



STOWARZYSZENIE

KLUB INŻYNIERII RUCHU

Sekretariat 02-924 Warszawa
ul. Buska 10, tel. 40-99-98

INFORMACJA

NR **27**

maj 1996r.

Stare Jabłonki

Wieś leży na trasie kolejowej i drogowej Ostróda—Olsztyn, w pobliżu jezior Szeląg Wielki i Szeląg Mały, które są połączone dopływami z Jeziorem Drwęckim w Ostródzie, a stamtąd Kanałem Elbląskim z Pojezierzem Iławskim i Powiślem, w pobliżu znajdują się spore kompleksy leśne.

Wieś została wymieniona w 1584 r. jako majątek książęcy; w 1619 r. 5 włók na prawie magdeburskim otrzymał Albrecht Finck; do r. 1675 były w posiadaniu rodziny Fincków, później Krzysztofa Rostka; w 1776 S.J. spaliły się; w drugiej połowie XVIII w. obok nich występowały Nowe Jabłonki; w r. 1783 S.J. liczyły 7 dymów, Nowe — 2 dymy, na przełomie w XIX i XX były wsią turystyczną z licznymi willami, gospodami dla turystów, domami letniskowymi i stacją kolejową; w r. 1861 majątek i wieś liczyły 56 mieszkańców; w 1925 r. — 480, w 1939 — 259; po r. 1945 S.J. stały się znanym ośrodkiem turystycznym; są tu poczta, ośrodek zdrowia, apteka, nadleśnictwo, szkoła podstawowa, sklepy, stacja wodna PTTK, punkt informacji turystycznej, camping, wypożyczalnia sprzętu wodnego, hotel, motel „Mazur-Tourist”, nad jeziorem Szeląg liczne zakładowe ośrodki wypoczynkowe oraz kościół parafialny wybudowany w l. 1959-1961, dom katechetyczny; w pobliżu S.J. przy drodze na Olsztyn znajduje się pomnik upamiętniający miejsce zamordowania przez hitlerowców w styczniu 1943 r. 120 więźniów obozu w Działdowie.



URZĄDZENIA TRANSPORTOWE PRZYJAZNE ŚRODOWISKU

URZĄDZENIA DLA RUCHU ROWEROWEGO

1. Kryteria

O tym, że istnieje problem ruchu rowerowego myślę, że nie trzeba nikogo przekonywać. Do niedawna było to warunkowane w zasadzie wyłącznie poważnym zagrożeniem wypadkowym wynikającym z bezpośredniego kontaktu z pojazdami samochodowymi oraz dużej różnicy prędkości pomiędzy rowerem i samochodem. Obecnie coraz większego znaczenia nabiera problem zwiększającego się natężenia ruchu rowerowego, potęgowanego modą na tyżworolki. Niezauważanie tego problemu skutkować może wyłącznie coraz większymi utrudnieniami w ruchu oraz potęgującym się zagrożeniem wypadkami, tym bardziej, że na obecnym etapie podstawowi użytkownicy roweru to młodzież i dzieci.

Doświadczenia wykazały, że nie można budować dróg rowerowych w niektórych tylko miejscach miasta, bez powiązań wzajemnych ze sobą, gdyż drogi takie nie wypełnią się rowerzystami. Udowodniano, że komunikacja rowerowa pełni znaczącą rolę tylko tam, gdzie istnieje spójna sieć dróg rowerowych obejmujących całe miasto tworzących niezależny i wydzielony układ. Pojawienie się takiej sieci dróg w jakimś obszarze przyciąga i zachęca rowerzystów do korzystania z nich, a tym samym do opuszczania dróg samochodowych.

Niewątpliwie zasadą powinno być projektowanie układu rowerowego jako integralnej części procesu projektowania transportowego, odpowiednio zaplanowanego, a nie jak dotychczas będącego działaniem przypadkowym. Pod pojęciem układu rowerowego należy rozumieć kompleksowe rozwiązanie sieci tras, skrzyżowań z ruchem kołowym i innym, obiektów usługowych, miejsc parkingowych oraz powiązań z pozostałymi układami transportowymi. Rowerzysta powinien być prowadzony od drzwi do drzwi i dlatego w skład układu muszą wchodzić wszystkie formy i sposoby organizacji dróg rowerowych:

- * drogi dla realizacji podróży rekreacyjnych będą również służyły w podróżach codziennych;

- * niezależne drogi rowerowe muszą być uzupełnione drogami o ruchu mieszanym, samochodowo-rowerowym, pieszo-rowerowym lub o ruchu segregowanym na wspólnej jezdni lub chodniku;
- * po drogach rowerowych, zaprojektowanych dla podróży, długich będą odbywały się także podróże krótkie.

Układ rowerowy powinien objąć swym zasięgiem główne zadania i cele ruchu, a więc miejsca zamieszkania, miejsca pracy i nauki, tereny usługowe i rekreacyjne.

Drogi rowerowe, należałoby projektować niezależnie od dróg samochodowych, a tylko tam gdzie nie można tego spełnić, dopuścić ich prowadzenie wzdłuż dróg samochodowych.

Projektując układ rowerowy konieczne jest wykorzystanie terenów zielonych miasta, dostępnych obecnie tylko dla pieszych. Parki, lasy, ogródki działkowe, bulwary nadrzeczne, waly i groble, zieleńce, planty należałoby włączyć w układ rowerowy. Coraz więcej ulic zamyka się dla samochodów dopuszczając tylko pieszych. Na większości z nich powinny znaleźć się również trasy rowerowe. Wiele jest ciągów pieszych, które z powodzeniem mogą również być włączane w układ rowerowy.

2. Uwarunkowania

Przedstawione zasady realizowane w warunkach tworzenia nowego układu transportowego przy zabezpieczeniu niezbędnych środków finansowych oczywiście gwarantują optymalizację rozwiązań. Natomiast realizacja układu rowerowego na istniejącym układzie drogowym nie uwzględniającym specyfiki tego ruchu niesie z sobą szereg problemów.

W warunkach Olsztyna to przede wszystkim ograniczenia terenowe w starej części miasta. Drugi problem to niedobór środków finansowych. Wydawałoby się, że oba te czynniki w sposób jednoznaczny uniemożliwiają chociażby częściowe rozwiązywanie tego problemu.

Otóż po dokonaniu analizy układu drogowego okazało się, że schematyczne, żeby nie powiedzieć rozrzutne podejście projektantów układów drogowych z lat 70-tych i 80-tych, umożliwiło przynajmniej w części rozwiązywanie problemów ruchu rowerowego.

Chodzi o chodniki, których szerokość oscylująca w granicach 2 i 4 m, pozwala na prowadzenie ruchu rowerowego i pieszego w sposób mieszany bądź rozdzielony.

3. Rozwiązania

Biorąc pod uwagę uwarunkowania terenowe oraz możliwości finansowe zarówno za pierwszy etap tworzenia układu dróg rowerowych w Olsztynie stanowić będą drogi do realizacji podróży rekreacyjnych. W szczególności zdecydowały o tym następujące czynniki:

- 1) ruch rowerowy ogranicza się właściwie do okresu letniego;
- 2) ciążenie w tym okresie do kąpielisk i obszarów leśnych rozłożonych równomiernie wokół miasta;
- 3) brak możliwości przeprowadzenia ruchu rowerowego przez śródmieście bez kosztownych inwestycji;
- 4) możliwość wykorzystania dla ruchu rowerowego ciągów pieszych, w parkach i terenach zielonych.

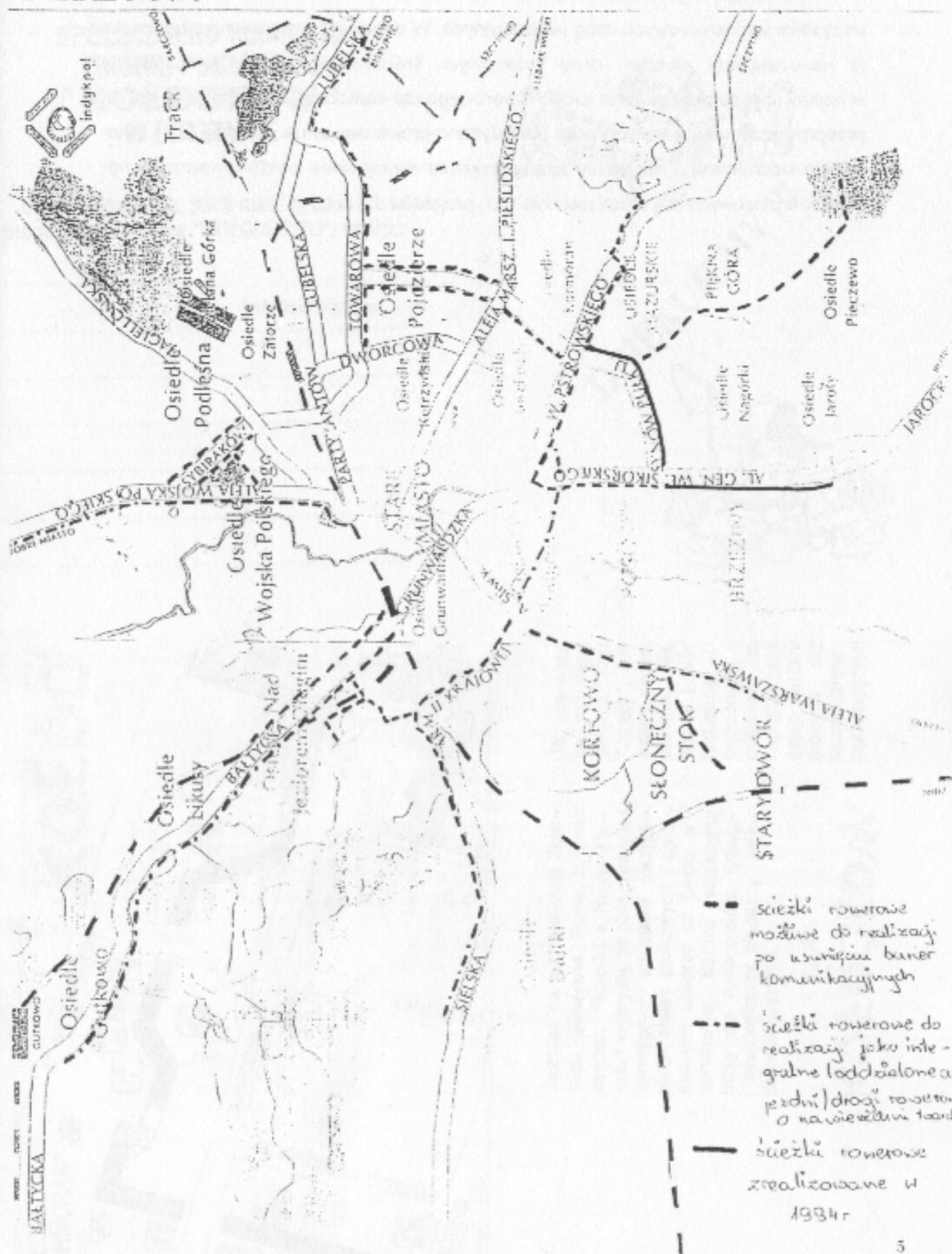
Założeniem jest, że w tym etapie po zlikwidowaniu barier w postaci wyniesionych krawężników wprowadzony zostanie ruch rowerowy na chodniki, których parametry geometryczne oraz istniejący ruch pieszego pozwalają na pełnienie przez nie funkcji dróg pieszo-rowerowych. Po wykonaniu dodatkowych ciągów pieszo-rowerowych przy odcinkach ulic o przekroju drogowym pozwoli to na połączenie przede wszystkim dwóch dużych "sypialni" Olsztyna z następującymi cechami:

- 1) Osiedlem Gutkowo oraz plażą miejską;
- 2) Osiedlem Studenckim i jez. Kortowo;
- 3) Osiedlami Likusy i Gutkowo;
- 4) Osiedlem Mazurskim i jez. Skanda;
- 5) dużym kompleksem ogrodów działkowych "Wójtowa Rola"

Odrębnym tematem powiązany z systemem, o którym mowa jest projekt połączenia osiedli mieszkaniowych Jaroty i Nagórki z Parkiem Kusocińskiego ciągiem pieszo-rowerowo-rolkowym, przystosowanym do jazdy na łyżworolkach. Ciąg ten przebiega w pobliżu 15 szkół i w sposób oczywisty będzie "zbierał" amatorów tego sportu z jezdni ulic, na których coraz częściej się pojawiają.

OLSZTYN

Projekt adaptacji ciagow pieszych na szlaki rowerowo-piesze



rukwirowanie dla wpłacającego

zł
słownie
złotych

WPŁACAJĄCY

..... imię
..... nazwisko
..... ulica, nr domu, nr mieszkania
..... kod pocztowy miasto

**SPOŁECZNY KOMITET
ZBIÓRKI PUBLICZNEJ
"KOŁODROM" W OLSZTYNIE**
Bank Gdański S.A. I O/Olsztyn
konto nr 305004-4301-132

datownik



.....
podpis przyjmującego

Oplata

zł.

DAROWIZNA – ZBIÓRKA PUBLICZNA

Odcinek dla posiadacza rachunku

zł
słownie
złotych

WPŁACAJĄCY

..... imię
..... nazwisko
..... ulica, nr domu, nr mieszkania
..... kod pocztowy miasto

**SPOŁECZNY KOMITET
ZBIÓRKI PUBLICZNEJ
"KOŁODROM" W OLSZTYNIE**
Bank Gdański S.A. I O/Olsztyn
konto nr 305004-4301-132

datownik

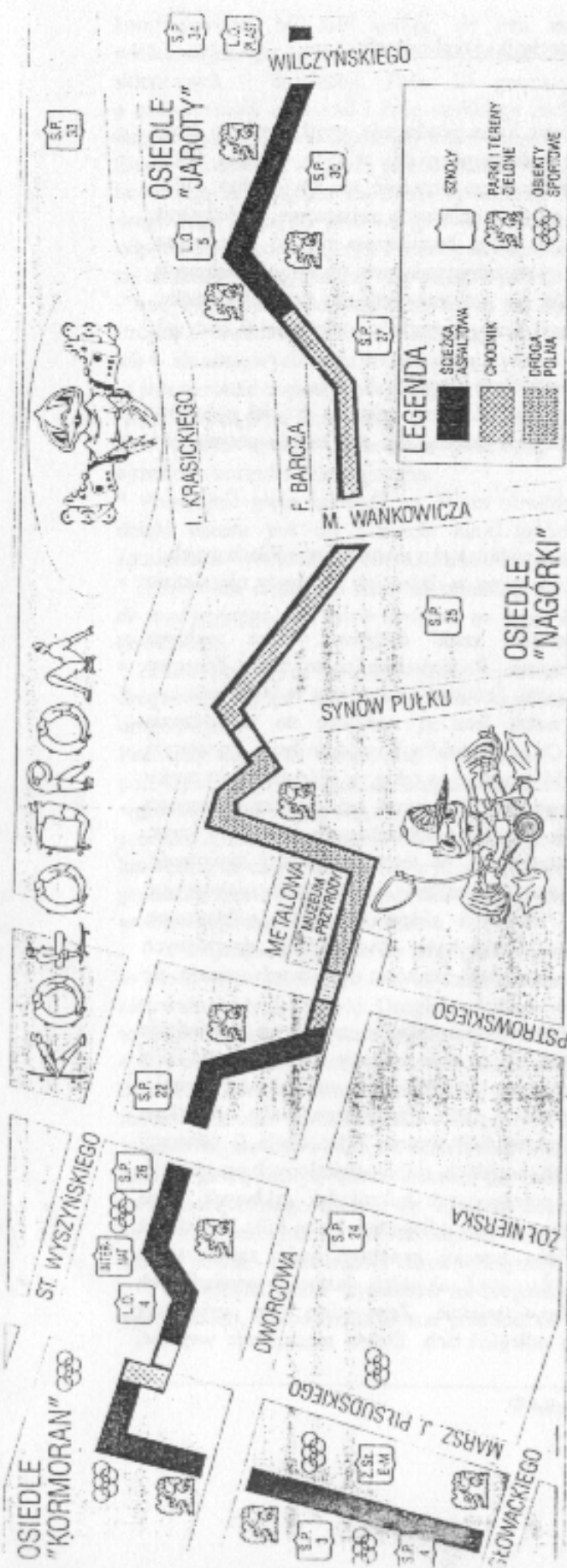


.....
podpis przyjmującego

Oplata

zł.

DAROWIZNA – ZBIÓRKA PUBLICZNA



Jedząc na rydworolkach Zbig-niew "Dziadziadzi" Rojek, członek zespołu "Kaczki z Nowej Pa-cki" wymyślił, że połączenie już istniejących odcinków olsztyńskich alejek parkowych i osiedlowych utworzy aż 5-cio ki-lometrową, bardzo atrakcyjną trasę dla rowerzystów, rydwor-i deskorolkarzy, biegaczy i wóz-ków inwalidzkich,

czyli:

KOŁODROM

Ta pierwsza trasa tego typu w kraju łączyć będzie ze sobą osiedla "Kormoran", "Nagórki" i "Jaroty". Wykorzysta wszystkie cztery okoliczne przejścia podziemne. Stanie się miejscem sportu i rekreacji, atrakcją tu-rystyczną i przykładem dla podobnych działań w kraju, miejscem zawodów, festynów i spotkań olsztyńczyków. Przebie-gając parkami i alejkami osiedlowymi stanie się również bezpiecznym dojazdem do 14. sąsiadujących z trasą szkół.

"Kołodrom" ma aprobatę Prezy-denta, władz, radia i telewizji, organizacji społecznych, firm i mieszkańców Olsztyna. Pod opieką "Gazety Olsztyńskiej" grupa zapaleńców

założyła:

**SPOŁECZNY KOMITET
ZBIÓRKI PUBLICZNEJ
"KOŁODROM"
W OLSZTYNIE**

Oznakowanie dróg - nowe techniki i technologie

Znak drogowy jest środkiem sterowania ruchu, który przekazuje użytkownikom drogi informacje istotne dla bezpiecznego i ciągłego przebiegu ruchu. Każdy element takiej informacji powinien dochodzić we właściwym czasie, ani za wcześnie, ani zbyt późno. Jadąc z normalną prędkością kierowca powinien mieć możliwość zobaczenia, odczytania i zrozumienia znaku wystarczająco wcześnie, aby mógł bezpiecznie podjąć ewentualne niezbędne działanie. Nie powinien on być zmuszony do odrywania swej uwagi od kierowania pojazdem. Czytelne znaki drogowe przyczyniają się do zapewnienia płynności ruchu, zwiększenia bezpieczeństwa na drodze, zmniejszenia liczby wypadków, zarówno w nocy jak i w dzień, niezależnie od pogody.

Aby spełnić te wymagania znaki muszą spełniać następujące warunki:

- muszą być wystarczająco jaskrawe, aby były wyraźnie widoczne pomimo światel pojazdów nadjeżdżających z przeciwnego kierunku, oświetlenia i reklam, tak aby mogły przyciągnąć uwagę kierowcy,
- muszą być czytelne z dużej odległości,
- muszą być zrozumiałe na pierwszy rzut oka,
- muszą być wyposażone w skuteczny system oświetlenia lub być z materiałów odblaskowych,
- muszą być widoczne i czytelne dla kierowców tak samo w dzień jak i w nocy niezależnie od warunków pogodowych.

Z punktu widzenia technologii wykonania znaki drogowe, które spełniają te warunki, mogą być podświetlane lub odblaskowe. Podświetlane są to znaki drogowe z własnym źródłem światła, które czyni je wyraźnymi. Źródło światła może być wewnętrzne, albo zewnętrzne. Są one dobrze widoczne nocą, lecz są wrażliwe na uszkodzenia mechaniczne, wymagają fachowej konserwacji. Odcięcie źródła powoduje brak czytelności znaków w warunkach nocnych. Odblaskowe znaki drogowe to takie, w których czoło znaku jest z materiału odblaskowego, odbijającego światło, a ich jasność osiąga poziom jasności znaków podświetlanych. Ich zaletą w stosunku do znaków podświetlanych jest niższy koszt, łatwiejsza technologia produkcji, montażu (ustawienia) w terenie, dłuższa żywotność, a ponadto ich konserwacja jest tańsza i prostsza. Dodatkową zaletą tych znaków jest możliwość stosowania różnych odmian folii mających różne własności odblaskowe. Za najlepszą folię odblaskową pod względem jakościowym, dostosowaną do różnych warunków pogodowych, wykorzystywaną do produkcji znaków drogowych uznaje się aktualnie folię 3M.

O doborze właściwego typu folii decyduje miejsce ustawienia znaku, np. oświetlenie i prędkość na drogach wiejskich są całkiem inne niż na autostradach i w miastach. Folie odblaskowe podzielono na 3 generacje o różnych własnościach odbijalności światła. Optymalne zastosowanie znaków z folii I generacji to mało uczęszczane, słabo oświetlone drogi wiejskie. Gwarantowana trwałość użytkowa tej folii wynosi 7 lat. Folia II generacji stosowana jest do oznakowania stref pozamiejskich, wiejskich, słabo oświetlonych przedmieść. Folie te zawierają w swej strukturze warstwę pojedynczych mikrokulek szklanych, silnie odbijających wiązkę światła zarówno na krótkie jak i średnie odległości. Na tę folię 3M udziela gwarancji 10 letniej trwałości użytkowej. Folie trzeciej generacji mają zastosowanie do oznakowania autostrad i dróg szybkiego ruchu, stref miejskich, jaskrawo oświetlonych centrów i miejsc szczególnie niebezpiecznych w mieście. Zapewniają one wyjątkową widoczność i czytelność znaków przy krótkich odległościach. Dzięki niezmiernie wysokiej

kontrastowości tej folii nadaje się ona zwłaszcza na znaki, w warunkach ruchu wielkomiejskiego powinny się wyróżniać spośród jasnego otoczenia reklam, witryn sklepowych i iluminacji. Folia III generacji została opracowana również z myślą o oznakowaniu autostrad i dróg szybkiego ruchu, gdzie znaki muszą być czytelne z bardzo dużego dystansu i wymagane jest odpowiednio wcześnie informowanie kierowców.

Znaki wykonane z wysokiej jakości folii nie tylko gwarantują na drodze, ale są także opłacalną inwestycją ze względu na swoją żywotność. Nie mniejsze znaczenie w konstrukcji znaku drogowego odgrywa podkład (podłoże) znaku. Powinno ono być wykonane z materiałów odpornych na korozję, czyli z blachy ocynkowanej lub z blachy aluminiowej. Obecnie spotyka się na naszych drogach trzy typy znaków jeśli chodzi o technologię wykonania podkładu:

- "tradycyjne"; podkład prosty tzn. blacha jest wycięta odpowiednio do rozmiarów i typu znaku (trójkąt, kwadrat, koło). Odmianą do tego typu podkładów jest umieszczanie ich w aluminiowych ramach usztywniających..

- z jednokrotnie zagiętą krawędzią,

- z podwójnie giętą krawędzią.

Ten ostatni sposób wykonania podkładu, zdecydowanie najnowocześniejszy, przynosi określone korzyści eksploatacyjne:

- * Podwójnie giętą krawędź na całym obwodzie powoduje zwiększenie sztywności znaku dzięki czemu jest on znacznie mniej podatny na uszkodzenia mechaniczne zarówno zamierzone - wandalizm, jak i uszkodzenia spowodowane siłami natury - siłą parcia wiatru.

- * Stosowanie cieńszych blach do produkcji znaku obniża jego ciężar o ok. 50% w stosunku do tradycyjnego, co także wpływa na jego nieprzydatność jako elementu gospodarczego (kradzieże).

- * Znak z podwójnie giętą krawędzią poprawia też bierne bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, gdyż nie ma ostrych krawędzi mogących zranić uczestników wypadku drogowego.

Podkłady znaków drogowych wykonanych w najnowszej technologii produkcji mają podwójnie giętą krawędź na całym obwodzie. Przedsiębiorstwo CZMUDA s.c. z Olsztyna wprowadziło jako pierwsze w Polsce okrągłe znaki tego typu i opanowało już technologię produkcji (obecnie w trakcie wdrażania) także znaki trójkątne i kwadratowe z podwójnie giętą krawędzią na całym obwodzie, wykonane z jednego kawałka blachy. Nowoczesna technologia produkcji znaków to także proszkowe malowanie pleców podkładu; zwiększające odporność na korozję, a także estetykę znaku.

Najczęściej spotyka się trzy systemy mocowania znaków drogowych. Pierwszy z nich to mocowanie na śruby. Jest to mocowanie coraz rzadziej stosowane ze względu na swą nietrwałość i brak estetyki. Drugim rodzajem mocowania są obejmki stalowe ocynkowane. Jest to zamocowanie rozłączne dające możliwość szybkiego montażu i demontażu na słupkach o dowolnych średnicach, przy czym każda obejmka dostosowana jest do określonego szeregu średnic. Aktualnie firma „CZMUDA s.c. z Olsztyna proponuje na uniwersalny system mocowania min. właśnie znaków drogowych. Składa się on ze stalowej taśmy „Bandimex”, która dostępna jest w różnych standardach wykonania, z zacisków odpowiednich dla każdego rodzaju taśmy do jej zabezpieczenia po zamocowaniu elementu i specjalnego urządzenia, za pomocą którego zaciska się taśmę na konstrukcji i odcina. Nie bez znaczenia jest fakt, że stosując ten system, wykorzystuje się taśmę praktycznie bezodpadowo. Zamocowanie jest bardzo pewne - standardowa taśma wytrzymałe obciążenie ponad 0,5 tony.

Wzrasta liczba wypadków na drogach i ofiar śmiertelnych w tym przede wszystkim wśród dzieci. Słabo oznakowane przejścia dla pieszych w szczególności w okolicach szkół

i placów zabaw nie zmuszają kierowców do wzmożenia uwagi, zredukowania prędkości i zachowania szczególnej ostrożności. O poprawienie bezpieczeństwa musimy zadbać wszyscy. Rolą osób świadomych zagrożenia i odpowiedzialnych za ich rozwiązywanie jest znalezienie sojuszników, którzy wesprą starania o uzyskanie na właściwe zapobieganie zagrożeniom. Instytucje za bezpieczeństwo na drogach nie dysponują środkami na właściwe oznakowanie miejsc niebezpiecznych. Zatem należy zwrócić o pomoc do samorządów lokalnych, firm ubezpieczeniowych, użytkowników dróg, policji, władz oświatowych, czyli wszystkich bezpośrednio zainteresowanych poprawą bezpieczeństwa na danym terenie, celem wspólnego rozwiązania strouy ekonomicznej przedsięwzięcia.

Źródła:

- materiały własne,
- opracowania firmy 3M Poland sp. z o.o.

U K A Z

w sprawie jakości

Właściciela Tulskiej Fabryki, Kornila Biełogłazowa bić batem i zesłać na roboty do Monastyru, ponieważ podlec ośmielił się dostarczyć Wojsku Ruskiemu muszkiety kiepskiej jakości.

Starszego Nadzorcę Wojskowego, Frola Fuksa bić batem i zesłać go do Azowa, za stawianie pieczęci na złą broń. Nakazuje Kancelarii Zbrojeniowej w Petersburgu delegować przedstawiciela do Tuły by dzień i noc pilnował jakości broni.

Niech Nadzorcy Wojskowi i ich pomocnicy pilnie baczą, jak kontrola pieczęcie stawia. Jeśli będą mieli wątpliwości, sami niech sprawdzają przez przegląd i strzelanie z dwóch muszkietów co miesiąc. Strzelać mają dopóki się nie zepsują.

Jeżeli pomimo tego wojsko dostanie złą broń psującą się podczas bitwy nie oszczędzając bić batami:

- właścicielowi fabryki 25 batów i karę pieniężną po jednym czerwieńcu od każdej sztuki;
- Starszego Kontrolera Wojskowego bić do nieprzytomności;
- Starszego Nadzorcę przenieść do podoficerów;
- Nadzorcę uczynić pisarzem, a jego pomocnika pozbawić niedzielnej porcji wódki na okres jednego roku.

Nowemu właścicielowi Fabryki Broni, Demidowowi nakazuje urządzić nadzorcom i ich pomocnikom pomieszczenia nie gorsze, niż jemu samemu. Jeżeli będą gorsze - niech Demidow nie obraża się - każe obciąć mu głowę.

Dan w Piotrogradzie
w 1723r.

Piotr I Wielki
Car Wszechrusi

CO BĘDZIE W Nr 6/96 „TRANSPORTU MIEJSKIEGO”?

Podobnie jak w ubiegłym roku, cały numer miesięcznika „Transport Miejski” będzie zawierał referaty przygotowane na seminarium

PROMOCJA KOMUNIKACJI ROWEROWEJ W POLSCE

w dniach 11 - 14 czerwca
w Boszkowie, 25 km od Leszna

Referaty można podzielić na następujące grupy:

1. *Turystyczne, zdrowotne i ekologiczne walory ruchu rowerowego.*
2. Zasady planowania ruchu rowerowego.
3. *Bezpieczeństwo i zagrożenia spowodowane ruchem rowerowym.*
4. Doświadczenia zagraniczne w rozwiązywaniu najtrudniejszych elementów urządzeń dla rowerzystów (Holandia, Dania).
5. Nawierzchnie ścieżek rowerowych.

Następny numer „Transportu Miejskiego” będzie prawdopodobnie tradycyjnie zawierał materiały z kolejnego etapu programu poprawy bezpieczeństwa ruchu GAMBIT.

UCHWAŁA Nr 1/95

Walnego Zebrania Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu
z dnia 9 listopada 1995r.
w sprawie wysokości składek członkowskich i wpisowego w 1996r.

Na podstawie § 11 ust. 2 pkt g) Statutu Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu,
Walne Zebranie KLiR uchwala co następuje:

- I. Składki członkowskie członków Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu określa się w 1996r. na wysokości 15 zł. kwartalnie. Wpisowe zostaje utrzymane na dotychczasowej wysokości - 100 zł.
- II. Członkowie wspierający wnoszą na działalność KLiR wpłaty finansowe albo w innej formie (usługi lub rzeczowe) w wysokości nie niższej niż dziesięciokrotna wartość składek członkowskich.
- III. Członek wspierający korzysta ze zwolnienia ze składek członkowskich wskazanego pracownika, członka indywidualnego oraz z jednej bezpłatnej reklamy w biuletynie KLiR w wymiarze 1 strony.
- IV. Uchwała wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1996r.

UCHWAŁA Nr 1/96

Zarządu Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu z dnia 17 kwietnia 1996r.
w sprawie zmian w składzie pełnomocników Zarządu KLiR

- I. Zarząd KLiR postanowił przychylić się do prośby Janusza Nowakowskiego i zwolnić go z funkcji Pełnomocnika Zarządu d.s. kontaktów z organizatorami i stowarzyszeniami.
- II. Na wniosek Prezesa, Zarząd KLiR powołał na Pełnomocnika Zarządu d.s. współpracy z zagranicą

Stanisława Ostrowskiego

przedstawiciela członka wspierającego KLiR, firmy Epoke.

- III. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

UCHWAŁA Nr 2/96

Zarządu Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu z dnia 17 kwietnia 1996r.
w sprawie skreślenia z listy członków KLiR

- I. Na podstawie § 9 ust. 1 pkt b) Statutu Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu, Zarząd KLiR postanawia skreślić z listy członków Stowarzyszenia następujące osoby zalegające ze składkami, które mimo pisemnego wezwania nie uregulowały swoich zobowiązań, oraz nie udzielają się w działalności KLiR:

1. Ryszard Gil
2. Stanisław Jaroń
3. Andrzej Kołbek
4. Zbigniew Kotulski
5. Andrzej Krych
6. Jibrail Moussa
7. Piotr Patalas
8. Jerzy Piotrowski
9. Zbigniew Rusin
10. Zbigniew Rykowski
11. Józef Sawajner
12. Tomasz Szawłowski
13. Marek Włodarczak
14. Marek Wójcik

- II. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

UCHWAŁA Nr 3/96

Zarządu Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu z dnia 17 kwietnia 1996r.
w sprawie przyjęcia nowych członków KLiR

- I. Na podstawie § 6 Statutu Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu, Zarząd KLiR postanowił przyjąć na członka Stowarzyszenia

Sylwestra Tomaszewskiego - Szczecin,

który zgłosił chęć uczestniczenia w KLiR.

- II. W.w. staje się pełnoprawnym członkiem KLiR z dniem podjęcia uchwały.

**Członkowie Wspierający
Stowarzyszenia
Klub Inżynierii Ruchu**

dotyczy: Uczestnictwa w Targach Komunikacji Miejskiej i Gospodarki Komunalnej
CITY - TRANS - EKO'96

W dniach 11-13 września 1996r. organizowane są w Gdańsku pierwsze targi wymienione na wstępie. W ich organizacji współuczestniczy nasze Stowarzyszenie, o czym wspominaliśmy na dwóch ostatnich seminariach.

W zamian za to KLiR otrzymał preferencje do prezentacji osiągnięć na warunkach wynegocjowanych z głównym organizatorem, Międzynarodowymi Targami Gdańskimi S.A.

Zgodnie z tymi warunkami możemy wystąpić w bloku pod wspólnym szyldem Klubu Inżynierii Ruchu w atrakcyjnym miejscu wystawowym. Mamy też zagwarantowaną bezpłatną powierzchnię na prezentację samego Stowarzyszenia oraz prowadzenie rozmów z ewentualnymi klientami (na bezpłatnym stoisku nie mogą być eksponowane materiały stanowiące przedmiot transakcji).

**Dzięki temu stoiska poszczególnych wystawców,
członków wspierających KLiR mogą być ograniczone
do powierzchni niezbędnej tylko do wystawienia plansz i eksponatów.**

Proszę o przemyślenie tej propozycji i przygotowanie się do jej przedyskutowania na posiedzeniu Zarządu KLiR w dniu 1 czerwca 1996r. w Starych Jabłonkach zaraz po zakończeniu programu seminarium.

Jeżeli przedstawiciel firmy nie będzie uczestniczył w naszym najbliższym spotkaniu, proszę o przekazanie swoich propozycji bezpośrednio do mnie

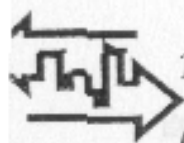
fax: (0-22) 33-55-00

Proszę także o przysłanie krótkiej charakterystyki firmy do prezentacji na planszy wspólnej.

Brak jakiegokolwiek informacji do 15 czerwca 1996r. będzie traktowany jako brak zainteresowania prezentacją firmy na wystawie.

Warunkiem korzystania z wszelkich preferencji KLiR dla członków wspierających jest formalne podtrzymywanie tego członkostwa w formie finansowego lub rzeczowego wkładu na działalność Stowarzyszenia na poziomie nie niższym niż dziesięciokrotna wysokość składek członków indywidualnych.

Brak w.w. działań w okresie dłuższym niż 1 rok będzie traktowane jako dobrowolna rezygnacja z członkostwa wspierającego.



Targach Komunikacji Miejskiej

City - Trans - Eko '96 11 - 13.09.96

Zakres Tematyczny Targów: *Centrum Targowe, Gdańsk, ul. Beniaminskiego 5*

TABOR KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ *Szybnoszy i Kolowy*

ELEMENTY TABORU KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ

SYSTEMY SIECIOWE W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

INFRASTRUKTURA PRZYSTANKÓW I PERONÓW

INFORMACJA DLA PASAŻERA W KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ

SYSTEMY STEROWANIA RUCHEM POJAZDÓW W KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ

SYSTEMY BILETOWE W KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ

ZARZĄDZANIE I SYSTEMY ROZLICZANIA EKSPLOATACYJNEGO

PRZEDSIĘBIORSTW KOMUNIKACYJNYCH

EKOLOGIA W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ *Komponenty Ekologiczne,*

Systemy Ograniczania Hałasu i Emisji Spalin

WYPOSAŻENIE ZAPLECZA PRZEDSIĘBIORSTW KOMUNIKACYJNYCH

Tabor Techniczny, Stacje Paliw i Oleju, Diagnostyka Taboru, Myjnie, Łazienki, Warsztaty.

ORGANIZACJA RUCHU DROGOWEGO *Projektowanie i Środki Techniczne*

SYGNALIZACJA ŚWIETLNA

TECHNOLOGIA NAWIERZCHNI DROGOWYCH

OŚWIETLENIE ULIC

PARKINGI I MIEJSCA POSTOJOWE

Targom towarzyszyć będą seminaria i pokazy organizowane we współpracy z Politechniką Gdańską, Urzędem Miejskim i Zakładem Komunikacji Miejskiej w Gdańsku oraz Klubem Inżynierii Ruchu w Warszawie. Będą one poświęcone następującym problemom:

TABOR KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ • SYSTEMY BILETOWE

SYSTEMY STEROWANIA RUCHEM DROGOWYM

OBŚLUGA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH W RUCHU MIEJSKIM

Obchody Jubileuszowe "100 Lat Tramwajów Elektrycznych w Gdańsku"

W większości polskich miast są obecnie realizowane lub przygotowywane programy wymiany taboru tramwajowego i autobusowego, modernizacji oświetlenia ulic, remontów kapitalnych dróg i urządzeń inżynierskich. Nasze Targi Komunikacji Miejskiej będą więc służyć prezentacji oferty producentów taboru komunikacji miejskiej przedstawicielom miast i gmin, oraz omówieniu wyników prac ośrodków naukowo - badawczych; ułatwią nawiązanie współpracy między tymi ośrodkami a przedsiębiorstwami i zarządami komunikacji miejskiej, pozwolą na zapoznanie się z tendencjami, jakie w tej dziedzinie występują na świecie. Zapraszamy Państwa do zaprezentowania swej działalności i osiągnięć na naszych Targach.

Wiadomości Klubowe

Zarząd Stowarzyszenia obradował 17.04.96 w Warszawie. Podjęto uchwały 1-3/96 (zał. w biuletynie). Dokonano ustaleń m.in. odnośnie opłat za seminaria. Omówiono program tegorocznych spotkań.

Na klubowe spotkanie w Samotni w dniach 6-8.09.96 można się jeszcze zgłaszać do Tomka Borowskiego.

Kolejne seminarium KLiR odbędzie się w dniach 12-14.09.96 w Gdańsku w połączeniu z Międzynarodowymi Targami Komunikacji Miejskiej i Gospodarki Komunalnej.

Ponawiamy prośbę o uaktualnienie własnych danych adresowych u Danusi Kowrygo.

Ula Chmiel, Magda Drabik, Marek Micor i Bronek Szafarczyk to czwórka *bielszczan*, którym *zawdzięczamy bardzo dobre zorganizowanie* Sympozjum Stowarzyszenia w Jaworzu k/Bielska-Białej.

Przemyślana tematyka i wzorowo przygotowane materiały do biuletynu, interesująco wygłoszone referaty i wycieczka do Czech, warunki bytowe, wieczór klubowy w stylu „folk” oraz zimowa eskapada na Szyndzielnię i Klimczok sprawiły, że należy im się uznanie od nas wszystkich.

