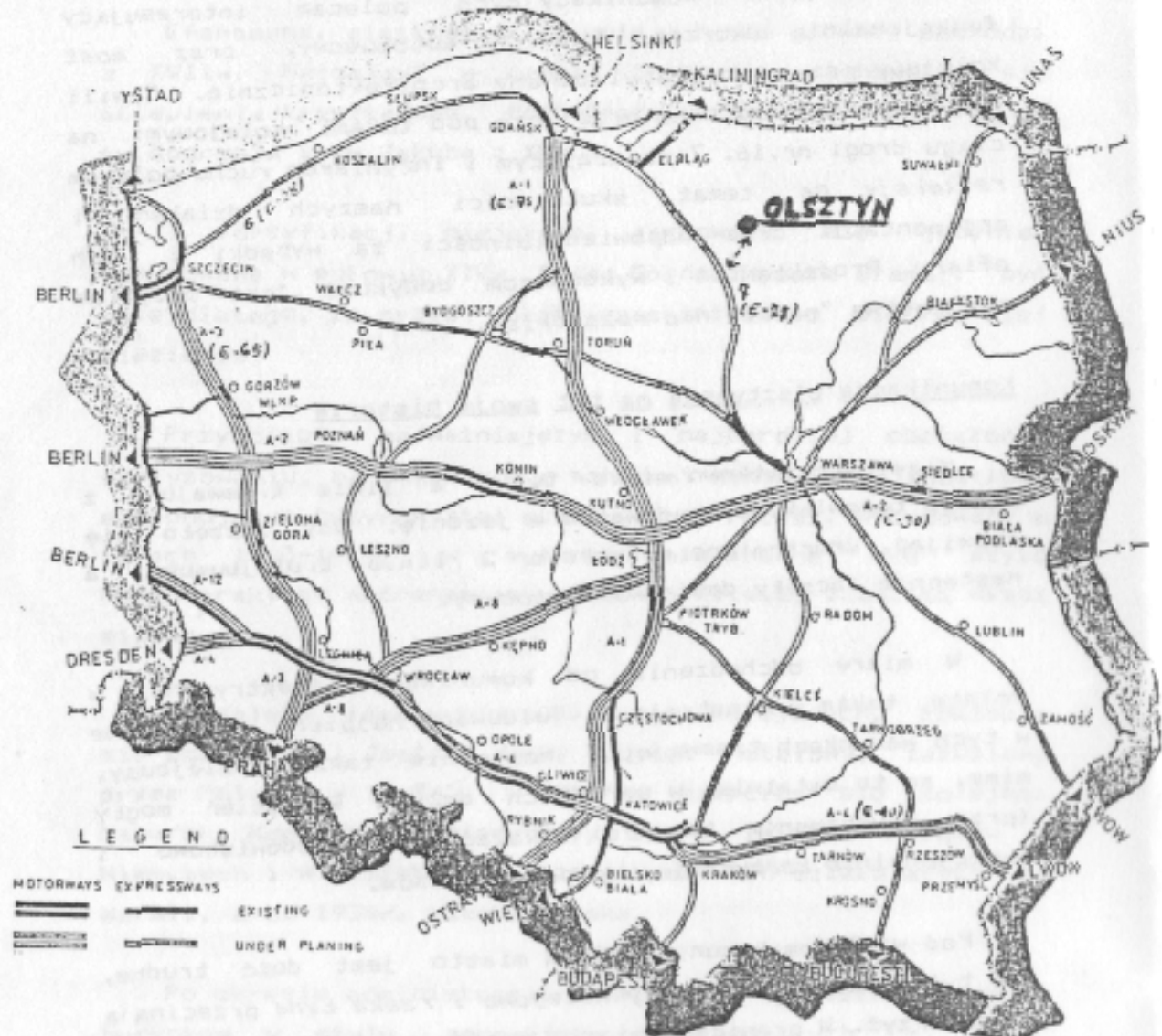
Miasto początkowo miało tylko 2 linie tramwajowe z wąskim torowiskiem wbudowanym w jezdnię. Gdy zaczęło się rozwijać, uruchomiono dodatkowo 2 linie trolejbusowe, a następnie zaczęły dominować autobusy.

W miarę odchodzenia od komunikacji elektrycznej w Polsce, także w Olsztynie zlikwidowano najpierw niewygodne w tych warunkach tramwaje, a następnie także trolejbusy, mimo, że te ostatnie, w warunkach dużych wzniesień mogły (przy nowoczesnym taborze) okazać się środowiskowo i funkcjonalnie korzystniejsze od autobusów.

Pod względem komunikacyjnym miasto jest dość trudne, nie tylko dlatego, że tory kolejowe i rzeka Łyna przecinają je na krzyż. W granicach miasta znajduje się jeszcze rzeka Wadąg i 12 różnej wielkości jezior, w tym 5 niepmal "wchodzących" do miasta. Teren, podobnie jak cały polodowcowy obszar Warmii i Mazur jest pofałdowany, z miejscowymi, dużymi różnicami wysokości.

Są to warunki sprzyjające zachowaniu dużych terenów zielonych z korzyścią dla środowiska, ograniczające jednak możliwości rozwoju układu drogowego. Jest to jedna z przyczyn opóźnień w rozwoju układu komunikacyjnego miasta.

MOTORWAY AND EXPRESSWAY NETWORK PLANNED SYSTEM



Olsztyn jako węzeł drogowy

Miasto leży poza trasami planowanych autostrad i dróg ekspresowych, przy czym równocześnie jest dobrze połączone z drogą nr.7 (przyszłą drogą ekspresową) przebiegającą w pobliżu odległego o niespełna 30 km Olsztynka. Tak jest dzisiaj, ale przyszłość może zgotować niespodziankę.

W Olsztynie krzyżują się 2 (obecnie niezbyt znaczące) drogi krajowe międzyregionalne. Droga nr.16 łącząca Augustów (a pośrednio także przejścia graniczne z Litwą i Białorusią) z główną osią drogową kraju, czyli drogą nr.1 (w przyszłości z autostradą A 1), jest najdalej na północy położoną w tym rejonie trasą w relacji wschód-zachód. Dzięki temu stanowi też naturalne połączenie, z planowaną jako ekspresowa, nadbałtycka droga nr.6.

Droga nr.51, która jest nie zrealizowanym ze względów politycznych przedsięwzięciem drogi nr.7 w jej naturalnym kierunku do Królewca.

Do tego krzyża dochodzi zbyt wysoko zakwalifikowana droga nr.53, stanowiąca skrót dla udających się na Kurpie i do północnych obszarów Mazowsza. Węzeł obecnych dróg krajowych uzupełniają dwie drogi regionalne (o numerach trzycyfrowych), które mają całkowicie lokalne znaczenie.

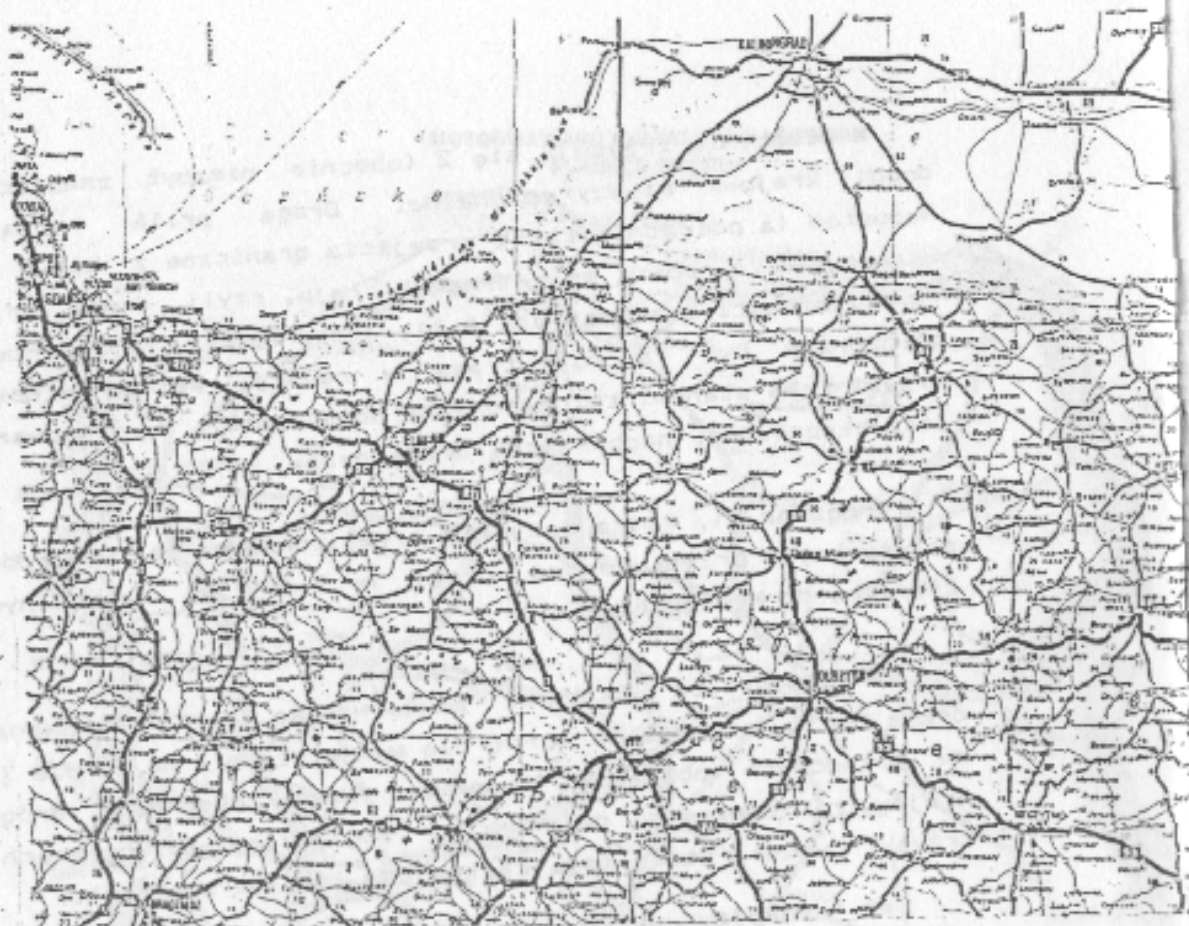
Ten "spokojny" układ, o ustabilizowanym ruchu, może zostać zakłócony, jeżeli nastąpi faktyczne ożywienie gospodarcze u naszych północno-wschodnich sąsiadów. Już dzisiaj można zaobserwować pierwsze symptomy skali przyszłych zmian. Jako przykład podam zmiany wielkości miesięcznego ruchu na przejściach granicznych w pierwszych kwartałach ostatnich trzech lat:

Gronowo k.Braniewa (dr.nr.508 do Elbląga)

<u>Miesiąc</u>	<u>1990</u>	<u>1991</u>	<u>1992</u>
styczeń	163	364	2564
luty	274	391	2999
marzec	251	509	2969

Bezledy k.Bartoszyce (dr.nr.51 Olsztynek-Olsztyn-Bartoszyce -Królewiec)

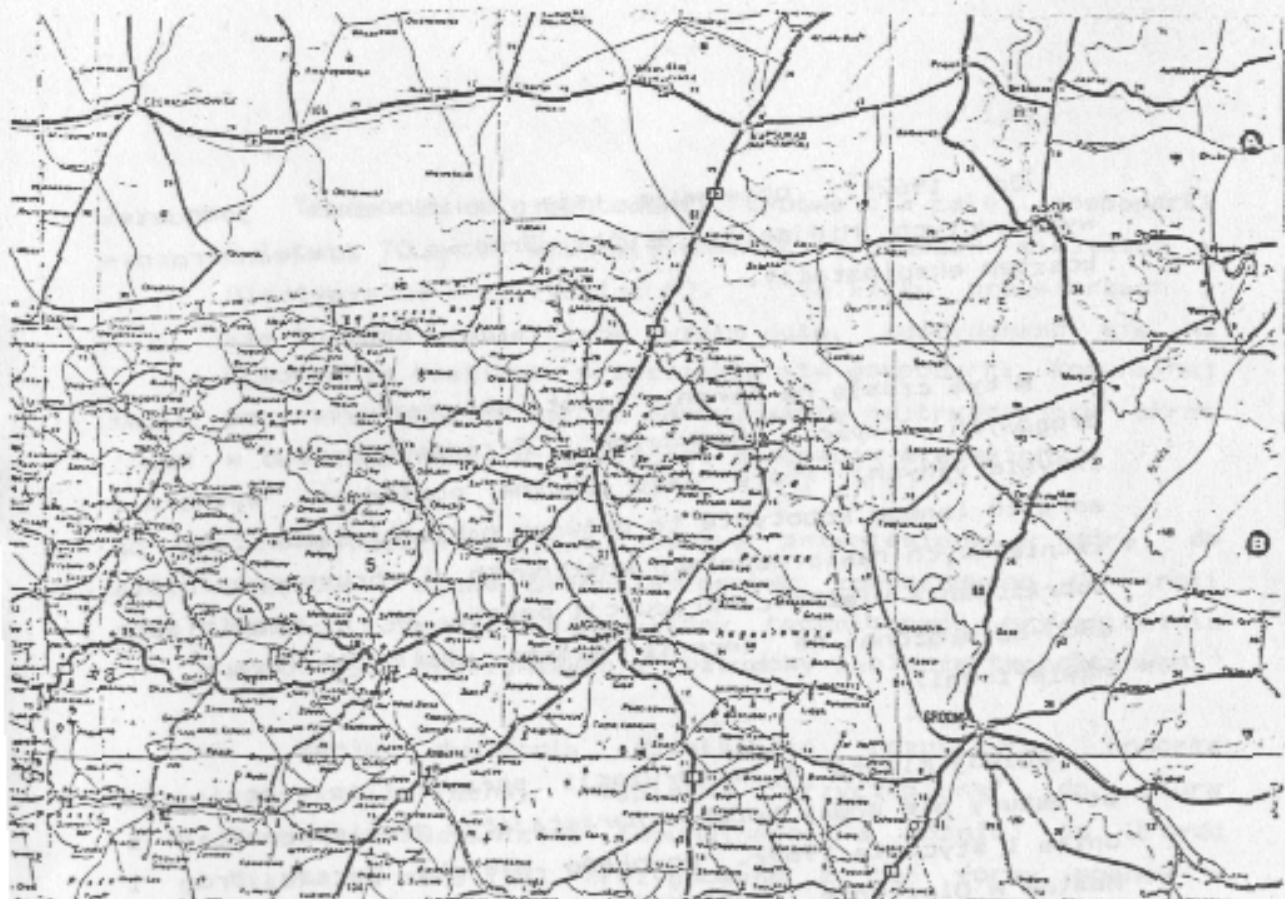
<u>Miesiąc</u>	<u>1990</u>	<u>1991</u>	<u>1992</u>
styczeń	35	217	2505
luty	37	173	3962
marzec	31	250	6601



W sumie w I kwartale tego roku przejechało przez Bartoszyce nieomal tyle pojazdów co w ciągu całego 1991r. i 10 razy więcej niż w 1990r.

Problem, który tylko zasygnalizowałem wymaga dokładnych studiów prognostycznych i uwzględnienia ich wyników w planach dotyczących miasta oraz regionu. Polecam go szczególnej uwadze samorządu miejskiego i władz administracyjnych województwa.

Zygmunt Uzdalewicz



BOGATA HISTORIA ZARZĄDZANIA DROGAMI W OLSZTYNIE ...

Z chwilą przejęcia administracji w Olsztynie przez władze cywilne rozpoczęli również pracę w tym mieście drogowcy.

Już w 1946r. powstała Służba Drogowa podległa bezpośrednio Miejskiej Radzie Narodowej. Zakres działania Służby ograniczał się w zasadzie do działań czysto eksploatacyjnych i drobnych prac remontowych, głównie brukarskich, mających na celu utrzymanie przejezdności.

Sytuacja ta trwała do roku 1960 kiedy to powołano Miejską Służbę Drogową, której uprawnienia zwiększono o podstawowe zadania z zakresu zarządzania ruchem (tak jak ten problem rozumiano w latach 60.). Należy podkreślić, że MSD była wydziałem budżetowym Miejskiej Rady Narodowej, a jej siłę wykonawczą stanowili droźnicy obchodowi, w większości indywidualnie usuwający usterki w oznakowaniu, wykonujący koszenie i drobne remonty bieżące.

Od 1962r. obserwuje się zwiększenie jednostek wykonawczych Miejskiej Służby Drogowej, niejednokrotnie kosztem eksploatacji.

W tym czasie na terenie miasta głównym wykonawcą robót drogowych było Komunalne Przedsiębiorstwo Robót Inżynieryjnych, które jako jedyne posiadało wytwórnię asfaltu lanego. Roboty te to głównie nakładki bitumiczne na istniejących nawierzchniach kostkowych i brukowcowych. Dla zobrazowania wielkości produkcji podaje, że w pięciolatce 1960-65 ułożono na terenie miasta około 70 tys. m² nawierzchni.

Rozwój miasta i motoryzacji sprawił, że istniejące struktury nie mogły podołać narastającym problemom, stąd z dniem 1 stycznia 1969r. powołano Miejski Zarząd Dróg i Mostów w Olsztynie. Następuje znaczący rozwój nadbudowy technicznej oraz niewielka w dalszym ciągu poprawa w wyposażeniu w sprzęt. Uruchomiono produkcję prefabrykatów betonowych oraz asfaltu lanego, uruchomiono pierwsze sygnalizacje świetlne.

Ówczesne braki tzw. mocy przerobowych zmusiły Zarząd do rozwijania własnych jednostek wykonawczych, co spowodowało ich dominację nad służbami eksploatacyjnymi. MZDiM istniał do końca 1975r., kiedy to z dniem 1 stycznia 1976r. powołano w jego miejsce Miejskie Przedsiębiorstwo Eksploatacji Dróg i Mostów. Przedsiębiorstwo oprócz działalności czysto produkcyjnej spełniało dalej, wspólnie z Wydziałem Komunikacji Urzędu Miasta, funkcję zarządu ulic.

Okres 1976-1980 należy uznać za najbardziej znaczący dla rozwoju drogownictwa miejskiego w Olsztynie. Zrealizowano w tym okresie kilka istotnych obiektów, kilka sygnalizacji zarówno w Olsztynie jak i w innych miastach regionu.

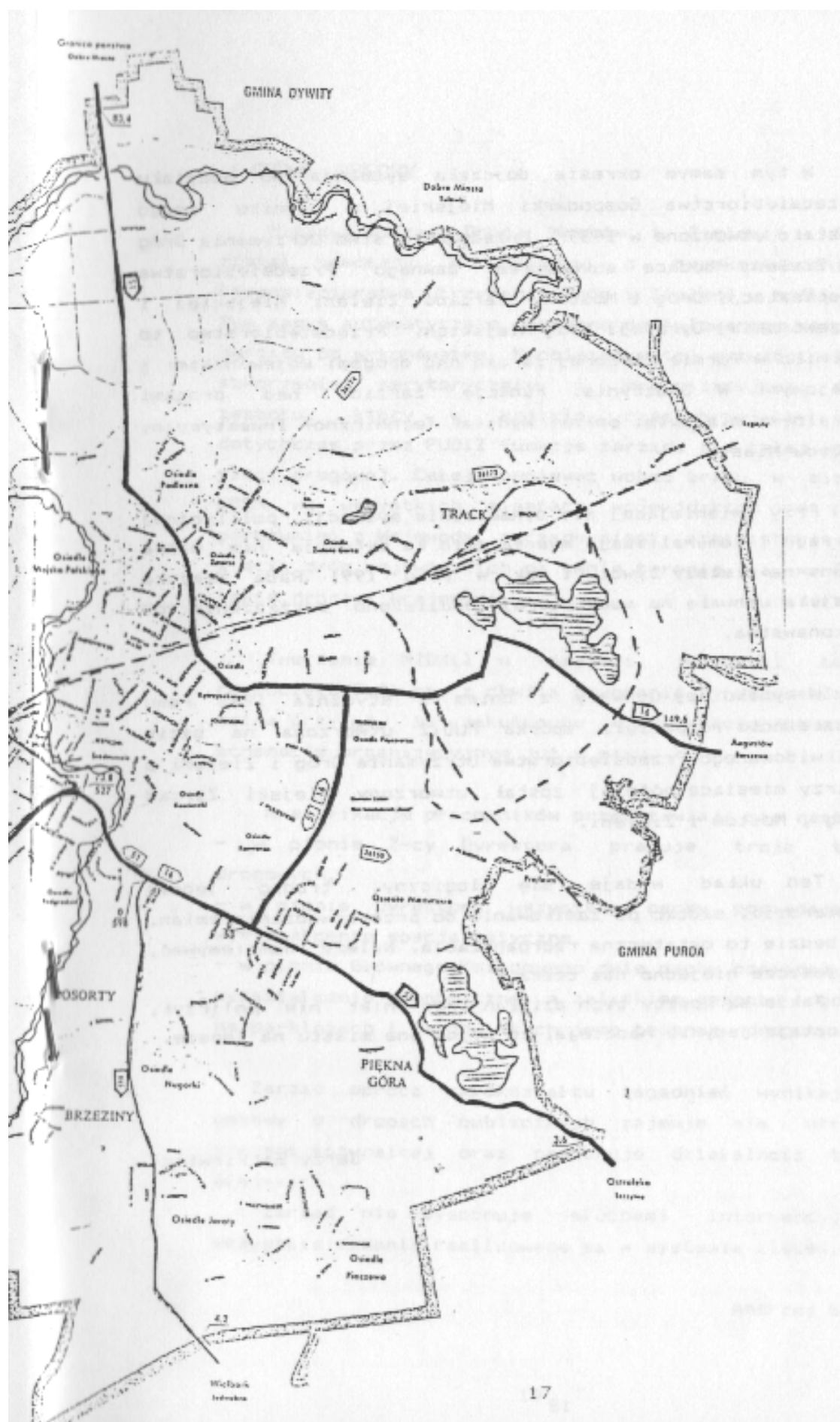
Tendencje do gigantomanii, typowe dla całej gospodarki w latach 70., dotknęły również drogowców miejskich w Olsztynie na początku lat 80. Po kilku przymiarkach z kim tu kogo ożenić, żeby wyszło duże, zdecydowano się na utworzenie kombinatu przedsiębiorstw gospodarki komunalnej pod nazwą MPGKiM. Był to zdecydowanie najtrudniejszy okres w dotychczasowej działalności drogowców miejskich.

Wszystkie decyzje zostały przeniesione w górę do Urzędu, drogowe przedsiębiorstwo zdegradowano do roli zakładu. Rozwiązano całe piony technicznego przygotowania produkcji, zrezygnowano z rozbudowy zaplecza technicznego.

Swoją dwuletnią działalność rozpoczyna komórka inżynierii ruchu, najpierw "przyczepiona" do Biura Projektów Budownictwa Komunalnego, a później do Urzędu Miasta. W roku 1983 zrezygnowano z tej formy pomocy w zarządzaniu ruchem tłumacząc to względami finansowymi.

Wydział Komunikacji Urzędu Miasta zablokowany działalnością administracyjną nie radził sobie ze sprawowaniem funkcji zarządcy dróg, a drogowcy dążyli do decydowania o swoich sprawach, dlatego też w Olsztynie był przychylny klimat do utworzenia zalecanej w drugiej połowie lat 80., struktury zarządzania drogami. Wojewódzka Dyrekcja Dróg Miejskich w Olsztynie powstała jako jedna z pierwszych już w 1987r.

Rozpoczęto z dużym rozmachem i perspektywą zarządzania ruchem w obrębie województwa. Chyba fakt, że byli pierwsi i rozumieli funkcję WDDM jako zarządcy dróg a nie wykonawcy zdecydował o tym, że po dwuletniej działalności WDDM rozwiązano, a zarząd drogami został podzielony wg kompetencji pomiędzy Wydział Komunikacji Urzędu Wojewódzkiego i Wydział Techniczno-Inwestycyjny Urzędu Miasta.



W tym samym okresie dojrzała sytuacja do podziału Przedsiębiorstwa Gospodarki Miejskiej w wyniku czego zostało utworzone w 1989r. Przedsiębiorstwo Utrzymania Dróg i Zieleni będące sukcesorem dawnego Przedsiębiorstwa Eksploatacji Dróg i Mostów, Zarządu Zieleni Miejskiej i Wojewódzkiej Dyrekcji Dróg Miejskich. Przedsiębiorstwo to pełniło w formie zleconej zarząd nad drogami wojewódzkimi i krajowymi w Olsztynie. Funkcję zarządu nad drogami lokalnymi miejskimi pełnił Wydział Techniczno-Inwestycyjny Urzędu Miasta.

Przy zmieniającej się dynamicznie sytuacji politycznej w kraju i komunalizacji mienia gmin ta sytuacja nie miała szans na dłuższy żywot. I tak w roku 1991 Rada Miejska podjęła uchwałę na mocy której oddzielono zarządzanie od wykonawstwa.

W wyniku tej uchwały z dniem 1 stycznia 1992 roku działalność rozpoczęła spółka PUDiZ utworzona na bazie zlikwidowanego Przedsiębiorstwa Utrzymania Dróg i Zieleni a w trzy miesiące później został utworzony Miejski Zarząd Dróg, Mostów i Zieleni.

Ten układ wydaje się logiczny, trudno jednak stwierdzić, sądząc po zamyśleniu do przeprowadzania zmian, że będzie to ostateczna reorganizacja. Należy domniemywać, że jeszcze niejedno nas czeka.

Jakie są koszty tych działań tego nikt nie policzył, pozostaje jedynie nadzieja, że wyjdą one miastu na lepsze.

Jerzy Earkiewicz

...I STAN OBECNY

Miejski Zarząd Dróg, Mostów i Zieleni w Olsztynie został powołany w związku z przekształceniem się Przedsiębiorstwa Utrzymania Dróg i Zieleni w spółkę z o.o.. Tym samym automatycznie dokonano postulowanego rozdzielania zarządu od wykonawstwa. Problemem w tej sytuacji stało się stworzenie merytorycznie i organizacyjnie sprawnego zespołu, który w krótkim czasie przejąłby pełnione dotychczas przez PUDiZ funkcje zarządu dla całej miejskiej sieci drogowej. Całej, ponieważ wobec braku w olsztyńskim WDDM we wszystkich miastach wojewódzkich na podstawie porozumień z Wojewodą, zarządy miast administrują również siecią dróg wojewódzkich na swoim terenie, a w Olsztynie także drogami krajowymi.

Tworzenie MZDMiZ w postaci jednostki budżetowej rozpoczęto 7.01.br. z chwilą powołania Dyrektora Zarządu i można przyjąć, że zakończono w kształcie pokazanym na schemacie organizacyjnym już w maju.

Kwalifikacje pracowników przedstawiają się następująco:

- w pionie Z-cy Dyrektora pracuje troje techników drogowych,
- w pionie Dyrektora wszystkie osoby posiadają wyższe wykształcenie specjalistyczne,
- w pionie Głównego Księgowego dwie osoby posiadają wyższe wykształcenie ekonomiczne, a załącznikiem zespołu gospodarki na parkingach i targowiskach jest technik drogowy.

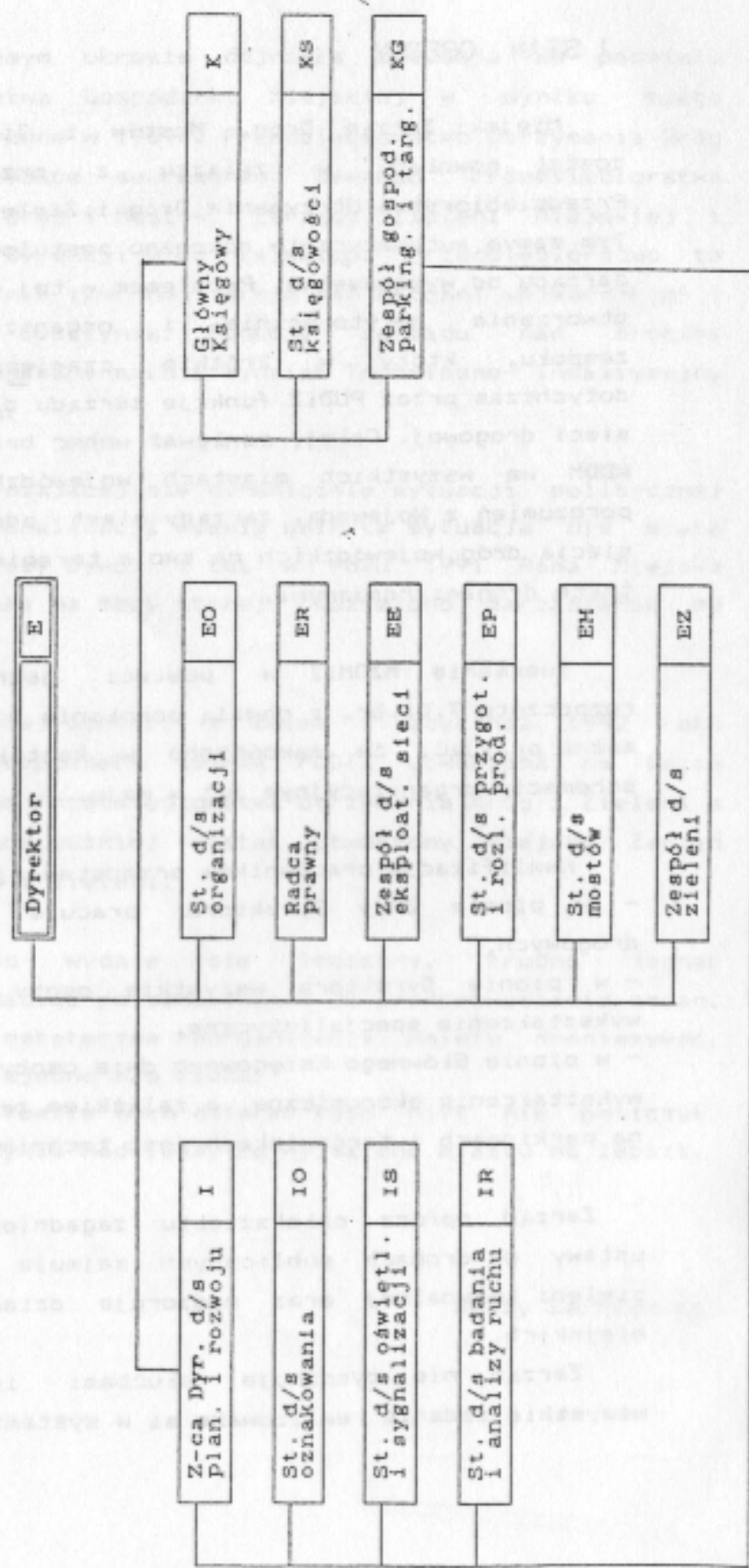
Zarząd oprócz całokształtu zagadnień wynikających z ustawy o drogach publicznych zajmuje się utrzymaniem zieleni komunalnej oraz nadzoruje działalność targowisk miejskich.

Zarząd nie dysponuje służbami interwencyjnymi i wszystkie zadania realizowane są w systemie zleceń.

Andrzej Szóstek

S C H E M A T O R G A N I Z A C Y J N Y

Miejskiego Zarządu Dróg, Mostów i Zieleni w Olsztynie



PROGRAM ROZWOJU INFRASTRUKTURY OLSZTYŃA DO ROKU 2000

Olsztyn położony jest na przecięciu dwóch dróg międzyregionalnych krajowych: nr 16 Grudziądz-Suwałki i nr 51 Olsztyn - Bartoszyce (granica państwa) oraz 5 dróg wojewódzkich. Wszystkie relacje krzyżują się w obrębie centrum miasta.

Dodatkowym utrudnieniem komunikacyjnym jest linia kolejowa przecinająca miasto w kierunku wschód - zachód, rzeka Łyna przepływająca przez Olsztyn z południa na północ i 5 jezior leżących w centrum zainteresowania komunikacyjnego miasta.

Główne kierunki rozwoju infrastruktury komunikacyjnej uwzględniają przede wszystkim poprawienie płynności relacji pomiędzy poszczególnymi kierunkami z jednoczesnym ominięciem centrum oraz podniesienie klasy technicznej samych wlotów.

W chwili obecnej w trakcie realizacji jest "mała obwodnica" w ciągu drogi krajowej nr 16 na odcinku od lotniska do ul. Sikorskiego. Zrealizowano odcinek ok. 1,5 km z wiaduktem pod torami.

Trwają prace na kolejnym odcinku ok. 800 m z mostem nad rzeką Łyna. W dalszej kolejności (trzeci etap realizacji) - przejście przez osiedle Dajtki obok istniejącego lotniska aeroklubu.

Inwestycja ta "obsłuży" zarówno kierunek drogi nr 16 jak również relację Warszawa - Wielkie Jeziora Mazurskie. W obecnej sytuacji gospodarczej wzrasta znaczenie drogi 51 w kierunku na północ od Olsztyna (połączenie z granicą państwa). Stąd zapewne kolejnym krokiem będzie realizacja wielokrotnie odkładanego odcinka trasy W-Z biegnącej wzdłuż

torów od zrealizowanego odcinka obwodnicy do północnego wlotu drogi 51. Inwestycja ta obsłużyłaby pozostałe połączenie drogi 16 i 51 i stworzyłaby praktycznie 3/4 wewnętrznej obwodnicy miasta.

W obecnej sytuacji gospodarczej ten skromny program wygląda jak koncert życzeń, dlatego też na XXI wiek należy raczej przesunąć działania zmierzające do poprawy bezpieczeństwa ruchu wewnątrz układu miejskiego, czy przebudowę odcinków wylotowych z miasta leżących w ciągach dróg wojewódzkich.

Jerzy Zarkiewicz

WYBRANE PROBLEMY PARKOWANIA ORAZ OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ NA TERENACH ŚRÓDMIEJSKICH M. OLSZTYNA.

Aktualne sytuacje ruchowe

Olsztyn, miasto liczące 164 tys. mieszkańców oraz 22 tys. pojazdów, leży na szlaku dwóch ważnych połączeń drogowych III kl: Toruń - Augustów oraz Olsztynek - Lidzbark Warmiński - Granica Państwa. Dalsze istotne kierunki to drogi IV klasy do Szczytna - Białegostoku i do Gdańska przez Morąg.

Realizacja tych połączeń na obszarze miasta odbywa się głównie w strefie śródmiejskiej. Historycznie ukształtowany układ promienisto - pierścieniowy został uzupełniony w ostatnim dziesięcioleciu o rozwiązanie prostokątne układu rusztowego. Jednak prak. obwodnic (stanowiących ciągi ulic o podwyższonym standardzie prowadzone po obrzeżach stref

funkcjonalnych) zapisanych do realizacji w ustaleniach Planu Ogólnego z 1980 roku, spowodował duże utrudnienia ruchowe i znaczny spadek przepustowości na całym obszarze śródmiejskim. Szczególnie obciążone ruchem stało się Centrum gdzie skoncentrował się potok samochodowy połączeń tranzytowych nałożony na ruch wewnątrz - miejski, międzydzielnicowy i obsługujący.

Poprawa przepustowości wiązała się zawsze z ograniczeniami dostępności oraz postoju na głównym układzie komunikacyjnym śródmieścia. Ponadto gwałtowny wzrost liczby nowych punktów handlowych, przekształcenia istniejących sklepów oraz uaktywnienie administracyjnego i gospodarczo-turystycznego centrum miasta spowodowało znaczny deficyt miejsc postojowych. Stan ten pogorszył się również z chwilą ograniczenia przed kilku laty wjazdu na teren Starego Miasta, wyłączając spod parkowania na jego obszarze wszystkie pojazdy nie związane z tym terenem.

W tej sytuacji problem parkowania w śródmieściu Olsztyna stał się jednym z poważniejszych zagadnień obsługi komunikacyjnej. Fakt, że przez Centrum miasta przebiega większość linii miejskiej komunikacji autobusowej nie rozwiązuje problemów parkingowych.

Istniejące parkingi

Na terenie miasta znajduje się około 5000 miejsc postojowych z czego:

- na parkingach wydzielonych - ok. 3400 miejsc postojowych
- w zatokach przyjezdniowych - ok. 1550 miejsc postojowych
- malowanych na chodnikach - ok. 50 miejsc postojowych

Obecnie funkcjonuje 5 parkingów płatnych nie strzeżonych (w cenie 2 tys. zł/godz.) o łącznej liczbie 200 miejsc postojowych z czego jeden parking o 36 miejscach z opłatą progresywną (pierwsza godzina-2tys., następnie po 4 tys. zł.)

amapol

Z początkiem sierpnia rozpoczyna działalność dalsze 3 parkingi na 450 stanowisk, jako płatne nie strzeżone. Ponadto funkcjonują 2 parkingi po 100 stanowisk jako płatne strzeżone całą dobę. Dalsze 4 zespoły na 400 stanowisk rozpoczyna swoją działalność jesienią 1992 r. w nowych osiedlach mieszkaniowych. W budowie znajduje się tylko jeden parking na ok. 150 stanowisk.

Brak na terenie Olsztyna rozwiązań dwu lub wielopoziomowych. W najbliższych latach zmniejszy się znacznie liczba garaży indywidualnych. Przygotowany obecnie Plan szczegółowy dzielnicy Śródmieście zakłada likwidację znacznej ilości garaży zlokalizowanych we wnętrzach istniejącej zabudowy z przeznaczeniem na poprawę funkcji terenu lub zwiększenie intensywności zabudowy usługowo-mieszkaniowej.

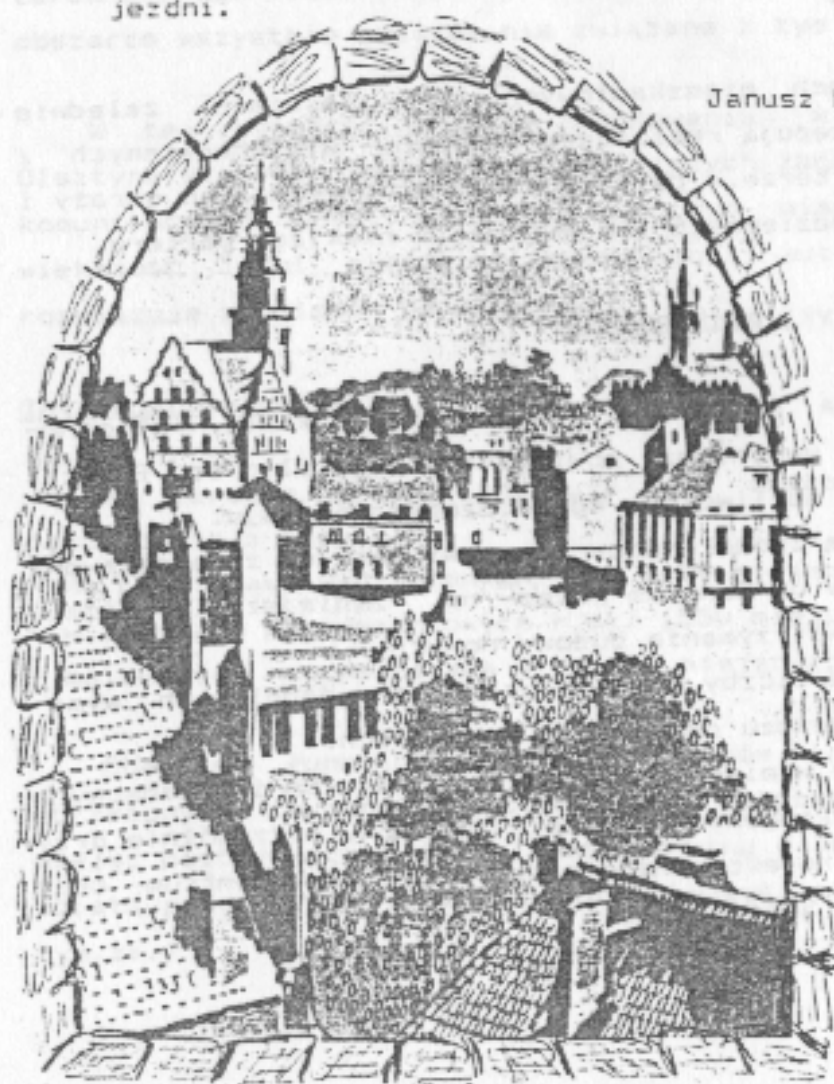
Na terenach mieszkaniowych w ilościach zaledwie śladowych występują realizacje budynków wielorodzinnych z garażami w parterze. W dalszym ciągu brak rozwiązań garaży i parkingów podziemnych lub w strefie niskiego parteru.

Kierunki polityki parkingowej

- * Konsekwentna rozbudowa podstawowego układu uliczno-drogowego i uwolnienie powierzchni tych ulic od funkcji parkingów z możliwością ograniczonego postoju.
- * Ograniczenie źródeł ruchu nie związanego z podstawową funkcją terenów Centrum przez np. zmniejszenie liczby mieszkań i wstrzymanie budowy nowych.
- * Ograniczenie liczby punktów usługowo-handlowych wymagających przewozu dużych mas towarowych.
- * Realizowanie w miarę możliwości terenowych i finansowych obiektów parkingowych wielopoziomowych, szczególnie przy realizacji projektowanego zespołu zabudowy Centrum oraz na obrzeżach Śródmieścia.

- * Opracowanie kompleksowej organizacji ruchu dla obszaru Śródmieścia (jako strefy wydzielonej "A") z uwzględnieniem ograniczenia dostępności (szczególnie dla ruchu ciężkiego) i parkowaniu przy zachowaniu priorytetu komunikacji masowej oraz pieszej.
- * Wdrażanie nowoczesnych metod zarządzania i sterowania ruchem (np. przez koordynację sygnalizacji świetlnej na ciągu skrzyżowań), na podstawie stałych obserwacji i badań ruchu.
- * Stosowanie opłat na parkingach związanych z obiektami użyteczności publicznej i w strefach nasilonego handlu dla zapewnienia rotacji większej liczby pojazdów (na parkingach szczególnie przeciążonych opłaty progresywne).
- * Zastosowanie automatycznych urządzeń do pobierania opłat głównie na ciągach ulic parkingowych i w zatokach przy jezdni.

Janusz Michałowicz





amepol

PRZEDSIĘBIORSTWO ZAGRANICZNE

H.M.Jarmac G.W.Jarmac

01-248 Warszawa ul.J.Kozłmierzka 10 tel. 384905

Oferuje:

STEROWNIK ŚWIATEŁ ULICZNYCH SSU - AMP

Jest to sterownik mikroprocesorowy sygnalizacji ulicznej przystosowany do pracy w następujących trybach:

lokalnym
koordynacji
w systemie

SSU - AMP jest wyposażony w zegar czasu rzeczywistego, Pulpit Techniczny i Pulpit Policyjny. Programy kolorowe są wybierane w zależności od aktualnego czasu rzeczywistego. Pulpit Techniczny pozwala odczytywać kody awaryjne stanów sterownika, czas rzeczywisty oraz wykonać podstawowe funkcje testujące. Pulpit Policyjny pozwala włączyć i wyłączyć sterownik oraz przejść w stan świateł Żółtych Migających.

PODSTAWOWE DANE TECHNICZNE

PARAMETRY KONSTRUKCYJNE

1. Liczba grup sygnalizacyjnych - 16
2. Wszystkie grupy uniwersalne funkcyjne
3. Obciążalność:
 - światła czerwone - 0.3A - 5A
 - światła zielone - 0.3A - 4A
 - światła żółte - 0.3A - 4A
4. Żarówki czerwone chronione - do 16
5. Zabezpieczenie kolizyjne świateł zielonych
6. Nadzór napięcia i prądu sterującego
7. Możliwość dołączenia detektorów indukcyjnych - do 8
8. Możliwość dołączenia przycisków dla pieszych - do 8
9. Możliwość dołączenia czujników tramwajowych - do 2

PARAMETRY PROGRAMOWE

1. Maksymalna długość cyklu - 255s
2. Rozdzielczość cyklu - 1s
3. Modyfikacja przedziałów - 0 - 255s
4. Liczba programów sterowania - do 16

WARUNKI EKSPLOATACJI

1. Zakres temperatur pracy -30 ..+40 C
2. Zasilanie jednofazowe 220V, 50Hz
3. Możliwość dołączenia licznika energii

Ministerstwo Transportu
i Gospodarki Morskiej

Ministerstwo
Spraw Wewnętrznych

Dot. Projektu rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów
drogowych.

Według uzyskanych przez nas informacji, rozpoczęły się prace nad nowelizacją rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 9 sierpnia 1983r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

W związku z tym, Klub Inżynierii Ruchu, zrzeszający fachowców z całego kraju, dla których ten akt prawny stanowi jeden z podstawowych dokumentów stosowanych w praktyce zawodowej, zgłasza gotowość współpracy z zespołem autorskim projektu.

Dysponujemy zbiorem informacji, uwag i propozycji środowiska fachowców na temat regulacji prawnych dotyczących organizacji i sterowania ruchem, zaczynając od konferencji zorganizowanej przez Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji w kwietniu 1986r. n.t. "Wnioski wynikające z obowiązywania nowego prawa o ruchu drogowym".

Według zgodnej opinii członków Klubu, którzy mieli możliwość zapoznać się z pierwszym tekstem projektu rozporządzenia, wiele z dotychczasowych uwag i propozycji umknęło uwadze autorów tego projektu. W związku z tym przypominamy poniżej ważniejsze z nich:

1) W obecnie obowiązującym rozporządzeniu, w części ogólnej znajduje się przepis dotyczący znaczenia znaków pionowych w zależności od ich umieszczenia (par.2 ust.1). Brak jest podobnego zapisu dla sygnałów świetlnych.

2) W grupie znaków pionowych ostrzegawczych brakuje wersji znaku A-21 ("tramwaj") z tabliczką informującą o braku wydzielonej fazy dla tramwaju skręcającego na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną. Coraz szersze stosowanie sygnalizacji wielofazowych doprowadziło do tego, że kierujący pojazdami kołowymi przyzwyczaili się do pewnego komfortu. Dlatego zaskoczenie na skrzyżowaniach bez wydzielonej fazy jest większe niż przed laty. Naciski wpływowych wówczas osób doprowadziły nawet do ogłoszenie przez Ministerstwo Komunikacji absurdalnej, niezgodnej z ustawą *Prawo o ruchu drogowym*, interpretacji przepisów, z której wynikało, że tramwaj wjeżdżający na skrzyżowanie jest w tym momencie pojazdem opuszczającym skrzyżowanie.

3) Brak jest w dotychczasowych przepisach znaku ostrzegawczego "nierówność poprzeczna", który miałby zastosowanie przy oznakowaniu jednego z rozwiązań uspokojenia ruchu - poprzecznego garbu (t.zw. leżącego policjanta).

4) Stosowanie przepisu par.6 ust.13 dotyczącego znaku B-32 w odniesieniu do przejazdu kolejowego było wielokrotnie krytykowane jako absurdałne.

5) Badania prowadzone w latach 70. i 80. wykazały zasadność stosowania zarówno dodatkowych pasów dla pojazdów wolnych jak i dodatkowych pasów wyprzedzania. Brak jest odpowiednich znaków dla drugiego rodzaju rozwiązań, t.zn. odpowiedników znaków D-13 i D-14.

6) Niejednoznacznie i źle odbierane są znaki D-15, D-16, D-17. Jeżeli mają to być znaki dla potencjalnych pasażerów, to ich forma i czytelność są znacznie gorsze niż poprzednich. Tradycyjnych znaków przedsiębiorstw komunikacyjnych. Jeżeli natomiast są to znaki dla kierujących pojazdami, to ich miejsce ustawienia jest niewłaściwe. Problem wymaga dodatkowych przemyśleń i innych propozycji rozwiązań.

7) Brak jest tabliczek do znaku D-18 zezwalających na parkowanie po lewej stronie jezdni jednokierunkowej; na tej jezdni, na chodniku, lub częściowo na jezdni i na chodniku.

8) W związku z wprowadzeniem pojęcia "strefa zamieszkania", konieczne jest wprowadzenie odpowiedniego, czytelnego, estetycznego i niezbyt dużego znaku. Wybór wzorów stosowanych w innych krajach jest dość bogaty.

9) Coraz częściej wprowadza się do wykazu oficjalnych znaków dobrze przyjęte i jednoznacznie odbierane piktogramy. Wśród popularnych, szeroko stosowanych w Polsce i jednoznacznie odbieranych tego typu znaków znajdują się: "Agatka" - stosowana do dodatkowego oznakowania przejść dla pieszych uczęszczanych przez dzieci, oraz "kot" stosowany dla oznakowania miejsc, w których w celu poprawienia widoczności pojazdu, złagodzenia kontrastu, lub złagodzenia efektu olśnienia światłem słonecznym należy zapalić światła pojazdu (tunele, szerokie wiadukty, głębokie cienie, "prażki" światła słonecznego itp.). Piktogramy te powinny znaleźć się w oficjalnym wykazie.

10) Oprócz wymienionych poprzednio, pojawiają się ostatnio w Polsce piktogramy i znaki ostrzegające o zagrożeniach wypadkowych. Zdania środowiska fachowców w kraju na temat tego rodzaju znaków są podzielone. Zdanie fachowców o randze światowej są jednoznaczne: nie należy przesuwać na kierującego pojazdem całej odpowiedzialności za

nie rozwiązania drogowe i organizacji ruchu. W wydanym w ubiegłym roku przez TRRL, jednym z najlepszych w ostatnich latach poradniku "Towards to safer roads", takie oznakowanie podane jest jako przykład błędu spotykanego w krajach trzeciego świata.

10) Tabliczka H-18 ma kształt, symbol i kolorystykę niezgodne z międzynarodowymi ustaleniami dotyczącymi oznakowania dla osób niepełnosprawnych.

12) Brak jest wzorów tablic drogowskazowych dla oznakowania połączeń alternatywnych, nie pokrywających się z oficjalnym przebiegiem dróg.

13) Brak jest, występujących w instrukcji i stosowanych w praktyce, tablic prowadzących na łukach, oraz oznaczenia obiektów o niedostatecznej skrajni.

14) W części dotyczącej znaków na jezdni, konieczne jest podanie informacji o znaczeniu znaków koloru żółtego.

15) Obecne przepisy nie rozróżniają sygnałów w kształcie strzałki stosowanych przy wydzielonej fазie i przy sygnale ruchu warunkowego. Stwarza to sytuacje niebezpieczne, zwłaszcza w nocy. Rozwiązaniem może być wprowadzenie jednoznacznie identyfikowanych różnych kształtów strzałek lub przyjęcie zasady, że informacja o możliwości ruchu warunkowego podawana jest wyłącznie na tabliczce.

16) Zastrzeżenie podane w ostatnim zdaniu par.16 ust.6 obowiązującego rozporządzenia dotyczy tylko jezdni. Nie daje to możliwości wprowadzenia zakazu przejeżdżania przez dla pieszych lub torowisk tramwajowych.

m) W Polsce stosowane są dwa rodzaje sygnalizatorów dla tramwaju. Przepisy powinny usankcjonować ten fakt. Można też przy okazji zrezygnować z sygnału migającego dla tramwajów, wprowadzając ewentualnie w to miejsce sygnał uprzedzający dla motorniczych wykorzystywany jako czas na zamknięcie drzwi przed ruszeniem tramwaju.

18) Konieczne jest jednoznaczne rozdzielenie sygnałów dźwiękowych ostrzegawczych od sygnałów dźwiękowych dla niewidomych informujących o zapaleniu się zielonego światła. Na podstawie dotychczasowych tendencji i doświadczeń rysuje się następujący podział:

- a) sygnały ostrzegawcze - dzwony, dzwonki, syreny;
- b) sygnały o świetle zielonym - brzęczyki, bucзки, melodyjki.

Oprócz powyższych uwag, tematem wymagającym analiz i doświadczeń praktycznych, do ewentualnego wykorzystania w następnej edycji przepisów jest oznakowanie przystanków tramwajowych bez wysepek oraz z wysepkami pozornymi.

Prezes Klubu Inżynierii Ruchu

mgr inż. Zygmunt Uzdalewicz

