



STOWARZYSZENIE

KLUB INŻYNIERII RUCHU

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

INFORMACJA

NR **28**

wrzesień 1996r.



1000-lecie MIASTA GDAŃSKA

1. RYS HISTORYCZNY

Gród gdański zbudowano wkrótce po przyłączeniu tej części Pomorza do Polski, na wysepce leżącej w widłach rzek Motławy i Wisły. Pierwsza wzmianka o osadzie zapisana została przez Jana Kanapariusza w Klasztorze "Monte Cassino" w "Żywocie św Wojciecha" opisującego pobyt wysłanego przez Bolesława Chrobrego biskupa misyjnego z Pragi - Wojciecha Słowkowica, który to w trakcie pobytu w 997 r. w okolicach grodu zwanego Urles Gyblandys czyli Gdańsk dokonał licznych chrztów, a później poniósł śmierć męczeńską.

Prawa miejskie Gdańsk uzyskał w 1263 r. od księcia Świętopelka. W 1308 r. miasto opalone przez Krzyżaków pozostawało pod ich panowaniem do 1454 r.

W tym okresie Krzyżacy budują zamek kontura (1340 r.), a w 1343 r. zakładają Główne Miasto zasiedlane przede wszystkim przez osadników niemieckich. Podczas wojny 13-letniej (1454 - 66) Gdańsk był jednym z głównych ośrodków walki z Zakonem.

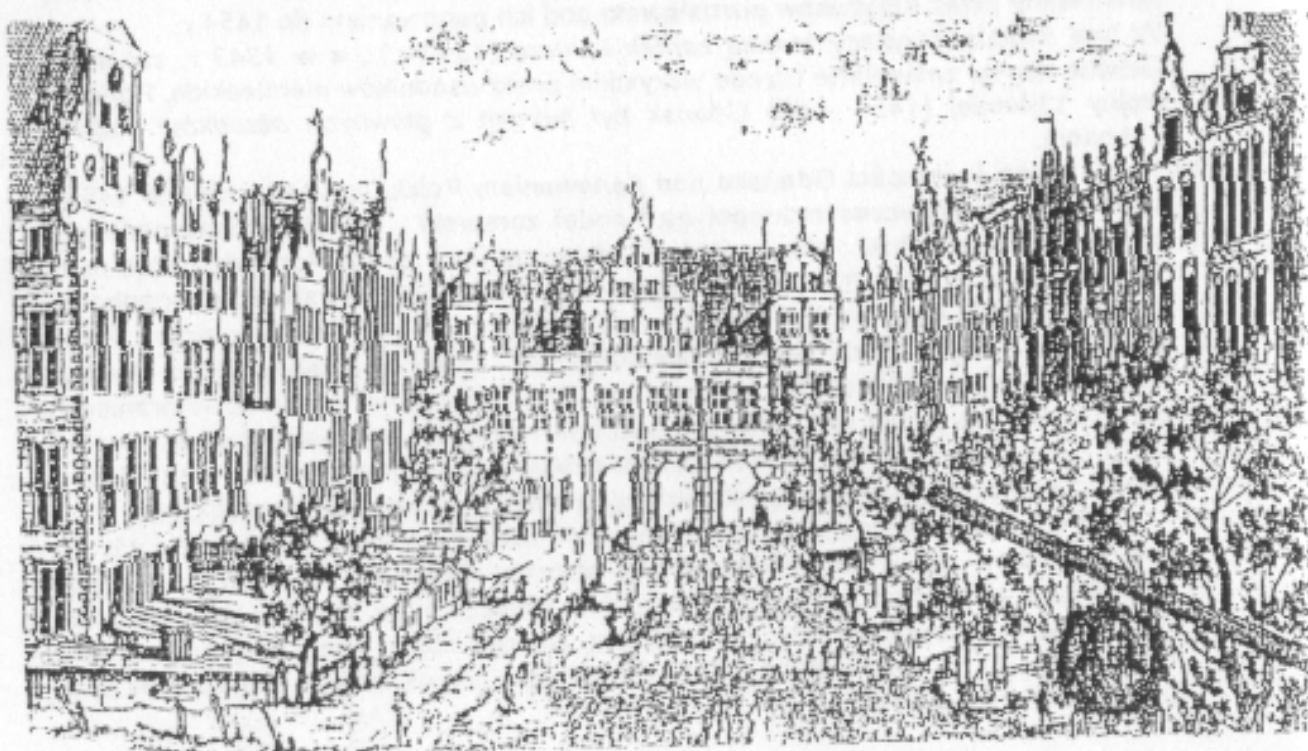
Okres świetności Gdańska pod panowaniem Polski przypada na lata 1454 - 1772, ma on wówczas monopol na handel zamorski, powstają najwspanialsze budowle i dzieła sztuki; miasto jest ośrodkiem nauki i sztuki. Pochodzili stąd m.in. Jan Heweliusz (1611 - 87), fizyk Fahrenheit (1686 - 1735), filozof A. Schopenhauer (1788 - 1860). Gdańsk zagarnięty przez Prusy (1793), otoczony przez Prusy kordonem celnym chylił się ku upadkowi. W 1807 r. zdobyty przez wojska Napoleońskie, w 1808-15 jest wolnym miastem, następnie ponownie w granicach państwa Pruskiego. W drugiej połowie XIX w. następuje stopniowy rozwój miasta i portu - powstaje stocznia. W tym samym czasie zawiązują się liczne organizacje i instytucje polskie walczące z germanizacyjną polityką cesarstwa niemieckiego.

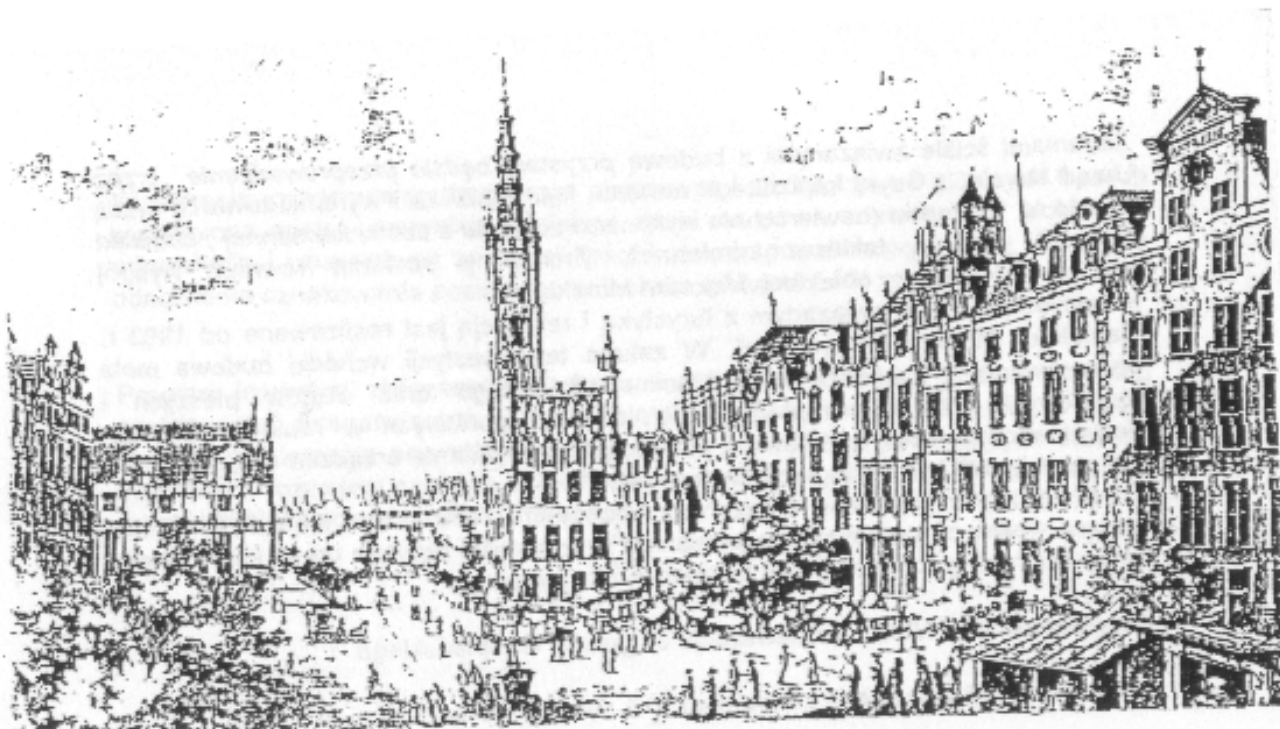
Po I wojnie światowej traktat wersalski utworzył Wolne Miasto Gdańsk. Po dojściu Hitlera do władzy nasilają się szykany Polaków i instytucji polskich. 1.IX.1939 r. napadem na Polską składnicę wojskową na Westerplatte i Poczcie Polską Niemcy rozpoczęli II wojnę światową. Gdańsk został wyzwolony przez Armię Radziecką i I Armię WP 28.III.1945r. W czasie walk zabytkowe dzielnice oraz port zostały zniszczone.

Gdańsk był zniszczony w 60%, część zabytkowa miasta w 90%.

Po zabezpieczeniu najcenniejszych obiektów i odgruzowaniu miasta, przystąpiono do odbudowy. Trwała ona szereg lat i w poszczególnych przypadkach trwa do dzisiaj.

Opracowano w oparciu o Mały przewodnik po Polsce oraz Przewodnik po starym Gdańsku.





2. PROGRAM PRZYGOTOWAŃ DO MILENIUM - inwestycje , remonty

Dla upamiętnienia i uczczenia tysięcznej rocznicy najstarszego zachowanego zapisu o mieście Gdańsku , Rada Miasta Gdańska ogłosiła rok 1997 Rokiem Tysiąclecia Miasta Gdańska.

Przyjęty został program zadań mający na celu podniesienie walorów estetycznych Miasta , wyeksponowanie pięknej Gdańskiej Starówki jak również polepszenie warunków jakości życia mieszkańców oraz gości - turystów. Zadaniem bezpośrednio związanym z przygotowaniem Miasta do obchodów Milenium są prace realizowane na Głównym Mieście. Od 1994 r. prowadzona jest rekonstrukcja oświetlenia stylowego. Wykonano oświetlenie Długiego Pobrzeża , Mostu Zielonego , Targu Węglowego i Piwnej. Wymieniane i uzupełniane pod nadzorem konserwatorskim jest oświetlenie ul. Długiej i Długiego Targu. Nowe , stylowe oświetlenie otrzymają również pozostałe uliczki Głównego Miasta tj. Mariacka , Tkacka , Św. Ducha , Chlebnicka , Garbary , Kołodziejska , Świętojańska , Węglarska , Szeroka i Ogarna.

Dla wyeksponowania zabytków planowany jest remont istniejących iluminacji oraz wykonanie nowych iluminacji m.in. dla Kościoła Mariackiego , Zbrojowni , Bramy Świętojańskiej i Straganiarskiej.

Zrealizowana została iluminacja Ratusza Głównego oraz Żurawia nad Mollawą. Prowadzone są prace przy renowacji zabytków między innymi Dworu Artusa, Ratusza Głównego Miasta, Kościoła Św. Jana, Zielonej Bramy i kamieniczek przy ul. Kramarskiej.

Prowadzone są także remonty nawierzchni i chodników Głównego i Starego Miasta. Zakończono remont kapitalny nawierzchni Długiego Pobrzeża oraz chodników ul. Piwnej i Kowalskiej , Stolarskiej , Wielkie Młyny i Rajskiej.

Gdańsk zamierza wykorzystać obchody milenijne jako element promocji rozwoju turystyki stąd podjęcie decyzji o realizacji takich zadań jak budowa przy nabrzeżu Nowej Mollawy wzdłuż ul. Szafarnia sezonowej przystani jachtowej na ok 80 małych i średnich jednostek pływających oraz odpowiednie zagospodarowanie terenu przyległego.

Zadaniami ściśle związanymi z budową przystani będzie przeprowadzenie przez Urząd Morski w Gdyni kapitalnego remontu linii nabrzeża i wyremontowanie przez Miasto ul. Szafarnia (nawierzchnia wykonana zostanie z kostki kamiennej, chodniki z kostki bet. o fakturze kamiennej). Zmieniony zostanie również wystrój architektoniczny przy obiektach Muzeum Morskiego.

Kolejnym zadaniem związanym z turystyką i rekreacją jest realizowane od 1993 r. Kąpielisko Morskie "Przymorze". W zakres tej inwestycji wchodzi budowa moła spacerowego, zaplecza medyczno-sanitarnego oraz ciągów pieszych i rowerowych. Pod kątem planowanych imprez sportowych w ramach Milenium przyjęto modernizację hali "Olivia" polegającą na wymianie urządzeń chłodniczych, zadaszeniu tafli lodowiska i remoncie zaplecza.

Przedsięwzięcia pośrednio związane z obchodami 1000-lecia miasta Gdańska, mające wpływ na usprawnienie przebiegu uroczystości poprzez udrożnienie układu komunikacyjnego oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu to:

- zrealizowana w 1995 r. modernizacja ciągu ulic Wyspiańskiego
- Miszewskiego wraz z skrzyżowaniem z ul. Grunwaldzką.
- budowa ca 1,0 km nowej trasy ul. Podwałe Przedmiejskie na odc. od ul. Chmielnej do Elbląskiej oraz modernizacja ul. Elbląskiej /inwestycja finansowana z budżetu centralnego, w części dot. torowiska tramwajowego opłacana przez Miasto/.
- realizacja zad. p.n "Nowopieceska" - dwujezdniowa trasa wraz z estakadą w ciągu ul. Rakoczego - jest to nowe połączenie drogowe centrum Gdańska z os. Morena oraz poprzez ul. Połokową, Słowackiego z Portem Lotniczym.
- sukcesywna modernizacja ulic w dzielnicy Gdańsk - Nowy Port /realizację finansuje Zarząd Portu Gdańsk przy partycypacji w kosztach Urzędu Miasta Gdańska/.
- remont wiaduktu kratowego nad torami PKP w ciągu ul. Kościuszki.
- w bieżącym roku z środków budżetu centralnego planowane jest wznowienie budowy trasy W-Z na odcinku od ul. gen. Sikorskiego do ul. Łostowickiej
- prowadzone są prace przygotowawcze dotyczące przebudowy ul. Słowackiego - jej realizacja będzie finansowana z obligacji komunalnych.
- znaczny zakres remontów częściowych nawierzchni bitumicznych wykonany na głównych ciągach komunikacyjnych miasta m.in. we Al. Zwycięstwa, ul. Grunwaldzkiej, Al. Rzeczypospolitej, Chłopskiej i Okopowej.
- modernizacja oraz budowa sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach ulic wraz z modyfikacją systemu koordynacji świetlnej na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych wzdłuż ul. Grunwaldzkiej.
- uzupełnienie oświetlenia głównych tras komunikacyjnych wraz z modernizacją oświetlenia ulic polegającą głównie na wymianie opraw na energooszczędne, a przy tym o zdecydowanie lepszych parametrach umożliwiającym podniesienie standardu oświetlenia.

W zakresie oznakowania drogowego pionowego i poziomego na głównych trasach wymienione zostały wszystkie istniejące znaki na nowe odblaskowe, dokonano odnowienia i uzupełnienia znacznej ilości bram drogowskazowych oraz dokonano odnowienia oznakowania poziomego w technologii trwalej.

Program inwestycji związanej z obchodami 1000-lecia Gdańska podany powyżej, oprócz zadań finansowanych przez Miasto (lub przy partycypacji Miasta) obejmuje również zamierzenia prowadzone przez innych inwestorów, realizujących zadania związane z rozwojem zarówno działalności gospodarczej, jak i handlowo-usługowej sprzyjającej rozwojowi turystyki i rekreacji.

Jadwiga Zdraik





GDĄSK 997 - 1997

PROPOZYCJE SPONSORINGU

1. Zakup znaku Obchodów 1000-lecia Miasta Gdańska do wykorzystania na materiałach reklamowych firmy (wydawnictwa, gadżety, itp.)
2. Zakup artykułów promocyjnych z logo Obchodów 1000-lecia Miasta Gdańska od wskazanych producentów w regionie (dysponujemy wzorami serwisów porcelanowych z Lubiany, upominków ze srebra i bursztynu, kufla cynowych, w 1996 roku m.in. monety, medale, kalendarze, itp.)
3. Podpisanie umowy dot. sponsoringu ogólnego Obchodów 1000-lecia Miasta Gdańska lub określonych imprez (sponsoring finansowy lub rzeczowy).
4. Zakup znaku Obchodów 1000-lecia miasta Gdańska do wykorzystania na etykietach i opakowaniach wyrobów w zamian za wspólną promocję pod hasłem: *"Wyroby 1000-letniego Gdańska"*.

Uwaga:

Zgodnie z umową zawartą przez Komitet Organizacyjny z Fundacją Stefana Batorego istnieje możliwość podwojenia darowanych sum na rzecz Obchodów 1000-lecia miasta Gdańska.

Fundacja uzgadnia przeznaczenie darowizny z darczyńcą zastrzegając sobie prawo weryfikacji projektów pod względem merytorycznym i finansowym.

Wydatki z tego konta nie podlegają opodatkowaniu (z wyjątkiem rozliczenia VAT).

Po podpisaniu porozumienia z Komitetem Organizacyjnym określającym cel wydatkowania przekazanych środków, darczyńca ma prawo odliczenia darowanych sum od podstawy opodatkowania (do wys. 15 % dochodu).



GDĄSK 997 - 1997

PROPOZYCJE SPONSORINGU OBCHODÓW 1000-LECIA MIASTA GDĄSKA

A. KATEGORIE SPONSORÓW

I. ZŁOTY SPONSOR

Będzie korzystał z prawa używania znaku 1000-lecia

- we własnych wydawnictwach promocyjnych,
- na opakowaniach towarów,
- w reklamie własnych wyrobów w punktach sprzedaży i na stoiskach targowych.

Złoci sponsorzy wymieniani też będą we wszystkich oficjalnych wydawnictwach Komitetu Organizacyjnego Obchodów 1000-lecia Miasta Gdańska.

Złotym sponsorem zostaje firma wpłacająca na organizację obchodów kwotę od 100.000,- pln i powyżej.

II. SREBRNY SPONSOR

Będzie korzystał z prawa używania znaku 1000-lecia

- na opakowaniach towarów,
- w reklamie własnych wyrobów w punktach sprzedaży i na stoiskach targowych.

Srebrni sponsorzy wymieniani też będą we wszystkich oficjalnych wydawnictwach Komitetu.

Srebrnym sponsorem zostaje firma wpłacająca na organizację obchodów kwotę od 50.000,- do 100.000,- pln

III. BURSZTYNOWY SPONSOR

Będzie korzystał z prawa używania znaku 1000-lecia na opakowaniach własnych produktów lub reklamie w punktach sprzedaży i na stoiskach targowych.

Bursztynowym sponsorem zostaje firma wpłacająca na organizację obchodów kwotę od 5.000,- do 50.000,- pln.



GDĄSK 997 1997

B. KATEGORIE DONATORÓW

1. ZŁOTY DYPLOM otrzymuje donator wpłacający 2.000,- pln
2. SREBRNY DYPLOM otrzymuje donator wpłacający 1.000,- pln
3. BRĄZOWY DYPLOM otrzymuje donator wpłacający 500,- pln

Możliwe jest ustanowienie dodatkowej kategorii dla szczególnie zasłużonych sponsorów, którzy będą każdorazowo zatwierdzani przez Prezydium Komitetu Obchodów na wniosek Rady Sponsorów.

W Urzędzie Miejskim w Gdańsku utworzono środek specjalny pod nazwą "Komitet Organizacyjny Obchodów 1000-lecia Gdańska".

Nr Konta : BG II/O Gdańsk 301905-406408-133-4 "1000-lecie Gdańska".

Nasz adres: Komitet Organizacyjny Obchodów 1000-lecia Miasta Gdańska
ul. Wały Jagiellońskie 1, 80-853 Gdańsk (K. S. "Żak")/
tel. 31-97-55; 31-39-72; fax 31-01-81.

Planowany rozwój układu drogowego w Aglomeracji Gdańskiej

Agglomeracja Gdańska to zespół siedmiu miast położonych pasmowo na znacznej długości wzdłuż linii brzegowej Bałtyku o łącznej liczbie ok. 800 tys. mieszkańców. Takie położenie oprócz niewątpliwych walorów wynikających z szans rozwojowych w oparciu o turystykę i gospodarkę morską jest powodem trudności komunikacyjnych Aglomeracji.

W codziennych podróżach mieszkańców przeważają przemieszczenia wzdłuż Aglomeracji wynikające z wykształconego układu dominujących obszarów mieszkaniowych, zatrudnienia i centrów handlowych. Tym potrzebom transportowym odpowiadają (w pewnym uproszczeniu) dwie główne trasy uliczne - oś komunikacyjna Aglomeracji będąca ciągiem dróg krajowych nr 1, 7, 27 oraz 6 oraz Obwodnica Trójmiejska stanowiąca obejście zurbanizowanego obszaru Aglomeracji na odcinku Pruszcz Gdański - Gdynia. Obciążenie głównej osi komunikacyjnej na wielu odcinkach i przez znaczną część doby przekracza jej przepustowość. Pewne rezerwy przepustowości występują na Obwodnicy, jednak na przeszkodzie jej pełnemu wykorzystaniu stoi bardzo niska sprawność jej powiązań z głównym ciągiem a tym samym z centralnymi rejonami miast.

Drugim istotnym potokiem w układzie komunikacyjnym Aglomeracji o relatywnie niskiej wielkości natomiast dużej uciążliwości jest ruch ciężkich pojazdów związanych z dojazdem do portów Gdańska i Gdyni. Jest on prowadzony obecnie przez często niedrożny, prowadzący przez tereny intensywnego zainwestowania miejskiego (obszary śródmiejskie i mieszkaniowe) o niskich parametrach układ uliczny.

Z opisanej pokrótce sytuacji komunikacyjnej Aglomeracji Gdańskiej wynikają podstawowe potrzeby i zamierzenia w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego.

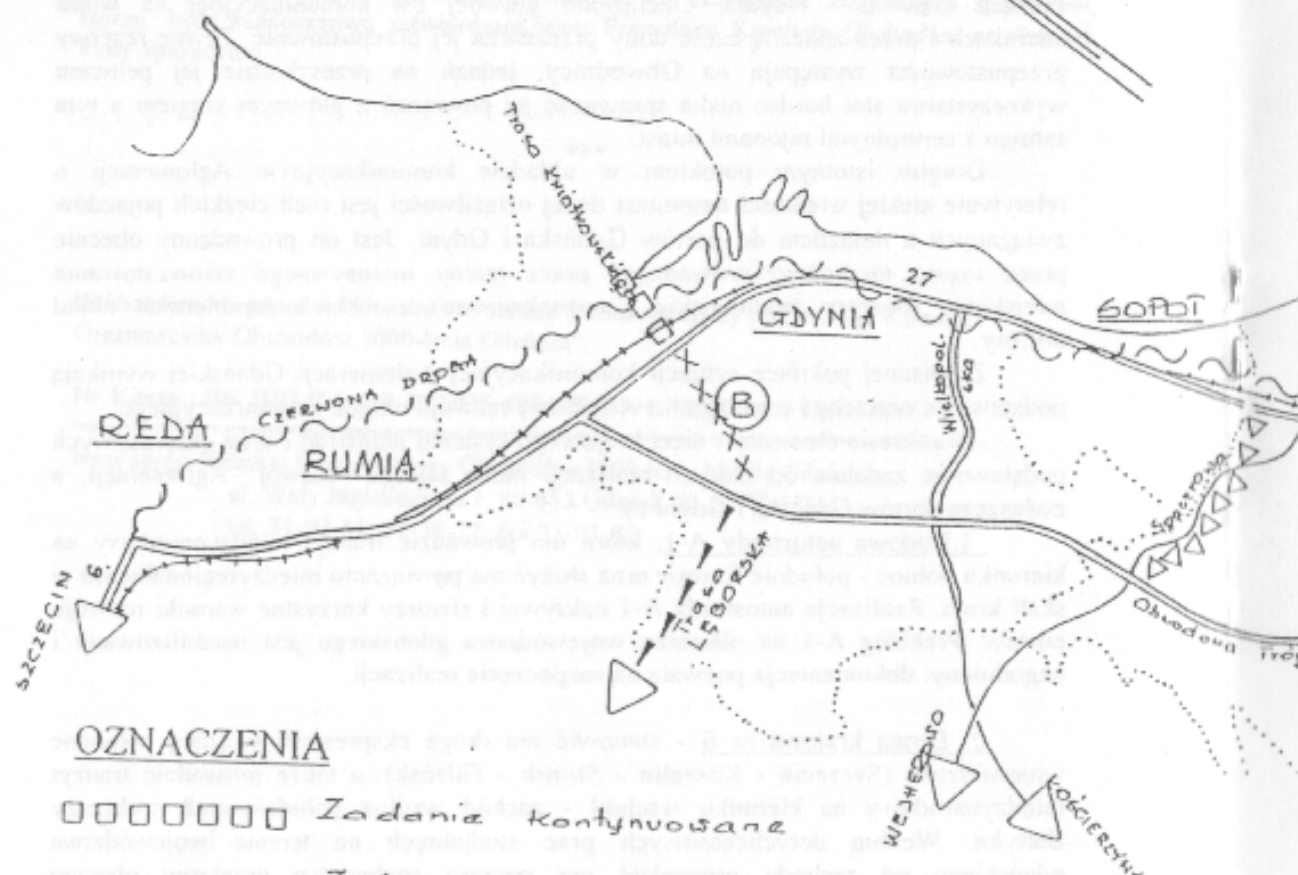
W zakresie elementów sieci krajowego systemu autostrad i dróg ekspresowych podstawowe zadania, od których realizacji może zależeć rozwój Aglomeracji, a zwłaszcza portów Gdańska i Gdyni to:

1. Budowa autostrady A-1, która ma prowadzić tranzyt międzynarodowy na kierunku północ - południe Europy oraz służyć ma powiązaniu międzyregionalnemu w skali kraju. Realizacja autostrady A-1 uaktywni i stworzy korzystne warunki rozwoju portów. Przebieg A-1 na obszarze województwa gdańskiego jest ustabilizowany i uzgodniony, dokumentacja pozwala na rozpoczęcie realizacji.

2. Droga krajowa nr 6 - stanowić ma drogę ekspresową wiazącą północne województwa (Szczecin - Koszalin - Słupsk - Gdańsk), a także prowadzić tranzyt międzynarodowy na kierunku wschód - zachód wzdłuż południowych wybrzeży Bałtyku. Według dotychczasowych prac studialnych na terenie województwa gdańskiego od zachodu prowadzić ma poprzez rozbudowę przekroju obecnej jednojezdniowej drogi nr 6, a następnie przebiegać nową trasą (tzw. Trasą Lęborską) omijając północne miasta Aglomeracji i wiazać się do Obwodnicy Trójmiejskiej w węźle "Osowa" lub "Kwiatkowskiego". Przebieg Trasy Lęborskiej wymaga prac projektowych uszczegóławiających.

3. Duża Obwodnica Południowa i droga krajowa nr 7 - Duża Obwodnica Południowa stanowić ma powiązanie drogi ekspresowej nr 6 (Obwodnica Trójmiasta) z

AGLOMERACJA GDAŃSKA



OZNACZENIA

□□□□□□□ Zadanie kontynuowane

××××××× Zadanie pierwszoplanowe - budowa

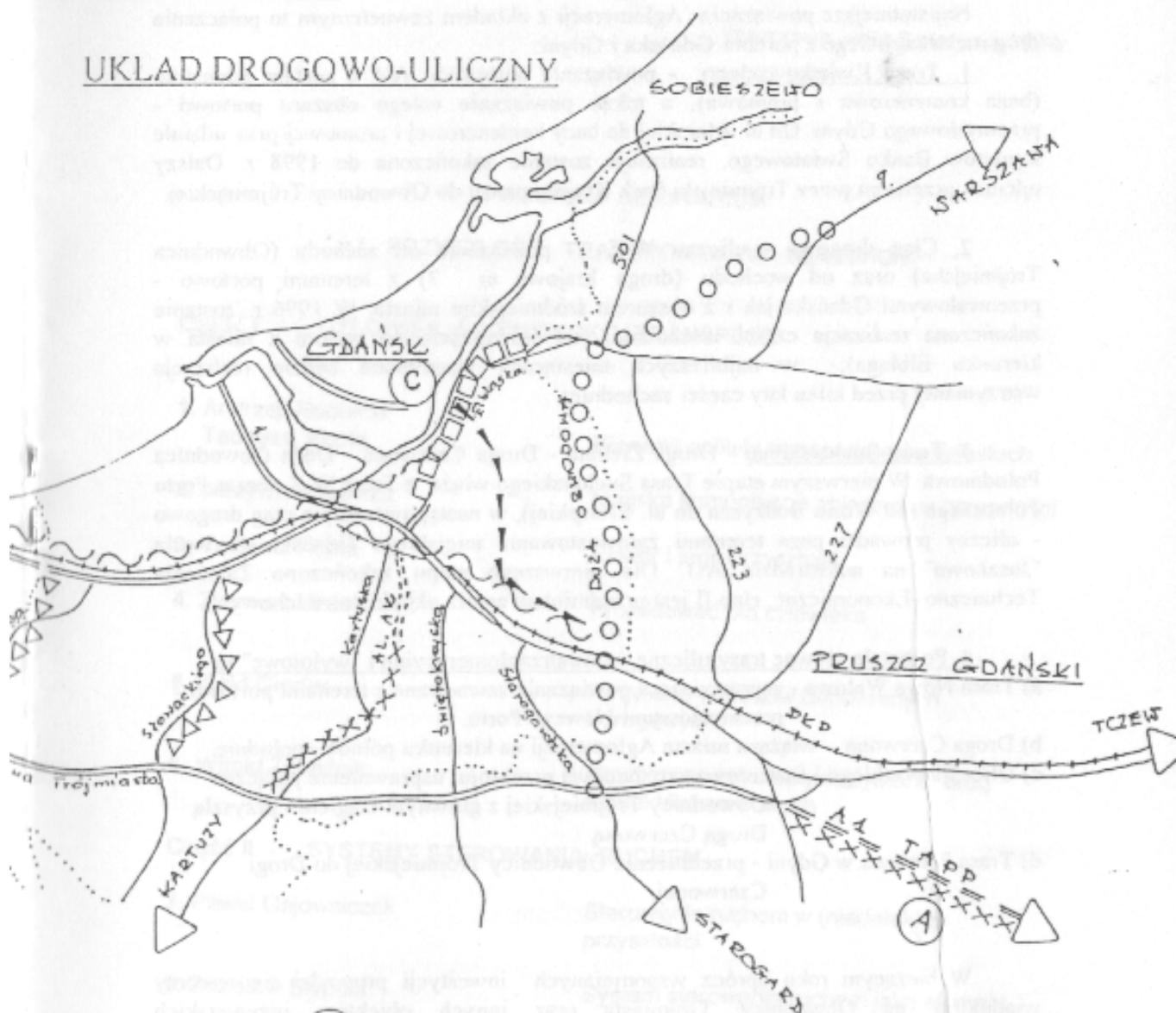
▷▷▷▷▷ — " — — " — - rozbudowa przekroju

○ ○ ○ ○ ○ — " — dwugoplanowe

→ → → → → — " — docelowe

ERACJA NSKA

UKŁAD DROGOWO-ULICZNY



- (A) — TAPP
- (B) — TRASA KWIATKOWSKIEGO - II ETAP
- (C) — TRASA SUCHARSKIEGO - I ETAP

dla powiązań krajowych wschód - zachód w północnej części kraju oraz tranzytu międzynarodowego dla południowych krajów nadbałtyckich.

Najistotniejsze powiązania Aglomeracji z układem zewnętrznym to połączenia dróg ruchu szybkiego z portami Gdańska i Gdyni:

1. Trasa Kwiatkowskiego - powiązanie autostrady A-1 z portem gdyńskim (baza kontenerowa i promowa), a także powiązanie całego obszaru portowo - przemysłowego Gdyni. Od ul. Morskiej do bazy kontenerowej i promowej przy udziale kredytów Banku Światowego, realizacja zostanie zakończona do 1998 r. Dalszy odcinek przebiega przez Trójmiejski Park Krajobrazowy do Obwodnicy Trójmiejskiej.

2. Ciąg drogowo - uliczny W-Z - powiązanie od zachodu (Obwodnica Trójmiejska) oraz od wschodu (droga krajowa nr 7) z terenami portowo - przemysłowymi Gdańska jak i z obszarem śródmiejskim miasta. W 1996 r. zostanie zakończona realizacja części wschodniej (od śródmieścia do wylotu z miasta w kierunku Elbląga), w najbliższych miesiącach wznowiona będzie realizacja wstrzymanej przed kilku laty części zachodniej.

3. Trasa Sucharskiego - Droga Zielona - Droga Czerwona - Duża Obwodnica Południowa. W pierwszym etapie Trasa Sucharskiego wiąże z Trasą W-Z obszar Portu Północnego (od Wosia Budzysza do ul. Elbląskiej), w następnym etapie ciąg drogowo - uliczny prowadzi poza terenami zainwestowania miejskiego Gdańska do węzła "Juszkowo" na autostradzie A-1. Dla pierwszego etapu zakończono Założenia Techniczno - Ekonomiczne, etap II jest przedmiotem analiz układowo - ruchowych.

4. Pozostałe główne trasy uliczne wewnątrzaglomeracyjne i "wylotowe" to:

- a) Trasa Nowa Walowa - usprawniająca powiązania zewnętrzne z terenami portowo - przemysłowymi Nowego Portu.
- b) Droga Czerwona - wiążąca miasta Aglomeracji na kierunku północ - południe.
- c) Ulice Słowackiego i Spacerowa - rozbudowa przekroju, usprawnienie połączeń Obwodnicy Trójmiejskiej z głównym ciągiem i przyszłą Droga Czerwoną.
- d) Trasa Północna w Gdyni - przedłużenie Obwodnicy Trójmiejskiej do Drogi Czerwonej.

W bieżącym roku oprócz wspomnianych inwestycji prowadzi się remonty wiaduktów na Obwodnicy Trójmiasta oraz innych obiektów inżynierskich znajdujących się w stanie katastrofalnym (wiadukt nad torami PKP w ul. Kościuszki w Gdańsku, estakada Okopowa - Podwałe Przedmiejskie w Gdańsku, estakada w Węźle Pokoju w Gdyni). W przyszłym roku planowany jest remont wiaduktu w al. Niepodległości w Sopocie.

informację przygotowali: J. Góra, St. Malachowski, J. Rolle



Stowarzyszenie
02-924 Warszawa, ul. Buska 10

KLUB INŻYNIERII RUCHU
tel: 40-99-98
fax: 33-55-00

Warszawa, dnia 8 sierpnia 1996r.

PROGRAM SEMINARIUM

n.t. PRZYSZŁOŚĆ TRANSPORTU W MIASTACH

Część I - CZŁOWIEK, ŚRODOWISKO, TRANSPORT

- | | | |
|--------------------------------------|---|---|
| 1. Andrzej Rudnicki
Tadeusz Kopta | - | Kierunki polityki transportowej w miastach |
| 2. Jerzy Ostaszewicz | - | Miejska komunikacja zbiorowa w przyszłości |
| 3. Tadeusz Kopta | - | Rower i jego przyszłość |
| 4. Zygmunt Uzdalewicz | - | Projektować dla człowieka |
| 5. Kjeld Gierler | - | Recykling odpadów budowlanych i drogowych |
| 6. Witold Zapaśnik | - | Nowoczesne systemy utrzymania dróg i obiektów mostowych |

Część II - SYSTEMY STEROWANIA RUCHEM

- | | | |
|----------------------|---|---|
| 7. Paweł Gajowniczek | - | Sterowanie ruchem w (niedalekiej) przyszłości |
| 8. Zdzisław Stypuła | - | System sterowania ruchem jako element systemu transportu |
| 9. Andrzej Krych | - | Wpływ sterowania ruchem na stan i rozwój transportu miejskiego w Poznaniu |
| 10. Georg Ilin | - | Prezentacja wybranej przez miasto oferty sterowania ruchem dla Poznania |
| | - | Prezentacja alternatywnej oferty systemu sterowania ruchem dla Poznania |



Stowarzyszenie
02-924 Warszawa, ul. Buska 10

KLUB INŻYNIERII RUCHU
tel. 40-99-98

PRZYSZŁOŚĆ TRANSPORTU W MIASTACH

SEMINARIUM POD PATRONATEM
STOWARZYSZENIA KLUB INŻYNIERII RUCHU

CZĘŚĆ I - CZŁOWIEK, ŚRODOWISKO, TRANSPORT

Andrzej Rudnicki
Tadeusz Kopta

Kierunki polityki transportowej w miastach

Jaka powinna być racjonalna polityka transportowa aby miasta służyły także następnym pokoleniom. Miejsce miast w polityce transportowej MT i GM. Założenia przygotowanej alternatywnej polityki transportowej.

Jerzy Ostaszewicz

Miejska komunikacja zbiorowa w przyszłości

Kierunki rozwoju transportu i miejsce komunikacji zbiorowej. Postęp w Polsce i na świecie w minionym ćwierćwieczu. Przewidywane kierunki przemian w następnych latach. Wnioski dla warunków polskich.

Tadeusz Kopta

Rower i jego przyszłość

Zagrożenia motoryzacyjne i możliwości oraz granice ich opanowania. Scenariusze prognostyczne dotyczące środowiska. Zalety i wady samochodu i roweru. Rola Europejskiego Klubu Miast Bez Samochodu w ograniczeniu wpływu motoryzacji na środowisko.

Zygmunt Uzdalewicz

Projektować dla człowieka

Człowiek jako podmiot projektowanych rozwiązań urbanistycznych i transportowych. Humanizacja projektowania na świecie. Dobre i złe przykłady krajowe. Sugestie i zalecenia dla projektantów oraz inwestorów.

Kjeld Gierler

Recykling odpadów budowlanych i drogowych

Polityka i doświadczenia duńskie w dziedzinie ochrony środowiska. Powtórne wykorzystanie materiałów jako element tej polityki. Doświadczenia firmy TARCO w dziedzinie budowy nawierzchni drogowych z powtórным wykorzystaniem materiałów. Doświadczenia z wykorzystaniem gruzu budowlanego i wykorzystania tłuczni z torowisk.

Witold Zapaśnik

Nowoczesne systemy utrzymania dróg i obiektów mostowych

Duńskie doświadczenia w dziedzinie utrzymania i ochrony dróg i mostów. Systemy zimowego utrzymania. Systemy utrzymania letniego. Specjalistyczne systemy dla utrzymania obiektów mostowych. Możliwości zastosowania w miastach.

CZĘŚĆ II - SYSTEMY STEROWANIA RUCHEM

Paweł Gajowniczek

Sterowanie ruchem w (niedalekiej) przyszłości

Cele i kierunki działań w inżynierii ruchu na przyszłe lata. Rola i miejsce sterowania ruchem w realizacji tych celów. Postęp techniczny w dziedzinie sterowania ruchem. Nowe urządzenia dla potrzeb sterowania. Nowe systemy sterowania.

Zdzisław Stypuła

Sterowanie ruchem jako element systemu transportu

Rola sterowania ruchem w polityce transportowej miasta. Metody i techniki sterowania i kierowania ruchem oraz systemy informacji. Sterowanie ruchem i priorytet komunikacji zbiorowej. Sterowanie komunikacją zbiorową.

Andrzej Krych

Wpływ sterowania ruchem ulicznym na stan i rozwój transportu miejskiego w Poznaniu

Straty czasu, ekonomiczne i funkcjonalne w transporcie miejskim. Polityka, program i realizacja modernizacji transportu publicznego. Założenia funkcjonalne i realizacyjne do projektu systemu sterowania ruchem.

Oferta sterowania ruchem dla Poznania

Do czasu otwarcia Targów powinno nastąpić rozstrzygnięcie i wybór oferty na system sterowania ruchem dla Poznania. Jeżeli to założenie zostanie zrealizowane, będzie możliwe zapoznanie się z głównymi założeniami wybranej oferty.

Georg Ilin

Alternatywna oferta systemu sterowania ruchem dla Poznania

System sterowania ruchem oferowany dla Poznania przez konsorcjum firm Bosch Signalbau Huber i MSR TRAFFIC. Budowa, realizowane funkcje oraz możliwości w zakresie etapowego rozwoju systemu, adaptacja już istniejącego sprzętu sterowania ruchem dla potrzeb systemu.

UCHWAŁA Nr 4/96

Zarządu Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu z dnia 6 maja 1996r.
w sprawie przyjęcia nowych członków wspierających KLIR

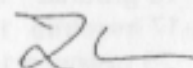
I. Na podstawie § 6 Statutu Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu, Zarząd KLIR postanawia przyjąć na członków wspierających Stowarzyszenia następujące firmy:

1. APM s.c. - Bielsko-Biała

2. SIGMA-SYSTEM - Warszawa

II. Firmy wymienione w pkt. I stają się pełnoprawnymi członkami wspierającymi KLIR z dniem podjęcia uchwały.

Prezes KLIR



mgr inż. Józef Uściwiałek
PREZES

SEMINARIA I SPOTKANIA KLUBU INŻYNIERII RUCHU

12-15 września 1989r.	- Łódź	- założenie grupy środowiskowej w czasie Zjazdu Drogowców Miejskich
27 listopada 1989r.	- Warszawa	
8 stycznia 1990r.	- Warszawa	
19 lutego 1990r.	- Warszawa	
6 kwietnia 1990r.	- Lublin	
16 maja 1990r.	- Warszawa	
20-21 czerwca 1990r.	- Bielsko-Biała	
11-12 października 1990r.	- Szczecin	
15-16 listopada 1990r.	- Toruń (Kurzętnik)	
14 marca 1991r.	- Warszawa	
25-26 kwietnia 1991r.	- Gdańsk	
13-14 czerwca 1991r.	- Płock	- w trakcie Zjazdu Drogowców Miejskich
3 - 5 września 1991r.	- Łomża	
21 listopada 1991r.	- Warszawa	
20-21 lutego 1992r.	- Jelenia Góra	
25-27 czerwca 1992r.	- Belchatów	
10-12 września 1992r.	- Olsztyn	
10-12 grudnia 1992r.	- Warszawa	
15-17 kwietnia 1993r.	- Poznań (Kiekrz)	
26 czerwca 1993r.	- Warszawa	
9-11 września 1993r.	- Rzeszów	- w czasie Zjazdu Drogowców Miejskich
14-16 października 1993r.	- Gdańsk (Sobieszewo)	
27-29 kwietnia 1994r.	- Gorzów Wielkopolski	
26-28 maja 1994r.	- Warszawa - Rynia	(walne zebranie)
7-9 września 1994r.	- Tarnów - Jánowice	- w czasie II Małopolskich Spotkań Drogowców
12-15 września 1994r.	- Opole (Pokrzywna)	
22-25 lutego 1995r.	- Białystok (Supraśl)	
11-13 maja 1995r.	- Leszno (Rokosowo)	
24 czerwca - 2 lipca 1995r.	- Szwecja - Norwegia	- wyjazd szkoleniowy
16-24 września 1995r.	- Dania	- wyjazd szkoleniowy
9-11 listopada 1995r.	- Warszawa (Zalesie)	- walne zebranie
20-23 marca 1996r.	- Bielsko-Biała	
29 maja - 1 czerwca 1996r.	- Olsztyn (Stare Jabłonki)	
11-14 września 1996r.	- Gdańsk (Sobieszewo)	

LISTA CZŁONKÓW WSPIERAJĄCYCH KLiR

A P M
Bielsko-Biała

COMLOT - Usługi projektowe
Warszawa

EPOKE Trading A/S
Vejen - Dania

FUSiT SYGNAŁY
Rybnik

IKOM
Lublin

MSR Traffic
Przeźmierowo k. Poznania

PUDIŻ
Olsztyn

SCHNEIDER VERFAHRENSTECHNIK GmbH
Neustadt - Austria

Siemens Sp. z o.o.
Warszawa

SIGMA - SYSTEM
Warszawa

WiMED
Tuchów k. Tarnowa

ZUTBO „Profil”
Warszawa



KLUB INŻYNIERII RUCHU

istnieje i działa od 1989 roku początkowo jako grupa środowiskowa, a od kwietnia 1994r. zarejestrowany jako stowarzyszenie.

Ma swoich członków w 38 najważniejszych miastach w Polsce oraz w Austrii, Danii i Norwegii. Reprezentują różne działy gospodarki w tym:

- ☐ 27% - pracownicy administracji i służb samorządowych
- ☐ 27% - pracownicy administracji i służb państwowych
- ☐ 6% - pracownicy nauki

Klub Inżynierii Ruchu, zwany dalej KLiR, jest dobrowolnym, samorządnym stowarzyszeniem zrzeszającym osoby zainteresowane inżynierią ruchu z racji wykonywanego zawodu albo ze względu na współpracę z osobami fizycznymi i prawnymi w zakresie inżynierii ruchu (§ 1.ust.1.Statutu KLiR).

8 Stron

13-14 lipca 1996 r.

Kurier

Wielka

Cena 50 groszy (5000 zł) Nr 161 (9955) ISSN 0137-9224 Nr indeksu 35032X



Kto nam robi wodę z mózgu?

Miejsca do parkowania oznaczone są specjalnym znakiem drogowym - literą P, umieszczoną na niebieskim prostokącie. Tak dzieje się w całej Polsce, ba, nawet na całym świecie. Tylko nie w Lublinie.

W Kozim Grodzie jakiś „geniusz” wymyślił, że miejsca parkingowe należy oznaczać... znakami zakazu zatrzymywania się. Proszę spojrzeć na zamieszczone wyżej

zdjęcie. Takie znaki zakazu ustawiono przy wszystkich płatnych parkingach w centrum miasta. Lubelscy kierowcy już się do tego przyzwyczaili. Natomiast przyjezdni naj-

pierw widzą znak zakazujący zatrzymywania się, a za nim... rząd parkujących samochodów. I w pierwszej chwili nie wiedzą o co tu chodzi. Muszą podejść blisko pod sam znak (jeśli jest miejsce na takie podjeżdżanie), by odczytać dodatkową informację, że zakaz... nie jest zakazem, gdy się w takich to a takich godzinach ma bilet parkingowy.

- Jest to przysłowowe robienie wody z mózgu przez urzędnika, który najprawdopodobniej nie ma nawet prawa jazdy - powiedział nam jeden z rzeczoznawców ruchu drogowego.

(maz)

Fot. Emilia Szumowska

