



STOWARZYSZENIE

KLUB INŻYNIERII RUCHU

ul. Wilcza 33, 00-544 Warszawa
tel. 629-97-28 fax: 629-09-76

INFORMACJA

NR **33**

marzec 1998r.

Witamy w 1001 - letnim Gdańsku !

W ubiegłym roku nasze miasto obchodziło swoje tysiąclecie. Powstanie Gdańska datuje się na początek IX wieku, początki osadnictwa sięgają nawet epoki kamiennej, jednak za symboliczną datę powstania Gdańska przyjęto rok 997, kiedy w związku z pobytem świętego Wojciecha, dokonującym na tym terenie licznych chrztów pojawiła się w relacjach pisanych nazwa Gyddanyzc.

Od czasów Mieszka I Gdańsk był najsilniejszym na Pomorzu grodem i portem. Położony przy szlakach żeglugowych i handlowych bogacił się i rozwijał czerpiąc bogactwo z kultury różnorodnych narodów.

W 1308 roku miasto opanowali Krzyżacy, wymordowali wtedy ok. 10 000 mieszkańców. Do Polski wrócił Gdańsk po zwycięstwie grunwaldzkim, ale tylko do pokoju toruńskiego, na mocy którego został wcielony do państwa zakonnego, przystępując następnie do Związku Pruskiego.

W 1454 roku Kazimierz Jagiellończyk wydał akt inkorporacji Prus do Polski, co stało się początkiem wojny trzynastoletniej z Zakonem Krzyżackim. Kazimierz Jagiellończyk nadał Gdańskowi przywilej, który łączył 4 zespoły miejskie na obszarze tysiąca km, nadawał prawo bicia monety, wolnego przewozu towarów z Polski i Litwy oraz kontroli żeglugi w porcie.

Złoty wiek Gdańska to wiek XVII, kiedy bogacące się na handlu miasto zyskało swoje najpiękniejsze i najbogatsze budowle, w tym piękne kamieniczki bogatych patrycjuszy, budowle miejskie, spichrze i fortyfikacje. Kres rozwojowi miasta położyły wojny szwedzkie, a dalsza jego degradacja przypada na okres porozbiorowy, między innymi w wyniku blokady gospodarczej nałożonej przez króla pruskiego Fryderyka II.

W połowie XIX wieku nastąpił stopniowy rozwój miasta. Rozbudowano przemysł stoczniowy, a także związany z gospodarką wojenną. Rozwojowi przemysłu towarzyszyły inwestycje komunikacyjne, powstały połączenia kolejowe, w mieście zaczął kursować tramwaj (od 1870 r. konny, a od 1897 elektryczny). Na początku XX wieku Gdańsk był już stosunkowo dużym ośrodkiem przemysłowym (ok. 120 fabryk).

W 1920 r. na mocy traktatu wersalskiego powołano do istnienia Wolne Miasto Gdańsk. W Wolnym Mieście działała między innymi: polska poczta, kolej, wojskowa składnica przeładunkowa na Westerplatte. Od dojścia do władzy Hitlera w 1933 r. rozpoczęły się antypolskie prowokacje i prześladowania polskich organizacji.

1 września 1939 roku atakiem na Westerplatte rozpoczęła się II wojna światowa. Okres wojny to czas represji i masowych zbrodni na ludności polskiej. W marcu 1945 roku Gdańsk został wyzwolony. W wyniku działań wojennych 55 % miasta uległo zniszczeniu, z tego zabytkowe śródmieście w 80 %. Po wojnie miasto zostało odbudowane i rozbudowane, stało się ważnym ośrodkiem przemysłowym, kulturalnym i naukowym. Gdańsk w okresie powojennym to często widownia przełomowych wydarzeń politycznych - takich jak wydarzenia grudnia 1970 roku czy powstanie „Solidarności”.

Jolanta Rolle

Co się w Gdańsku zmieniło

(od naszej ostatniej wizyty)

Od ostatniego spotkania Klubu w Gdańsku minęły prawie dwa lata. Okres ten nie jest na tyle długi, aby zaowocować wyraźną zmianą w układzie komunikacyjnym miasta, zwłaszcza, że wszystkim nam znana jest czasochłonność i wysoki koszt inwestycji drogowych. Tak więc opisywane w poprzednim „gdańskim” komunikacie KLIR problemy i stan potrzeb nie uległ radykalnej zmianie. Możemy jednak pochwalić się niektórymi przedsięwzięciami, które wpłynęły na poprawę bezpieczeństwa i warunków ruchu w miastach Aglomeracji Gdańskiej.

Rozpoczynając od Gdańska - ostatni okres upłynął pod znakiem przypadającego na 1997 r. Milenium. Stąd władze miasta przeznaczyły znaczne środki na różnego typu inwestycje poprawiające funkcjonowanie i wygląd miasta. Przeobrażeniu uległo oblicze najcenniejszej części Głównego Miasta, również w zakresie wyglądu ulic. Na znacznej długości wymieniono nawierzchnie jezdni i chodników, stosując rozmaite materiały i technologie, głównie kamienne i utrzymane w stylu otaczającej architektury. Wiele uroku dodało nowe stylowe oświetlenie zarówno fasadowe jak i wolno stojące wykonane na Trakcie Królewskim i innych ulicach Głównego Miasta. Uporządkowano również oznakowanie ulic, wprowadzono nowy system informacji drogowskazowej wprowadzono szereg nowych elementów małej architektury.

Przedsięwzięcia drogowe nie dotyczyły wszakże jedynie Głównego Miasta. W ostatnich latach między innymi zakończono remont wiaduktu w ul. Kościuszki (oglądaliśmy ten obiekt w trakcie prac naszego ostatniego spotkania w Gdańsku), przeprowadzono remont nawierzchni na znacznej długości głównego ciągu, zmodernizowano i osygnalizowano skrzyżowanie

alei Zwycięstwa z ul. Traugutta - jedno z bardziej niebezpiecznych, do czasu modernizacji, skrzyżowań na głównym ciągu. Systematycznie podejmuje się modernizację kolejnych ulic układu podstawowego np. ulic Do Studzienki i Podmiejskiej.

W ramach inwestycji centralnych zakończono realizację tzw. wylotu warszawskiego, postępują prace przy budowie Trasy W-Z, przewiduje się oddanie do eksploatacji kolejnego odcinka (od ul. Łostowickiej) jeszcze w tym roku.

Inna ważna inwestycja to przygotowywany do realizacji odcinek Trasy Sucharskiego z mostem nad Martwą Wisłą, stanowiącej połączenie z Portem Północnym. Opracowany w Biurze Projektów Budownictwa Komunalnego projekt zakłada budowę mostu wantungo o długości 375 m. Początek realizacji zakłada się jeszcze w tym roku. Obiekt będzie finansowany przy współudziale Banku Światowego.

W Gdyni trwają prace przy budowie Trasy Kwiatkowskiego powiązania obszarów portowych (w tym bazy kontenerowej) z główną osią komunikacyjną, a docelowo z Obwodnicą i Autostradą A-1. Podjęto także realizację tzw. Drogi Różowej, która ma stanowić odciążenie układu śródmiejskiego.

Niezwykle istotne znaczenie dla całego regionu ma kwestia budowy autostrady A-1. Stan przygotowań do jej realizacji przedstawia się następująco:

- w zakresie formalno prawnym - w styczniu 1998 r. została wydana przez Prezesa Urzędu Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji;
- w zakresie wyboru koncesjonobiorcy - w sierpniu 97 r. koncesję na budowę autostrady uzyskała firma Gdańsk Transport Company S.A., pod koniec roku została podpisana umowa koncesyjna;

- w zakresie spraw związanych z przejęciem gruntów - na podstawie porozumienia pomiędzy Wojewodą Gdańskim a Prezesem Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad z 1997 r. trwają prace geodezyjne przygotowawcze do przejęcia gruntów pod autostradę w 1998 r.

Budowa autostrady to szansa dla regionu, a głównie dla gospodarki morskiej, stąd też postęp prac przygotowawczych jest śledzony z zainteresowaniem nie tylko w środowisku drogowców. Mamy nadzieję, że kolejne spotkanie KLIR w Gdańsku będzie połączone z wizytą na budowie autostrady.

Gdańsk, luty 1998 r.

przygotowała: Jolanta Rolle



GDAŃSK

Serwis Informacyjny Urzędu Miejskiego

Gdańsk w Internecie

1000-lecie Gdańska

Referat Komisji Zbiórki - III
Kierownik referatu: Jan Łucyński

1. wypracowanie projektu planu pracy na rok 2000
2. wypracowanie projektu planu pracy na rok 2000
3. wypracowanie projektu planu pracy na rok 2000
4. wypracowanie projektu planu pracy na rok 2000
5. wypracowanie projektu planu pracy na rok 2000
6. wypracowanie projektu planu pracy na rok 2000
7. wypracowanie projektu planu pracy na rok 2000
8. wypracowanie projektu planu pracy na rok 2000
9. wypracowanie projektu planu pracy na rok 2000
10. wypracowanie projektu planu pracy na rok 2000

Referat Komisji Zbiórki - III

Kierownik referatu: Jan Łucyński

do zadania tegoż referatu:

1. programowanie perspektywistyczne rozwoju zbioru w oparciu o analizę stanu dotychczasowego
2. wypracowanie projektu planu pracy na rok 2000
3. wypracowanie projektu planu pracy na rok 2000
4. wypracowanie projektu planu pracy na rok 2000
5. wypracowanie projektu planu pracy na rok 2000
6. wypracowanie projektu planu pracy na rok 2000
7. wypracowanie projektu planu pracy na rok 2000
8. wypracowanie projektu planu pracy na rok 2000
9. wypracowanie projektu planu pracy na rok 2000
10. wypracowanie projektu planu pracy na rok 2000

Struktura Urzędu Miejskiego w Gdańsku



GDANSK 997 - 1997

Wydział Inżynierii Miejskiej

AINM Wydział Architektury i Nadzoru Budowlanego

BdL Wydział Budynków i Lokali

BPM Biuro Prezydenta Miasta

BRM Biuro Rady Miasta Gdańska

BZM Biuro Zarządu Miasta

E Wydział Edukacji

Fn Wydział Finansowy

G Wydział Geodezji

GT Wydział Gospodarki Terenami

IM Wydział Inwestycji Miasta

Inż Wydział Inżynierii Miejskiej

IWiP Wydział Informacji, Współpracy i Promocji

KFiT Wydział Kultury Fizycznej i Turystyki

KOIZ Wydział Kultury i Ochrony Zabytków

MIOC Miejski Inspektorat Obronny Cywilnej

OŚiR Wydział Ochrony Środowiska i Rolnictwa

OU Wydział Obsługi Urzędu

PG Wydział Polityki Gospodarczej

RM Wydział Rozwoju Miasta

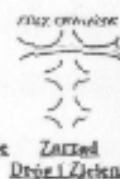
SA Wydział Społeczno-Administracyjny

SKOOG Sekretariat Komitetu Organizacyjnego Obchodów

1000-lecia Gdańska

USC Urząd Stanu Cywilnego

ZiOS Wydział Zdrowia i Opieki Społecznej



Naczelnik wydziału: *Antoni Szczyt*

Zadania Wydziału Inżynierii Miejskiej realizuje:

Referat Utrzymania Miasta - I,

Kierownik referatu: *Anna Gwizdała*

do zadań którego należy:

1. sprawowanie nadzoru nad prawidłowością eksploatacji:
 - a) wodociągów i kanalizacji,
 - b) melioracji i kanalizacji deszczowej,
 - c) wysypisk i utylizacji odpadów, systemów ciepłowniczych,
 - d) systemów ciepłowniczych,
 - e) terenów zieleni miejskiej i lasów,
 - f) cmentarzy,
 - g) ogrodu zoologicznego i schroniska dla bezdomnych zwierząt,
2. sprawowanie nadzoru nad realizacją umów o świadczenie usług komunalnych na rzecz mieszkańców Miasta w zakresie określonym w pkt 1,
3. prowadzenie banku danych podmiotów prowadzących działalność w zakresie, o którym mowa w pkt 1,
4. nadzorowanie instytucji odpowiedzialnych za utrzymanie czystości obiektów i terenów miejskich,
5. prowadzenie prac nad rewaloryzacją założeń ogrodowych i krajobrazowych w Mieście,

6. utrzymanie cmentarzy i grobów wojennych,
7. udział w kreowaniu zmian i dostosowaniu do potrzeb funkcjonowania obsługi Miasta przez komunalne jednostki organizacyjne,
8. uczestnictwo w odbiorach częściowych i końcowych robót remontowych oraz przekazywaniu zakończonych robót branżowym użytkownikom,
9. planowanie i nadzór nad realizacją zadań związanych z utrzymaniem czystości w Mieście,
10. sprawowanie nadzoru funkcjonalnego w związku z obsługą Miasta przez:
 - a) Pomorski Okręgowy Zakład Gazownictwa w zakresie zaopatrzenia w gaz miejski i ziemny,
 - b) Zespół Elektrociepłowni "Gdańsk" w zakresie dostawy energii cieplnej ze scentralizowanych źródeł ciepła;

Referat Sieci Dróg - II,

Kierownik referatu: Barbara Błaszczykowska

do zadań którego należy:

1. wykonywanie uprawnień Miasta jako zarządcy dróg leżących na jego terenie,
2. dokonywanie szczegółowych analiz oraz sporządzanie rocznych i długofalowych planów finansowo-rzeczowych budowy, modernizacji i bieżącego utrzymania sieci drogowej Miasta,
3. wydawanie zezwoleń na wykorzystanie dróg w sposób szczególny oraz na niestosowanie się do niektórych znaków drogowych,
4. zatwierdzanie wszelkich zmian w organizacji ruchu na drogach,
5. wydawanie zezwoleń na zajęcie pasa drogowego oraz nadzór i koordynacja wszelkich prac w pasie drogowym,
6. nadzór nad prawidłowością prowadzenia prac w pasach drogowych oraz ich koordynacja,
7. uzgadnianie bądź opiniowanie planowanych przedsięwzięć własnych i obcych w układzie drogowym Miasta,
8. nadzorowanie i koordynowanie działań jednostek odpowiedzialnych za zwalczanie skutków zimy w Mieście,
9. realizowanie polityki parkingowej Miasta,
10. sprawowanie merytorycznego nadzoru nad działalnością Zarządu Dróg i Zieleni w zakresie drogownictwa;

Referat Komunikacji Zbiorowej - III,

Kierownik referatu: Jan Żurawlew

do zadań którego należy:

1. programowanie perspektywiczne rozwoju zakresu usług przewozowych ze szczególnym uwzględnieniem tych obszarów Miasta, na których trwają procesy inwestycyjne w dziedzinie budownictwa mieszkaniowego,
2. badanie rynku usług przewozowych i formułowanie na tej podstawie wniosków służących usprawnianiu przewozów pasażerskich,
3. bezpośrednia kontrola jakości świadczonych przez Zakład Komunikacji Miejskiej usług przewozowych oraz funkcjonowania zaplecza technicznego,
4. sprawowanie merytorycznego nadzoru nad Zakładem Komunikacji Miejskiej w zakresie właściwym dla zadań Wydziału,
5. sprawowanie nadzoru nad funkcjonowaniem taksówek osobowych i bagażowych na terenie

Miasta,

6. sprawowanie merytorycznego nadzoru nad właściwym stanem technicznym i estetycznym urządzeń oświetlenia ulicznego i iluminacji zabytków,
7. sprawowanie nadzoru nad realizacją przez Zakład Energetyczny w Gdańsku warunków umów na dostarczanie energii elektrycznej do zasilania systemu oświetlenia ulicznego oraz iluminacji zabytków;

Referat Analiz Ekonomicznych - IV,

Kierownik referatu: Maria Skorożewska-Ramel

do zadań którego należy:

1. udział w przygotowywaniu i opiniowaniu planów rzeczowo finansowych z zakresu inżynierii miejskiej,
 2. kontrola zakresu rzeczowego i finansowego planów z zakresu inżynierii miejskiej,
 3. prowadzenie spraw związanych z finansowaniem, prowadzonych przez Wydział, zadań zleconych z zakresu administracji rządowej,
 4. analizy ekonomiczne dotyczące ustalania wysokości opłat z zakresu inżynierii miejskiej,
 5. analiza materiałów finansowo-ekonomicznych spółek gospodarki komunalnej.
-

ZDIZ GDAŃSK



Zarząd Dróg i Zieleni

Dyrektor tel. 41-02-92 inż. Romuald Nietupski	Z-ca Dyrektora 41-88-64 mgr inż. Mieczysław Kotłowski
Centrala tel. 41-20-41 do 43	
Struktura organizacyjna :	
1. <u>Dział Utrzymania Dróg</u> - mgr inż. Stanisław Małachowski tel.wew. 48	
2. <u>Dział Utrzymania Obiektów Inżynierskich</u> - inż. Mirosław Rauland tel.wew.32	
3. <u>Dział Energetyki</u> - (-) Stanisław Marszeniuk tel.wew. 50	
4. <u>Dział Utrzymania Zieleni</u> - dr Andrzej Dąbrowski tel. wew. 38	
5. <u>Dział Oczyszczania</u> - (-) Władysław Rejnów tel. wew. 56	
6. <u>Dział Inżynierii Ruchu</u> - mgr inż. Maciej Waniewski tel. wew. - 53	
7. <u>Dział Inwestycji i Remontów Kapitałnych</u> - inż. Andrzej Lemański tel.wew. 22	
8. <u>Dział Dokumentacji i Uzgodnień</u> - mgr inż. Lesław Boraczyński tel. wew. 40	

Powrót do "Wydział Inżynierii Miejskiej"

Zmiany i awarie w infrastrukturze miasta

1. Dział Utrzymania Dróg

Pełni funkcję zarządzającego drogami krajowymi, wojewódzkimi i lokalnymi miejskimi na terenie administracyjnym miasta Gdańska w zakresie :

- programowania planów remontowych wieloletnich ,
- programowania planów remontowych rocznych ,
- remontów kompleksowych dróg ,
- napraw powierzchniowych nawierzchni jezdni i chodników ,
- napraw częściowych nawierzchni jezdni i chodników ,
- wprowadzenia tymczasowych zmian w organizacji ruchu wywołanych stanem technicznym dróg ,
- koordynacja prac związanych z zajęciem pasa drogowego ,
- wprowadzeniem zmian w organizacji ruchu drogowego w związku z imprezami organizowanymi przez Miasto (np. Jarmark Św.Dominika , Jarmark Gwiazdkowy itp.)
- nadzór na poprawnością wprowadzania i funkcjonowania tymczasowego oznakowania drogowego związanego z usuwaniem skutków stanów awaryjnych uzbrojenia podziemnego .

Zakres rzeczowy dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych - miejskich :

1. krajowych :

jezdnie dł. 81 km o pow. 845 tyś. m²

chodniki dł. - 35,4 km ; pow. - ok. 89 tyś. m²

2. wojewódzkich :

jezdnie dl. - 157 km ; pow. ok. 1.269 tys. m²
chodniki dl. - 165,8 km ; pow. ok. 520 tys. m²

3. lokalne miejskie :

jezdnie dl. 537 km ; pow. ok. 2.485,3 m²
chodniki dl. 300,6 km ; pow. ok. 679 tys. m²

OGÓŁEM

jezdnie - dl. 769,8 km ; pow. 4.599,3 tys. m²
chodniki - dl. 501,8 km ; pow. 11.268,6 tys. m²
parkingi wydzielone pow. - 96 tys. m²

[początek strony](#)

[Powrót do "Wydział Inżynierii Miejskiej"](#)

2. Dział Utrzymania Obiektów Inżynierskich

Dział zajmuje się utrzymaniem w ciągłej sprawności technicznej mostów , wiaduktów i estakad , tuneli przejazdowych , kładek i tuneli dla pieszych na wszystkich kolejnościach dróg w granicach administracyjnych Miasta Gdańska .

Dział prowadzi przeglądy okresowe , sporządza i realizuje remonty , zabezpiecza i usuwa wszelkie awarie , które mogą wystąpić na utrzymywanych obiektach .
Prowadzone są działania zmierzające do poprawy estetyki poprzez nadanie obiektom przy remoncie kolorystyki harmonizującej z otoczeniem .

W utrzymaniu działu są 202 obiekty inżynierskie :

mosty 84 szt.
wiadukty i estakady 36 szt.
tunele przejazdowe i piesze 22 szt.
kładki dla pieszych 60 szt.

W zależności od materiału konstrukcyjnego :

stalowe 66 szt.
żelbetowe 98 szt.
sprężone 13 szt.
ceglane 5 szt.
tymczasowe drewniane 20 szt.

[początek strony](#)

[Powrót do "Wydział Inżynierii Miejskiej"](#)

3. Dział Energetyki

Przedmiotem działania jest bieżące utrzymanie , modernizacja , remonty kapitalne oraz nowe inwestycje obejmujące :

oświetlenie ulic , przejść podziemnych i parków ,
sygnalizacja świetlna skrzyżowań ,
iluminacja obiektów zabytkowych na terenie miasta Gdańska .

Zakres rzeczowy obejmuje :

oświetlenie 1.435 ulic , 7 parków , 14 przejść podziemnych , 94 zespoły sygnalizacji świetlnych oraz iluminacja 14 obiektów zabytkowych .

[początek strony](#)[Powrót do "Wydział Inżynierii Miejskiej"](#)

4. Dział Utrzymania Zieleni

Zakres działania działu :

A. Utrzymanie zieleni miejskiej na terenie miasta Gdańska w tym :

zieleni parków , skwerów ,
zieleni w pasach dróg krajowych , wojewódzkich i miejskich

B. Utrzymanie lasów komunalnych miasta Gdańska .

C. Utrzymanie dzewostanu miejskiego miasta Gdańska w tym :

drzewostan w parkach , na skwerach , zieleńcach
drzewostan w pasach dróg krajowych , wojewódzkich i miejskich
drzewostan na cmentarzach komunalnych miasta Gdańska
drzewostan na obiektach grobownictwa wojennego

D. Utrzymanie obiektów grobownictwa wojennego na terenie miasta Gdańska w tym :

cmentarz Żołnierzy Radzieckich
cmentarz Bohaterów Westerplatte
cmentarz Bohaterów Na Zaspie mogiła na Cmentarzu Centralnym
mogiła zbiorowa na Cmentarzu w Matarni

E. Administrowanie cmentarzami komunalnymi miasta Gdańska w tym :

cmentarz Łostowicki
cmentarz Srebrzysko (centralny)
cmentarz Oliwski
cmentarz Nowy Port
cmentarz Sobieszewski
cmentarz Św. Ignacego
cmentarz Salwator Nowy
cmentarz Św. Franciszka
cmentarz Garnizonowy

F. Realizacja remontów kapitalnych zieleni oraz budowy nowych obiektów zieleni miejskiej .

powierzchnia całkowita zieleni miejskiej ca 350 ha
powierzchnia całkowita lasów komunalnych ca 1.039 ha
powierzchnia całkowita cmentarzy komunalnych 83 ha
powierzchnia całkowita obiektów grobownictwa wojennego 25 ha

[początek strony](#)[Powrót do "Wydział Inżynierii Miejskiej"](#)

5. Dział Oczyszczania

W zakresie oczyszczania do działu należy :

określanie potrzeb , opracowywanie planów rzeczowych i finansowych w zakresie oczyszczania i utrzymania zimowego dróg krajowych ,

wojewódzkich, lokalnych miejskich, parkingów ogólnodostępnych, miejsc płatnego parkowania oraz obiektów inżynierskich,

ustalenie kolejności, częstotliwości oczyszczania i standardu utrzymania zimowego dróg,

zlecanie, nadzorowanie, rozliczanie i odbiory robót w oparciu o zawarte umowy na roboty objęte zakresem działania działu,

prowadzenie niezbędnej dokumentacji w zakresie oczyszczania i zimowego utrzymania dróg,

przygotowywanie warunków technicznych dla przetargów na oczyszczanie i zimowe utrzymanie dróg oraz niezbędnych dokumentów do zawarcia umów po rozstrzygnięciu przetargów,

prowadzenie przeglądów obiektów znajdujących się w utrzymaniu ZDiZ mających na celu polepszenie standardów oczyszczania.

2. Dane statystyczne :

A. Oczyszczanie letnie :

Lp.	Nazwa zadania	j.m.	Zakres rzeczowy
1.	drogi krajowe i wojewódzkie	km i ścieku	360
2.	drogi lokalne miejskie	" - "	548
3.	parkingi i płatne miejsca postojowe	m2	60.000
4.	obiekty inżynierskie	szt.	112

B. Utrzymanie zimowe dróg

Lp.	Nazwa zadania	j.m.	Zakres rzeczowy
1.	drogi krajowe i wojewódzkie	km dróg m2	360 2.581.776
2.	drogi lokalne miejskie	" - "	340 1.594.805
3.	parkingi i płatne miejsca postojowe	m2	60.000
4.	obiekty inżynierskie	szt.	112

[początek strony](#)

[Powrót do "Wydział Inżynierii Miejskiej"](#)

6. Dział Inżynierii Ruchu

Zakres działania :

A. Poprawa stanu bezpieczeństwa i warunków ruchu drogowego w Gdańsku

- analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie miasta Gdańska
- obserwacje ruchu
- inicjowanie badań warunków ruchu drogowego
- zmiany w : oznakowaniu, systemach sterowania ruchem, geometrii ulic, urządzeniach zabezpieczenia ruchu i za pomocą innych dostępnych metod i środków (projekty i nadzór nad realizacją)

B. Współpraca z placówkami naukowo - badawczymi, oraz kompetentnymi służbami w zakresie inżynierii ruchu drogowego.

C. Uczestnictwo w pracach, oraz realizacja zaleceń Komisji d/s bezpieczeństwa i

organizacji ruchu drogowego, działającej przy Wydziale Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego w Gdańsku.

D. Utrzymanie bieżące

- oznakowanie pionowe
- oznakowanie poziome
- urządzenia zabezpieczenia ruchu drogowego
- okolicznościowe zmiany organizacji ruchu

E. Wydawanie zezwoleń na przejazdy pojazdów ponadgabarytowych poruszających się w granicach administracyjnych miasta Gdańska.

Utrzymanie:

• oznakowanie pionowe	56.000 znaków pionowych
• konstrukcje bramowe z tablicami drogowskazowymi	30 szt.
• tablice drogowskazowe	100 szt.
• oznakowanie poziome	17.000m ² w technice grubowarstwowej (wykonane w latach 1994-1997) 11.000 m ² w technice cienkowarstwowej (odnawiane cyklicznie)
• bariery energochłonne	10.000 mb. (w tym 7.000 mb. wymienionych i ustawionych w latach 1995-1997)
• wygradzenia	6.000 mb. (w tym 3.000 mb. wymienionych i odnowionych w latach 1996-1997)

[początek strony](#)

[Powrót do "Wydział Inżynierii Miejskiej"](#)

7. Dział Inwestycji i Remontów Kapitałnych

Działając na rzecz Miasta i innych inwestorów Dział pełni rolę inwestora zastępczego w przygotowaniu i realizacji zadań z dziedziny komunikacji na terenie miasta Gdańska.

Obsługa zadań jest kompleksowa, poczynając od założeń programowych, dokumentacji technicznych, pozyskania terenu i decyzji formalnych do realizacji inwestycji i remontów kapitałnych.

Dział zrealizował szeroki wachlarz przedsięwzięć: budowa, modernizacja i remonty kapitałne tras komunikacyjnych i ulic obejmujące oprócz robót drogowych także budowy i remonty kapitałne urządzeń uzbrojenia podziemnego, tj. kanalizacje deszczowe i sanitarne, sieci wodociągowe, gazociągowe, energetyczne, oświetlenie uliczne, sygnalizacje świetlne, torowiska tramwajowe i sieć trakcyjna.

Dział przygotował i nadzorował budowę i remonty kapitałne szeregu mostów i wiaduktów, budowę w miejscach publicznych schodów ruchomych i dźwigów dla osób niepełnosprawnych oraz budowę przystani jachtowej. Zadania są prowadzone w newralgicznych obszarach miasta o dużym znaczeniu komunikacyjnym.

[początek strony](#)

[Powrót do "Wydział Inżynierii Miejskiej"](#)

8. Dział Dokumentacji, Inwentaryzacji i Uzgodnień

Zmiany w ruchu drogowym

(stan na dzień 19.02.98 r.)

/w porównaniu do raportu z dnia poprzedniego, zmiany w ruchu drogowym na terenie miasta nie wystąpiły, wystąpiły* i przedstawiają się w/g poniższego zestawienia/.

* właściwe podkreślone

Lp.	Miejsce utrudnienia (ulica dzielnica)	Rodzaj i rozmiar utrudnienia	Proponowane objazdy	Czas wystąpienia utrudnień
1.	ul. Smoluchowskiego	remont kapitalny ulicy, całkowite zamknięcie na odcinku od wjazdu na teren AM do skrzyżowania z ul. Jarową	ul. Traugutta, ul. Sobieskiego	etap III do 28.03.98r.
2.	ul. Dębinki	remont kapitalny ulicy, całkowite wyłączenie z ruchu na odcinku od ul. Smoluchowskiego do ul. M. Curie-Skłodowskiej /wraz ze skrzyżowaniem/	Al. Zwycięstwa, ul. M. Curie-Skłodowskiej, ul. Hoene-Wrońskiego	19.01 - 15.04.98r.
3.	ul. Do Studzienki	remont kapitalny ulicy, całkowite zamknięcie od skrzyżowania z ul. . Fiszera -Matejki do ul. Traugutta ślepy odcinek od ul. Grunwaldzkiej do w/w skrzyżowania	- ul. Traugutta, Sobieskiego /Siedlicka, Narutowicza/ - ul. Jaśkowa Dolina,	do 30. 06.98r
4.	ul. Matejki - ul. Fiszera	zamknięty przejazd w ciagu ulic /rejon skrzyżowania z ul. Do Studzienki/	-ul. Grunwaldzka, ul. Jaśkowa Dolina -ul. Bracka, ul.Narutowicza	do 30.03.98r.
5.	ul. Bytowska	brak przejazdu na odcinku od ul. Kościerskiej do ul. Kwietnej, z uwagi na remont przepustu nad Potokiem Jelitkowskim	objazd ul. Kwietną	do 30.04.98r.
6.	ul. Traugutta /od nr 49 do ul. Sobieskiego/	awaryjny remont nawierzchni, połówkowe zamknięcie jezdni odcinkami po 30 m.	nie dotyczy	od 12.02. - 15.03.98r
7.	estakada na węzle "Kliniczna"	remont bariery sprężystej, zajęcie	nie dotyczy	19.02. - 21.02.98r.

		jednego pasa ruchu, na kierunku do Nowego Portu		
8.	ul. Podmiejska, Malomiejska	remont kapitalny ulicy na odcinku od ul. Jedności Robotniczej do ul. Ptasiej, całkowite zamknięcie ulicy	objazdy ulicami: Jedności Robotniczej, Starogardzką, Niepołomnicką - lub Jedności Robotniczej, Armii Krajowej, Witosa, Warszawską i Łódzką	7.01.98 - 30.07.98r.

Opracował: mgr inż. Stanisław Małachowski
Kierownik Działu Utrzymania Dróg

 powrót



Komunikacja miejska od 1873 roku

ZAKŁAD KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ w Gdańsku

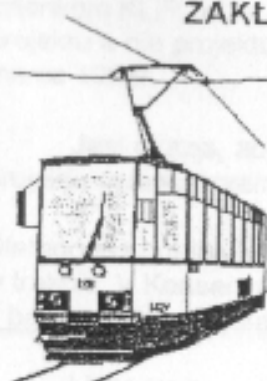
ZKM w Gdańsku jest podstawowym przewoźnikiem w systemie transportu miejskiego na terenie miasta Gdańska. Nasze autobusy zobaczyć można na regularnych liniach komunikacyjnych również na terenie miast Sopot, Pruszcz Gdański i Gdynia oraz sąsiadujących z Gdańskiem gmin Żukowo, Kolbudy i Pruszcz Gd. Statystykę w jubileuszowym roku 125 lecia komunikacji miejskiej w Gdańsku obrazują następujące dane:

Liczba linii:	- tramwajowych	=	8
	- autobusowych	=	63
	-- w tym nocnych	=	7
Długość tras (km)	- tramwajowych	=	50
	- autobusowych	=	264
Długość linii (km)	- tramwajowych	=	102
	- autobusowych	=	541
Tabor komunikacyjny:			
- Tramwaje	Konstal 105NA	=	252
	Konstal 114NA	=	2
- Autobusy	Ikarus 260	=	51
	Ikarus 280	=	97
	Jelcz M11	=	82
	Mercedes 305	=	7
	Mercedes 405N	=	15
	Neoplan 4016	=	23
	Neoplan 4020/3	=	11

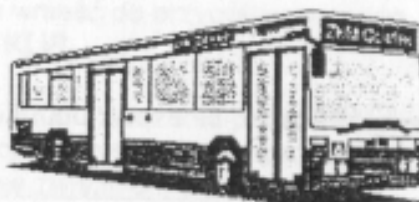
Przewóz pasażerów - ogółem (1996r.) = 183,9 mln

ZAKŁAD KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ w GDAŃSKU

80-252 G D A Ń S K
ul. Jaśkowa Dolina 2
tel. (0-58) 410021-23
fax. (0-58) 418080



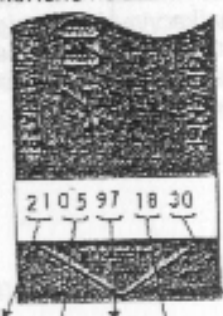
Reklama
na pojazdach ZKM
Pion Eksploatacji
tel./fax (0-58) 410723



Strona główna ZKM
Taryfa ZKM

ZAKŁAD KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ w GDAŃSKU

Zasady opłat za przejazd na podstawie biletów jednorazowych
według taryfy czasowej obowiązującej od dnia 01.01.1997r.

	<u>czas przejazdu</u>	<u>pełnopłatny</u>	<u>ulgowy</u>	
	do 10 minut	0,66 zł	0,33 zł	Oznaczenie na bilecie drukowane na stronie dolnej.  dzień rok minuta miesiąc godzina
	do 30 minut	1,32 zł	0,66 zł	
	do 60 minut	1,98 zł	0,99 zł	
	całodzienny	3,30 zł	1,65 zł	
	grupowy świąteczny	(— 8,00 zł —)		

	do 30 minut	1,98 zł	—
	całonocny	3,30 zł	—

Szczegółowe informacje dotyczące taryfy opłat za przejazd środkami komunikacji miejskiej ZKM Gdańsk znajdują się w przebiegach taryfowych.

ZKM Gdańsk 1998

Strona główna ZKM

OŻYŁA SPRAWA NOWEJ USTAWY O DROGACH PUBLICZNYCH

Nie trzeba nikomu tłumaczyć, że kategorie dróg publicznych i kompetencje odnośnie do tych dróg są ściśle związane ze strukturą administracyjną Państwa.

Dlatego też przygotowywane zmiany muszą spowodować opracowanie i uchwalenie nowej, dostosowanej do tych zmian ustawy o drogach publicznych.

Ogólnopolskie organizacje samorządowe założyły, że projekt ustawy o drogach publicznych znajdzie się w podstawowym pakiecie ustaw samorządowych. Jest na to duża szansa, pod warunkiem, że bardzo szybko powstanie spójny tekst popierany przez większość. Jest też szansa, żeby to był tekst „samorządowy”.

Unia Metropolii Polskich bardzo ostro zabrała się do tematu. Założenia do projektu ustawy o drogach publicznych były dyskutowane wstępnie na V Konserwatorium UMP z udziałem prezydentów miast i ekspertów. Wśród zaproszonych ekspertów znaleźli się m.in. 3 autorzy zbioru raportów opracowanych w I półroczu 1990r. na zamówienie Stałej Komisji Drogownictwa Miejskiego (Jerzy Duda, Zygmunt Uzdalewicz i Franciszek Zych). Z całej trójki tylko Jerzy Duda nie przyjechał ze względu na odbywające się w tym samym czasie posiedzenie Stałej Komisji Drogownictwa Miejskiego.

Punktem wyjścia do przygotowania tekstu ustawy jest projekt opracowany kilka lat temu na zamówienie Związku Miast Polskich przez zespół pod kierunkiem Jana Friedberga. Projekt musi być jednak dość istotnie zmieniony, aby przystawał do ustaw o gminach, powiatach i województwach (regionach).

Dlatego też tekst, który załączam dalej jest bardziej skąpy niż tekst znany członkom KLiR od lat. Został on po prostu sprowadzony do poziomu założeń do projektu a nie projektu tekstu. Bardziej konkretne prace planowane są na koniec marca 1998r.

Jest okazja, aby za moim pośrednictwem wnieść do przygotowywanego projektu ustawy przemyślenia i uwagi członków KLiR.

Dlatego też publikuję dla wewnętrznych potrzeb Klubu założenia przedstawione w trakcie V Konserwatorium UMP oraz treść mojego wystąpienia z prośbą o bardzo pilne przystanie swoich (o ile to możliwe zwięzłych) uwag i sugestii.

Liczę na zaangażowanie członków KLiR.

Zygmunt Uzdalewicz

*Projekt dostosowany do założeń
reformy administracji publicznej 1998,
Tekst oparty na projekcie Związku Miast Polskich z 1995 r.
z poprawkami roboczymi wg roboczej wersji 4
21 lutego 1998*

Założenia ustawy o drogach publicznych

Rozdział I Przepisy ogólne

1.

1. Droga jest dobrem publicznym podlegającym prawnej ochronie przed niewłaściwym jej użytkowaniem, uszkodzeniem, zmniejszeniem jej trwałości, także przed działaniami zagrażającymi bezpieczeństwu jej użytkowników i otoczenia.
2. Ustawa o drogach publicznych, określa sposób, zasady i tryb zaliczania dróg publicznych do właściwych kategorii, reguluje sprawy własności dróg i zasady ich wykorzystania, określa cele i zasady organizacji zarządzania drogami wraz z obowiązkami i zasadami działania organów nadzoru techniczno-budowlanego, a także zasady finansowania i rozdziału środków na budowę i utrzymanie dróg.

2.

1. Droga publiczna jest to wydzielony pas gruntu wraz ze znajdującą się na nim budowlą i urządzeniami służącymi bezpieczeństwu ruchu oraz ochronie przed jego uciążliwością, przeznaczoną do ruchu i postoju pojazdów oraz ruchu pieszych, z której może korzystać każdy zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczegółowych. Do drogi zalicza się także przestrzeń nad i pod powierzchnią gruntu.
2. Do urządzeń służących bezpieczeństwu ruchu oraz ochronie przed jego uciążliwością należą: znakowanie, odwodnienie drogi, oświetlenie, urządzenia sterowania ruchem oraz ochrony przed uciążliwościami ruchu.
3. Droga publiczna leżąca w w granicach administracyjnych miast jest ulicą.
4. Za zezwoleniem właściwego zarządcy mogą być w drodze umieszczane urządzenia, ciągi uzbrojenia inżynierskiego oraz inne obiekty także w przestrzeni nad jak i pod powierzchnią gruntu, które nie są bezpośrednio związane z przeznaczeniem drogi.

3.

Droga staje się drogą publiczną, jeśli zostanie zaliczona do jednej z kategorii dróg określonej w ustawie przez właściwy organ administracji rządowej lub samorządowej w trybie określonym ustawą.

4.

1. Drogi publiczne dzielą się ze względu na ich znaczenie w systemie transportowym kraju na następujące kategorie:
 1. Drogi krajowe
 2. Drogi wojewódzkie
 3. Drogi powiatowe
 4. Drogi gminne
2. Drogi nie zaliczone do żadnej z kategorii dróg publicznych są drogami wewnętrznymi.
3. Ulice leżące w ciągach dróg wymienionych w ust. 1 pkt 1-4 należą do tej samej kategorii co te drogi.

5.

1. Drogi krajowe, stanowią własność Skarbu Państwa (drogi państwowe).
2. Drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne stanowią własność właściwego województwa, powiatu lub gminy (drogi samorządowe).
3. Drogi wewnętrzne mogą stanowić własność prywatną.

6.

1. Do dróg krajowych zalicza się drogi o znaczeniu ogólnopaństwowym, obronnym oraz inne drogi o znaczeniu międzynarodowym, w tym wynikające z konwencji międzynarodowych, których wykaz zawiera załącznik do ustawy.
2. Zaliczenie drogi do kategorii dróg krajowych następuje w drodze ustawy.
3. Przebieg dróg krajowych ustala Rada Ministrów na wniosek ministra właściwego do spraw transportu w *koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju*. W odniesieniu do dróg położonych na obszarach miast, w których przewodniczącym zarządu gminy jest prezydent wniosek ten uzgadnia zarząd tej gminy.

7.

1. Do dróg wojewódzkich zalicza się drogi o znaczeniu regionalnym nie będące drogami krajowymi.
2. Zaliczenie drogi do kategorii dróg wojewódzkich następuje w drodze uchwały sejmiku wojewódzkiego, podjętej w porozumieniu z ministrem transportu, po zasięgnięciu opinii powiatów na terenie których leży droga.
3. Przebieg drogi wojewódzkiej ustala samorząd wojewódzki w *planie regionalnym*. W odniesieniu do dróg położonych na obszarach miast, w których przewodniczącym zarządu gminy jest prezydent wniosek ten opiniuje właściwy organ tej gminy.

8.

1. Do dróg powiatowych zalicza się drogi mające znaczenie ponadlokalne nie będące drogami krajowymi i wojewódzkimi.
2. Zaliczenie drogi do kategorii dróg powiatowych następuje w drodze uchwały rady powiatu w porozumieniu z marszałkiem sejmiku wojewódzkiego.
3. Przebieg dróg powiatowych ustala samorząd powiatowy w *programie rozwoju powiatu*.

9.

1. Do dróg gminnych zalicza się drogi publiczne o znaczeniu lokalnym nie zaliczone do poprzednich kategorii.
2. Zaliczenie drogi do kategorii dróg gminnych następuje w drodze uchwały rady gminy w porozumieniu z starostą.

3. Przebieg drogi gminnej ustala samorząd gminny w *studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy*. Samorząd gminny może w odniesieniu do dróg gminnych o niewielkim znaczeniu ustalić przebieg w innym trybie.

10.

1. Do dróg wewnętrznych zalicza się inne drogi, nie zaliczone do kategorii dróg publicznych, w szczególności drogi w osiedlach mieszkaniowych, dojazdowe do gruntów rolnych i leśnych, dojazdowe do obiektów.
2. Budowa, utrzymanie, zarządzanie i oznakowanie dróg wewnętrznych należy do zarządcy terenu, na którym leży droga.
3. Finansowanie zadań, o których mowa w ust. 2 należy do zarządcy terenu.
4. Budowa, utrzymanie i oznakowanie skrzyżowań dróg wewnętrznych z drogami publicznymi oraz urządzeń bezpieczeństwa i organizacji ruchu związanych z funkcjonowaniem skrzyżowań należy do zarządu drogi publicznej.

12.

Zmiana kategorii danej drogi publicznej następuje w trybie przewidzianym do jej zaliczenia.

13.

Dla poszczególnych kategorii dróg właściwy zarządca drogi prowadzi wykaz oraz odrębną ewidencję, której zakres i treść określi w drodze rozporządzenia minister właściwy do spraw transportu.

14.

1. Zarządcy dróg opracowują wieloletnie programy rozwoju i utrzymania zarządzanych przez nich sieci drogowych.
Programy te wynikają z założeń Polityki transportowej państwa, województwa, powiatu lub gminy oraz z dokumentów planistycznych dotyczących zagospodarowania przestrzennego.
2. Program rozwoju i utrzymania dróg krajowych wymaga zatwierdzenia drogą ustawy.
3. Program rozwoju i utrzymania dróg wojewódzkich wymaga zatwierdzenia drogą uchwały sejmiku województwa.
4. Programu rozwoju i utrzymania dróg powiatowych wymaga zatwierdzenia drogą uchwały rady powiatu.
5. Program rozwoju i utrzymania dróg gminnych wymaga zatwierdzenia drogą uchwały rady gminy.
6. Budowa nowej drogi publicznej wynika z ustaleń stosownego Programu o jakim mowa w ust. 1 - 5. Dotyczy to także istotnej zmiany przebiegu istniejącej drogi, np budowy obejścia miejscowości.

Rozdział II

Administracja drogowa

15

1. Naczelnym organem administracji państwowej w sprawach utrzymania i ochrony dróg wszystkich kategorii jest minister właściwy do spraw transportu.
2. Minister właściwy do spraw transportu określa w drodze rozporządzenia:
 - a) przepisy techniczno - budowlane dotyczące dróg oraz obiektów mostowych,
 - b) zasady sporządzania informacji, gromadzenia i udostępniania danych o sieci dróg publicznych oraz ich stanie,
 - c) normy i standardy utrzymania dróg,

- d) rodzaj i zakres przygotowania zawodowego do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w zakresie projektowania lub kierowania robotami w budownictwie drogowym lub mostowym,
 - e) zasady obowiązkowego szkolenia kierowniczego personelu administracji drogowej.
3. Minister właściwy do spraw transportu koordynuje działania w zakresie przygotowania dróg dla potrzeb obrony państwa.

16.

1. Zarządcą drogi jest organ administracji państwowej lub samorządowej do właściwości którego należą wszelkie sprawy z zakresu planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg.
2. Do zarządcy drogi należy w szczególności:
- a) opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej,
 - b) opracowywanie projektów planów finansowania budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg oraz obiektów mostowych,
 - c) pełnienie funkcji inwestora,
 - d) sprawowanie nadzoru inwestorskiego nad zleconymi robotami drogowymi i mostowymi,
 - e) koordynacja robót w pasie drogowym, w tym wydawanie zezwoleń na zajęcie pasa drogowego,
 - f) ewidencjonowanie dróg i obiektów mostowych,
 - g) prowadzenie pomiarów natężeń ruchu i obciążeń ruchem nawierzchni,
 - h) realizacja decyzji organów zarządzających ruchem drogowym, instalowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu, sterowania ruchem, oznakowania pionowego i poziomego,
 - i) kontrolowanie stanu technicznego dróg, przeglądy mostów, wprowadzanie ograniczeń bądź zamykanie dróg dla ruchu w wypadkach gdy wymaga tego stan techniczny drogi, a odbywający się ruch może spowodować zniszczenie nawierzchni lub innego elementu drogi,
 - j) przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez użytkowników,
 - k) wykonywanie zadań na rzecz obronności kraju,
 - l) szkolenie kierowniczego personelu administracji drogowej,
 - m) wykonywanie robót interwencyjnych, zabezpieczających oraz z zakresu ratownictwa technicznego,
 - n) przeciwdziałanie niekorzystnym przeobrażeniom środowiska naturalnego mogącym powstać lub powstającym w następstwie budowy, modernizacji lub utrzymania dróg
 - o) sadzenie, utrzymywanie oraz usuwanie drzew i krzewów oraz pielęgnacja zieleni w pasie drogi,
 - p) utrzymanie zieleni w tym usuwanie drzew i krzewów.
3. Podstawą zezwolenia na umieszczenie w drodze urządzeń, ciągów uzbrojenia inżynierskiego oraz innych obiektów, które nie są bezpośrednio związane z przeznaczeniem drogi jest umowa, określająca wzajemne prawa i obowiązki stron decyzji oraz zasady odpłatności za prawo korzystania z drogi.

17.

1. Zarządcą dróg krajowych jest minister właściwy do spraw transportu.
2. Zarządcą dróg wojewódzkich jest zarząd województwa.
3. Zarządcą dróg powiatowych jest zarząd powiatu.

4. Zarządcą dróg gminnych jest zarząd gminy.
5. Zarząd gminy w której jego przewodniczącym jest prezydent jest zarządcą dróg krajowych (za wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych) oraz dróg wojewódzkich w granicach miasta.

18.

1. Zarządca drogi wykonuje swoje obowiązki określone w poz. 17, przy pomocy wyspecjalizowanej jednostki organizacyjnej zwanej dalej zarządem dróg.
2. Zarząd dróg krajowych tworzy Rada Ministrów na wniosek ministra właściwego w sprawach transportu.
3. Zarządy dróg samorządowych tworzą właściwe rady.

19.

Na terenie miasta powinien istnieć jeden zarząd dróg.

20.

1. Zarządy dróg, o których mowa w poz. 18 mają prawo do:
 - a) wstępu na grunty przyległe do pasa drogi, jeżeli jest to niezbędne do wykonania czynności związanych z utrzymaniem i ochroną dróg,
 - b) urządzenia czasowego przejazdu przez grunty przyległe do pasa drogi w razie przerwy w ruchu na drodze,
 - c) ustawienia na gruntach przyległych do drogi zasłon przeciwnieźnych.
2. Właścicielom lub użytkownikom gruntów, którzy ponieśli szkody w wyniku czynności o których mowa w ust. 1 przysługuje odszkodowanie.

Rozdział III

Oplaty drogowe

21.

1. Korzystanie z dróg może być uzależnione w przypadkach określonych w ust.2 od wniesienia opłaty drogowej.
2. Opłaty mogą być pobierane za:
 - a) przejazdy po autostradach, drogach ekspresowych lub innych drogach o dużym znaczeniu w sieci drogowej regionu,
 - b) przeprawy promowe na drogach publicznych,
 - c) przejazdy po drogach publicznych pojazdów samochodowych o gabarytach i ciężarze przekraczającym dopuszczalne normy,
 - d) parkowanie pojazdów na drogach.
3. Od opłat, o których mowa w ust. 2 zwolnione są przejazdy pojazdów:
 - a) Policji,
 - b) Wojska Polskiego,
 - c) Straży Miejskiej na obszarze jej działania,
 - d) Urzędu Ochrony Państwa,
 - e) Państwowej Straży Pożarnej,
 - f) Straży Granicznej,
 - g) pogotowia ratunkowego,
 - h) służby więziennej,
 - i) urzędów celnych,
 - j) właściwego zarządu drogi.

4. Zasady ustalania i pobierania opłat za przejazdy autostradami budowanymi i eksploatowanymi zgodnie z przepisami niniejszej ustawy są określone przepisami o autostradach płatnych.

22.

1. Minister właściwy do spraw transportu wydaje zezwolenia na wprowadzenie opłat w przypadkach określonych w poz. 21, ust. 2, lit. a-c.
2. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1 określa maksymalną wysokość opłat, miejsce pobierania oraz ich przeznaczenie.
3. W przypadku określonym w poz. 21, ust. 2, lit. d, zarządca drogi określa wysokość opłat oraz miejsca poza drogami krajowymi, w których się je pobiera.
4. Zarządca drogi określa sposób pobierania opłat.

Rozdział IV *Finansowanie dróg*

23.

1. *Budowa, utrzymanie i ochrona dróg krajowych, za wyjątkiem autostrad płatnych, finansowane są z budżetu państwa oraz innych źródeł.*
2. *Budowa, utrzymanie i ochrona dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych finansowane są z budżetów samorządowych oraz innych źródeł.*
3. *Ustawa określa sposób gromadzenia opłat drogowych, które są pochodną podatku akcyzowego pobieranego od sprzedaży paliw płynnych i gazowych używanych w transporcie drogowym.*
4. *Opłaty drogowe są dochodem budżetu państwa i budżetów samorządowych w sposób określony ustawą.*

Rozdział V *Świadczenia na rzecz dróg*

24.

1. Osoby fizyczne, osoby prawne, jednostki organizacyjne nie posiadające osobowości prawnej, jeśli otrzymują z budowy lub utrzymania dróg szczególne korzyści lub nadmiernie zużywają drogi, są obowiązane do udziału w kosztach budowy, modernizacji oraz utrzymania dróg.
2. Rada Ministrów w drodze rozporządzenia określa szczegółowe warunki i zasady udziału osób fizycznych, osób prawnych i jednostek organizacyjnych nie posiadających osobowości prawnej w kosztach o których mowa w ust. 1.
3. W celu budowy i utrzymania pewnych dróg gminnych, o ile leży to w interesie publicznym, a drogi te nie zostały objęte programem budowy właściwego zarządcy, mogą powstawać dobrowolne spółki drogowe.

Rozdział VI

Autostrady i drogi ekspresowe

25.

1. Autostrada jest drogą publiczną przeznaczoną wyłącznie dla ruchu pojazdów samochodowych i nie obsługującą przyległego terenu:
 - a) wyposażoną przynajmniej w dwie trwale rozdzielone jednokierunkowe jezdnie,
 - b) posiadającą wielopoziomowe skrzyżowania ze wszystkimi przecinającymi ją drogami komunikacji,
 - c) wyposażoną w urządzenia obsługi podróżnych, pojazdów i przesylek, przeznaczone wyłącznie dla użytkowników autostrady.
2. Droga ekspresowa jest drogą publiczną przeznaczoną wyłącznie dla ruchu pojazdów samochodowych i nie obsługującą przyległego terenu:
 - a) wyposażoną w jedną lub dwie jezdnie,
 - b) posiadającą wielopoziomowe skrzyżowania z przecinającymi ją innymi drogami komunikacji z dopuszczeniem wyjątkowo jednopoziomowych skrzyżowań z drogami publicznymi,
 - c) wyposażoną w urządzenia obsługi podróżnych, pojazdów i przesylek, przeznaczone wyłącznie dla użytkowników drogi.

26.

1. Zadania w zakresie budowy i eksploatacji autostrad i dróg ekspresowych mogą być realizowane:
 - a) na zasadach ogólnych określonych w ustawie,
 - b) na zasadach określonych w przepisach o autostradach płatnych.

Rozdział VII

Skrzyżowania dróg z innymi drogami komunikacji lądowej i powietrznej oraz liniowymi urządzeniami technicznymi

27.

1. Budowa, modernizacja, utrzymanie i ochrona skrzyżowania dróg różnych kategorii wraz z obiektami i urządzeniami związanymi z funkcjonowaniem tego skrzyżowania, a także zarządzanie ruchem należy do zarządcy właściwego dla drogi wyższej kategorii.
2. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio do skrzyżowań z drogami wewnętrznymi.

28.

Budowa, modernizacja, utrzymanie i ochrona przepraw promowych w ciągu drogi, z jednostkami przeprawowymi należy do zarządcy tej drogi.

29.

1. Budowa, modernizacja, utrzymanie i ochrona skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi w poziomie szyn, wraz z zaporami, urządzeniami sygnalizacyjnymi, znakami kolejowymi, jak również nawierzchnią drogową w obszarze skrajni kolejowej należy do zarządcy kolei.

30.

Wykonanie lub przebudowa zjazdu z drogi do pól uprawnych i zabudowań należyw wypadku budowy lub modernizacji drogi - do zarządcy drogi, w pozostałych wypadkach - do właściciela lub użytkownika gruntów przyległych do drogi, po uzyskaniu zgody zarządcy drogi.

31.

Utrzymanie zjazdów należy do właścicieli gruntów przyległych do drogi.

Rozdział VIII

Przepisy końcowe i przejściowe

32.

1. Zarządcy dróg w okresie ...lat o dacie wejścia w życie niniejszej ustawy zobowiązani są do uregulowania praw własności do gruntów pod drogami na zasadach ustawy o nieruchomościach.
2. Skarb Państwa pokrywa wydatki na regulację stanów prawnych gruntów o których mowa w odniesieniu do dróg które przed wejściem w życie niniejszej ustawy zaliczone były do kategorii dróg krajowych i wojewódzkich.

33.

1. Drogi, które w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy zaliczone są do kategorii dróg zakładowych z zastrzeżeniem ust. 2 stają się drogami wewnętrznymi.
2. Jeśli interes publiczny tego wymaga gmina może w okresie do trzech lat od chwili wejścia w życie niniejszej ustawy przejąć drogę o której mowa w ust. 1 jako drogę gminną na zasadach ustawy o nieruchomościach.

Kraków, 22 lutego 1998

TEZY I UWAGI DOTYCZĄCE ZAŁOŻEŃ

DO USTAWY O DROGACH PUBLICZNYCH

(synteza wypowiedzi na konserwatorium UMP, Warszawa, 27 lutego 1998r.)

Po wyczerpujących wypowiedziach tak wspaniałych ekspertów jak prof. Wojciech Suchorzewski i Franciszek Zych, nie będę rozwijał spraw dotyczących systemów transportowych. Chciałbym tylko potwierdzić, że identyfikuję się z tymi poglądami iż na drogę trzeba patrzeć jako na jeden z podsystemów systemu transportowego obszaru, a zarządzanie ruchem (przynajmniej w miastach) nie powinno być oddzielone od zarządzania drogą.

W temacie podstawowym - ustawy o drogach publicznych proponuję zwrócić szczególną uwagę na następujące zagadnienia:

1. CEL NADRZĘDNY - uchwalenie ustawy o drogach publicznych razem z całym pakietem ustaw dotyczących ustroju państwa. Dotychczas te regulacje prawne ciągle się rozmijały. Ustawa z 1985r. była aktualna tylko przez 42 dni, a obecnie jest zupełnie nieczytelna i nigdy nie doczekała się oficjalnej wersji tekstu jednolitego. Przez ponad 10 lat jedynym dostępnym tekstem jednolitym była moja prywatna wersja wydawana i firmowana przez Klub Inżynierii Ruchu. Nie można dopuścić do powtórzenia się tej chorej sytuacji.

Dlatego też proponuję, aby nie rezygnując ze swoich uzasadnionych dążeń mieć cały czas na uwadze cel nadrzędny. Jeżeli zaistnieje niebezpieczeństwo zablokowania ustawy, lepiej ustąpić niż opóźnić jej uchwalenie.

PAMIĘTAJMY, ŻE PROCES WDRAŻANIA NOWYCH REGULACJI ZAJMIE NIE MNIEJ NIŻ 2-3 LATA.

2. PAS DROGOWY - jest dość dobrze opisany i chroniony w obecnej ustawie. Proponuję te zapisy w zdecydowanej większości zachować w projekcie nowej ustawy. Zwłaszcza, że są dość silne grupy w środowisku drogowców, które skutecznie blokują wdrażanie przepisów ustawy dotyczących pasa drogowego i chcą zmienić obecne zapisy. Dotyczy to w szczególności:

2.1 Pasa drogowego rozumianego jako pas terenu, za który w całości odpowiada zarządzający drogą. Coraz częściej „sprzedaje się” gminom jezdnie lokalne leżące w pasie drogowym dróg krajowych (a gminy niestety to „kupują”).

Nagminnie lekceważy się obowiązki zarządzającego drogą wyższej kategorii wobec całego (funkcjonalnie uzasadnionego) obszaru skrzyżowania z drogą niższej kategorii. Nigdy nie zostały określone granice takich obszarów między zarządami. A ostatnio udostępniono mi ekspertyzę przygotowaną dla sądu, z której wynika, że na jednym skrzyżowaniu jest 4 zarządców odpowiedzialnych za jego zimowe utrzymanie. Niestety nie znam orzeczenia sądu, ale mam nadzieję, że nie potwierdziło tego absurdu.

2.2. Wyposażenia pasa drogowego w urządzenia związane z ruchem i jego bezpieczeństwem; wspomniane już jezdnie lokalne, oznakowanie skrzyżowań, oświetlenie, wygradzenia itp.

2.3. Ochrony pasa drogowego przed jego nieuzasadnioną zabudową. Oczywiście konieczne jest dostosowanie nowych ustaleń do ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym oraz przeanalizowanie trybu postępowania i egzekucji, ale większość obecnych zapisów warto zachować.

3. PODZIAŁ SIECI DROGOWEJ

Z dużą satysfakcją wysłuchałem głosu dyrektora DODP Jerzego Bajera, który proponuje pójść dalej z podziałem sieci niż Jan Friedberg, zwłaszcza, że jest to zgodne z tym co proponowaliśmy w naszych raportach z początku 1990r.

Otóż przypomnę, że z przeprowadzonych wówczas analiz wynikało iż drogi krajowe trzycifrowe (t.zw. regionalne) stanowiące prawie 3/4 sieci dróg krajowych:

☐ w 68% - nie wykraczają poza obszar 1 obecnego województwa;

☐ w 97% - mieszczą się w obszarach nie większych niż granice administracyjne obecnych 2 województw.

To one powinny stanowić trzon nowych dróg regionalnych (wojewódzkich) zarządzanych przez samorząd tego szczebla. Wówczas drogi krajowe (państwowe) będą stanowiły ok. 5% obecnej sieci dróg publicznych. W tej sytuacji ustalenia z naszych raportów z 1990r. są w pełni do wykorzystania przy opracowywaniu propozycji podziału sieci drogowej. Pamiętajmy przy tym, że sieć kończy się na drogach regionalnych. Potem są jej lokalne uzupełnienia.

Proponuję też, aby drogi o charakterze obronnym nie były obligatoryjnie drogami krajowymi. Sieć dróg o funkcjach strategicznych obronnych powinna być nałożona na normalną sieć drogową (dokument tajny), a właściwy zarządca drogi powinien być zawiadomiony w odpowiednim trybie, które odcinki dróg wymagają specjalnego podejścia.

4. DROGI ZAKŁADOWE

Ich status jest nienormalny i powinny być zlikwidowane. Ta sztuczna kategoria może być zastąpiona zapisem jaki funkcjonował w prawie drogowym z 1920r. o dojeździe do obiektów i zobowiązaniach gminy w sytuacji, gdy otoczenie tego dojazdu zabuduje się.

5. DROGI WEWNĘTRZNE

Zostały wprowadzone „od kuchni” jako możliwość uspokojenia ruchu, zwłaszcza w osiedlach. Warto zastanowić się, czy w sytuacji kiedy od 1993r. usankcjonowane zostało pojęcie „strefa zamieszkania”, a od 1998r. znak strefy obowiązuje także poza drogami publicznymi - jest uzasadnione funkcjonowanie pojęcia „droga wewnętrzna”.

6. ZARZĄDZANIE DROGAMI W DUŻYCH MIASTACH I METROPOLIACH

Proponowany zapis o jednym zarządcy w mieście nie rozwiązuje spraw metropolii, a równocześnie rozszerza to ustalenie na miasta małe, przez których obszary administracyjne przebiega np: tranzytowa droga krajowa.

Nad znalezieniem naprawdę dobrej regulacji prawnej trzeba będzie jeszcze popracować. Nie mam w tej chwili konkretnej, lepszej propozycji.

Natomiast sprawa niezwykle ważna jest zabezpieczenie się przed zablokowaniem możliwości ustalenia jednego zarządu nawet w obszarze większym niż miasto. Sprawa dotyczy nie tylko zarządzania drogami, ale również zarządzania ruchem i przede wszystkim transportu publicznego.

Trzeba przy tym wyciągnąć wnioski ze złych doświadczeń Warszawy. 11 gmin tego miasta przez całą kadencję nie potrafiła utworzyć związków celowych dla dróg i transportu publicznego. W związku z tym Premier Cimoszewicz ukarał Warszawę (naruszając przy tym elementarne zasady prawa) i podpisał rozporządzenie zmieniające ustawę o dużych miastach.

Oprócz tego gminy zaskarżyły niektóre kompetencje miasta i Naczelny Sąd Administracyjny potwierdził ich zastrzeżenia, ponieważ zapisy w ustawie o ustroju Warszawy były sprzeczne z ustawą o samorządzie terytorialnym.

Takie historie nie mogą się powtórzyć, a tym bardziej rozszerzyć się na inne metropolie.

W USTAWACH SAMORZĄDOWYCH MUSZĄ BYĆ ZAPISANE (I TO JUŻ TERAZ, W POCZĄTKOWEJ FAZIE PROJEKTÓW) OBOWIĄZKI (ZALECENIA) TWORZENIA ZWIĄZKÓW LUB USTALANIA ZARZĄDÓW

WYSZSZEGO SZCZEBŁA DLA NIEKTÓRYCH SPRAW SIECIOWYCH, W TYM
DRÓG I TRANSPORTU PUBLICZNEGO.

7. OPŁATY

Obecne zapisy dotyczące pobierania opłat, powtórzone w propozycji
poważnie ograniczają takie możliwości jak np: opłaty za wjazd do pewnego obszaru.
Rozwiązania te mają wielu zwolenników na świecie. Są też pewne doświadczenia,
nawet w Europie.

Na przykład w Norwegii z dochodów z opłat za wjazd do określonych
obszarów 5 miast modernizuje się węzły drogowe tych miast przy ustawowo
określonym parytecie dofinansowania z budżetu państwa.
Temat wymaga conajmniej rozważenia i przedyskutowania.

---***---

W ostatniej chwili otrzymaliśmy jeszcze projekt „Strategii utrzymania i rozwoju
sieci dróg krajowych” ... wraz z propozycją opinii. Rozumiem, że opinia ta jest ze
względów politycznych taka oględna, bo zależy nam na tym, aby uczestniczyć w
opracowaniu ostatecznej wersji „Strategii” Tak naprawdę to miasta całkowicie
pominięto w rozdz. 1 opracowania (ocena stanu), a w programie także nie
rozpieszczą się obszarów miejskich. Proponuję rozszerzyć opinie UMP o postulat
opracowania węzłów drogowych miast. A w następnej fazie podważyć podział
środków z funduszu drogowego.

Obecnie, zgodnie z ustawą o finansowaniu dróg środki te powstają w
miejscach ruchu (głównie w miastach), a dzielone są według sieci t.zn. z kilkakrotną
preferencją dla dróg poza obszarami zurbanizowanymi.



STOWARZYSZENIE

KLUB INŻYNIERII RUCHU

ul. Wilcza 33, 00-544 Warszawa
tel. 629-97-28 fax: 629-09-76

PRAWA I OBOWIĄZKI

CZŁONKA WSPIERAJĄCEGO

STOWARZYSZENIA KLUB INŻYNIERII RUCHU

Członkowie wspierający korzystają z następujących praw:

- ☐ możliwość umieszczania na swoich dokumentach informacji:
członek wspierający Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu
wraz z emblematem KLIR;
- ☐ priorytet przy zamawianiu towarów i usług przez innych członków KLIR,
o ile nie narusza to obowiązujących przepisów ogólnych;
- ☐ stałe wsparcie członków KLIR polegające na popularyzacji i lansowaniu
wyrobów i usług członka wspierającego przez pozostałych członków KLIR
w ich zakresie i obszarze działania, w tym m.in. organizowania w razie
potrzeby lokalnych spotkań z zainteresowanymi instytucjami;
- ☐ możliwość grupowego, często tańszego i bardziej atrakcyjnego wystawiania
i prezentacji ofert firmy na konferencjach i wystawach organizowanych przez
inne instytucje;
- ☐ jedna bezpłatna strona rocznie w informatorze KLIR wydawanym w związku
z kolejnymi seminariami.
- ☐ jeżeli pracownicy członka wspierającego są również członkami indywidualnymi
KLIR - jeden z nich może być zwolniony z obowiązku uiszczania składek
członkowskich.

Od 1998r. rozważane są możliwości dodatkowych uprawnień, w tym m.in.:

- prawo do bezpłatnego lub ulgowego stałego prezentowania swoich ofert i wyrobów siedzibie KLiR przy ul. Wilczej 33 w Warszawie;
- prawo do większej liczby lub większej częstotliwości zamieszczania reklam w biuletynie KLiR - jeżeli taki biuletyn będzie wydawany w stałym rytmie i rozsyłany do wszystkich członków Stowarzyszenia.

Decyzje w tych sprawach podejmie Walne Zebranie KLiR w zależności od przyjętej minimalnej wysokości składek.

Obowiązki członków wspierających nie są jednoznacznie określone w Statucie KLiR. Dotychczas Walne Zebranie określało minimalną wysokość składek różnicowaną dla członków indywidualnych i wspierających.

Ponieważ w rzeczywistości wpłaty członków wspierających mają charakter darowizn na działalność statutową Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu, należy je raczej traktować jako wpłaty dobrowolne. Aby możliwe było wcześniejsze zaplanowanie budżetu Stowarzyszenia, wskazane są deklaracje członków wspierających dotyczące wysokości i formy wspierania działalności KLiR w danym roku. Mogą to być (zgodnie z uchwałą Walnego Zebrania KLiR) zarówno świadczenia finansowe jak i rzeczowe (usługi, wyposażenie), które okażą się przydatne w działalności statutowej Klubu Inżynierii Ruchu.



STOWARZYSZENIE

KLUB INŻYNIERII RUCHU

ul. Wilcza 33, 00-544 Warszawa
tel. 629-97-28 fax: 629-09-76

PRÓBA PODSUMOWANIA

DOTYCHCZASOWEJ DZIAŁALNOŚCI

KLUBU INŻYNIERII RUCHU

I. GENEZA

Pomysł i pierwsze deklaracje wstąpienia do Klubu Inżynierii Ruchu powstały na VII Zjeździe Drogowców Miejskich w Łodzi (12 - 14 października 1989r.) na obradach sekcji inżynierii ruchu.

Od samego początku pomysł klubu sformułowany przez Jacka Dobieckiego zyskał kilkudziesięciu zwolenników.

II. OKRES NIEFORMALNEJ GRUPY ŚRODOWISKOWEJ

Pierwsze spotkanie odbyło się w Warszawie już 27 listopada 1989r.

Mimo, że zaproszenia zostały wysłane dość późno i był to akurat dzień ostrego ataku zimy - w spotkaniu uczestniczyło 38 osób.

3 pierwsze spotkania odbywały się w Warszawie i miały dość duży ładunek tematów merytorycznych.

Pierwszym miastem, które odważyło się zaprosić Klub poza Warszawą był Lublin. Było to pierwsze i jedyne jednodniowe spotkanie w kwietniu 1990r. Natychmiast wszyscy zgodnie stwierdzili, że spotkania muszą być conajmniej dwudniowe.

Pierwszym miastem, które odważyło się zorganizować takie dłuższe spotkanie już w czerwcu 1990r. była Bielsko-Biała.

Dotację na to spotkanie załatwił Bronek Szafarczyk organizując zlecenie na ekspertyzę KLiR n.t. rozwiązań dla drogi krajowej nr 1, której część podstawową wykonali Jacek Dobiecki i Zygmunt Uzdalewicz.

W czerwcu 1990r. jako pierwsi w Polsce oferujemy tekst jednolity ustawy Prawo o ruchu drogowym, a jako pierwsi i dotychczas jedyni - tekst jednolity ustawy o drogach publicznych.

W 1991r. z 5 spotkań Klubu 3 mamy wyjazdowe: Gdańsk, Płock (przy okazji VIII Zjazdu Drogowców Miejskich) i Łomża. To ostatnie bije wszystkie rekordy frekwencji, bo uczestniczy w nim ponad 90 osób.

Dlatego też w lutym 1992r. na spotkaniu w Jeleniej Górze po raz pierwszy zbierane są deklaracje woli zarejestrowania Klubu jako stowarzyszenia.

W 1992r. mamy jeszcze 2 bardzo udane wyjazdowe spotkania, w kwietniu w Belchatowie i we wrześniu w Olsztynie. Dlatego też sprawy rejestracji stowarzyszenia trochę się odwlekają.

Ale po odpowiednich przygotowaniach w sezonie zimowym, na spotkaniu w kwietniu 1993r. w Kiekrzu k. Poznania podejmujemy bardzo ważne decyzje:

- ☐ 65 osób podpisuje deklarację założycielską stowarzyszenia;
- ☐ pierwsza grupa założycieli uchwała Statut KLiR 15 kwietnia 1993r.;
- ☐ zostaje powołany Komitet Założycielski Stowarzyszenia w składzie: Zygmunt Uzdalewicz, August Dobiecki, Marek Wierzchowski, Danuta Kowrygo.

I od razu zaczyna się zderzenie naszych marzeń i zaangażowania z bezwzględными wymaganiami administracji. Mamy pierwszy sygnał, że opierając się wyłącznie na działalności społecznej przegrywamy z brutalnymi wymaganiami formalnymi.

W każdym bądź razie wniosek o rejestrację został złożony w sądzie dopiero 29 września 1993r., a decyzję o rejestracji Sąd Wojewódzki w Warszawie wydał dopiero 18 kwietnia 1994r. Decyzja ta uprawomocniła się 9 maja 1994r., o czym członkowie KLiR byli informowani w kwietniu 1994r. na spotkaniu w Gorzowie Wielkopolskim. Ponieważ jak zwykle, nie wszyscy członkowie zdążają na czas w okresie od uchwalania statutu do złożenia wniosku o rejestrację zbieramy dodatkowo indywidualne deklaracje członków założycieli. A i tak nie udało się wylapać wszystkich chętnych. W sądzie zarejestrowaliśmy listę 96 osób. Niektórzy zgłaszają się do dzisiaj.

III. PIERWSZA KADENCJA JAKO STOWARZYSZENIE

Obecny Prezes, Zarząd oraz Komisja Rewizyjna i Sąd Koleżeński zostali wybrani na statutową czteroletnią kadencję na Walnym Zebraniu Członków Założycieli stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu w dniu 29 maja 1994r. w Ryni koło Warszawy.

Dla usprawiedliwienia (?) a może tylko wzmocnienia Zarządu wprowadziliśmy pozastatutową funkcję Pełnomocników Zarządu.

Od tego czasu działamy już w pełni jako stowarzyszenie i nadal nie nadążamy w sprawach formalnych za potrzebami.

Wystarczy przypomnieć, że regon i konto zostały załatwione dopiero jesienią 1995r. Prawie półtora roku po wybraniu Zarządu Stowarzyszenia (!)

Odbywamy ciekawe spotkania. Mamy swoje wydawnictwa. Jest duże zapotrzebowanie na nasze istnienie i funkcjonowanie. Ale równocześnie odpowiadamy na to zapotrzebowanie wyłącznie doraźnymi zrywami. Kosztuje to dużo dodatkowego wysiłku i zaangażowania, którego jak widać nam nie brakuje, ale na jak długo jeszcze nam tego zaangażowania wystarczy? Ilu będzie chętnych do działania w Zarządzie, czy do zmierzenia się w konkursie na Prezesa KLiR?

Musimy, i to teraz (kiedy właśnie z wymienionych wcześniej powodów został nam подарowany czas na obecnym Walnym Zebraniu) podjąć decyzję jak mamy pracować w następnej kadencji? Jakich ludzi powinniśmy wybrać do tej pracy?

Moje osobiste, nie skonsultowane z członkami Zarządu KLiR zdanie na ten temat jest dość brutalne. Wiem, że wiele osób nie podziela tego poglądu ale uważam, że po to aby mieć czas i warunki na zachowanie i rozwijanie dotychczasowej, niespotykanej atmosfery naszego grona - musimy zapewnić sobie skromną, ale sprawną i stałą (co nie znaczy na pełny etat) obsługę administracyjną i księgową. Bez tego zaczniemy powoli ginać we własnej niewydolności.

Pierwsze kroki w tym kierunku już zrobiliśmy. Zaczęło się przecież od decyzji o tym, że rejestrujemy się jako stowarzyszenie.

Obecnie mamy swój numer statystyczny (wymóg konieczny), konto w banku (robi bardzo dobre wrażenie), skromny ale niezależny lokal z telefonem w centrum Warszawy, na którego wydzierżawienie zgodził się Zarząd na swoim poprzednim posiedzeniu. Mamy też komputerowy zbiór adresowy wszystkich członków (którego jakość zależy oczywiście od tego jak dbacie o aktualizację danych).

Ale tego wszystkiego nie można już utrzymać tylko ambicją i zaangażowaniem. Stoimy przed ważną, bo przede wszystkim finansową decyzją, co dalej?

Utrzymywać, uporządkować i usprawnić to co uzyskaliśmy dotychczas w sensie organizacyjnym, czy wrócić całkowicie do korzeni z pierwszego okresu działania tzn. do mobilizacji tylko na okres kolejnych spotkań. Obecny stan „rozroku” między tymi dwoma koncepcjami jest dłużej nie do utrzymania.

Nad tym podyskutujemy przed wyborami.

Zygmunt Uzdalewicz

Rada Pracownicza
przy Przedsiębiorstwie Robót Drogowych
w Toruniu ul. Polna 113

APEL DROGOWCÓW P.R.D. TORUŃ

" WSZYSTKIE DZIECI SĄ NASZE "

"DZISIAJ" potrzebuje pomocy Krzysiu Jaroszewski

synek naszego kolegi - długoletniego pracownika Przedsiębiorstwa
Robót Drogowych w Toruniu.

"JUTRO" możesz Ty jej potrzebować !

W tych trudnych dla nas czasach musimy sobie wzajemnie
pomagać i zaufać.

Liczymy na "Wasze Dobre Drogowe Serce" i wsparcie finansowe.

Pomagając Krzysiuwi przez dokonanie nawet drobnej wpłaty
potwierdzimy jeszcze raz, że "DROGOWCY" tworzą nadal
spójną rodzinę i jeszcze nigdy nie zawiedli.

Przewodniczący Rady Pracowniczej
Przedsiębiorstwa Robót Drogowych
w Toruniu

Toruń, dn. 12.12.1997 r.

"DAJ SZANSE"
Fundacja na Rzecz Rozwoju Dzieci
Niepełnosprawnych
87-100 Toruń, ul. Piłkowskiej 11, tel./fax 648-22-63
NIP 879-17-46-182
PKO II O/Toruń 10205011-19464-270-1

Toruń, dnia 19 grudnia 1998 r.

Szanowni Państwo!

Zarząd Fundacji na Rzecz Rozwoju Dzieci Niepełnosprawnych "DAJ SZANSE" zwraca się z gorącą prośbą o wsparcie finansowe umożliwiające dalsze leczenie Krzysia Jaroszewskiego.

15-letni Krzysio cierpi na mózgowie porażenie dziecięce, czterokończynowe, spastyczne. Objęty jest cyklicznymi pobytami konsultacyjnymi w naszym Instytucie Terapeutycznym. Wizyty przypadają co kilka miesięcy i służą ustalaniu kolejnych programów uzdrawiania. Rehabilitowanie Krzysia wymaga codziennej pracy rodziców i ochotników.

Nasza placówka jest niepublicznym zakładem leczniczym (rejestr wojewody toruńskiego RN-33 z 23 września 1995 r.) nie jest finansowana z budżetu, a utrzymuje się dzięki wpływom rodziców i sponsorów. Miesięczny koszt współpracy z nami wynosi 125 zł. Pełny koszt funkcjonowania Instytutu w przeliczeniu na jedno dziecko wynosi 213 zł. Instytut jest placówką niedochodową, połowę kosztów pokrywa Fundacja, drugą połowę uzyskujemy dzięki ofiarności darczyńców.

W związku z powyższym zwracamy się z gorącym apelem do wszystkich ludzi dobrej woli o pomoc dla Krzysia. Każda zebrana kwota, dzięki czułym sercom, umożliwi dalsze leczenie i powrót do zdrowia tego dziecka.

*Licząc na pomoc, podajemy numer naszego konta
Bank Państwowy PKO II Oddział Toruń
Nr konta: 10205011-19464-270-1
z zaznaczeniem wpłaty na leczenie
Krzysia Jaroszewskiego.*

PREZES FUNDACJI

lek. med. Krzysztof Liszcz

SERDECZNE ŻYCZENIA

Wszystkim z KLiB-u Koleżankom i Kolegom
Życzą zdrowie i wszystkiego najlepszego.

A dziś z okazji Święta Bożego Narodzenia
Składam Wam, moi mili, szczególne –
świąteczno-narodowe życzenia

By na świątecznym stole niczego nie
brakowało
I aby zdrowie wszystkim dopisywało.
Pod choinką, życzą wiele upominków,
I po śniadach dobrego odpoczynku.

W Sylwestra do rana szampańskie
rebowy
A w Nowy Rok – żeby Wam był łaskawy.
I żeby nam iżus, by pamięć Nas
nie zdradziła
I o mnie czasem wspomnieć pomaga.

So mić, że neme drogi nig meo roznij,
także meo przecież me rowne was przeslij.

Dziś napewnić Was mogę tym
ze sercem i duszą nową z Wasim sercem.
^{pisany jest}

Prosto z sercem Wasz mistrz
do zobaczenia is możliwości przyrodzi -
Dla miłośników nowego spotkania
Podaj swój adres zamieszkania

Walerijus Penelee

26-600 Radom

ul. Sobotki 1 m 5

tel. (0-48) 3322 642

SOLIDNY
PARTNER

CERTYFIKAT

Ogólnopolskiego Programu Promocyjnego

Firma

„ASTE FASTENER”

Andrzej Stelmasiewicz

ul. Wielopole 7, 80-556 Gdańsk

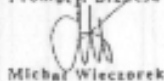
uzyskała honorowy tytuł

SOLIDNY PARTNER '97

za

rzetelność, uczciwość i terminowość w biznesie

Prezes Centrum
Promocji Biznesu



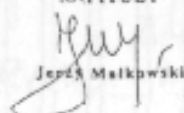
Michał Wleczorek

Prezes Fundacji
Business Foundation



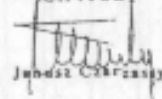
Bogdan Chojna

Sekretarz
KAPITUŁY



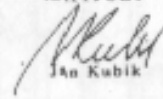
Jerzy Małkowski

Wiceprzewodniczący
KAPITUŁY



Janusz Chłapczyński

Przewodniczący
KAPITUŁY



Jan Kubik

Warszawa, 15 października 1997 roku

Ogólnopolski Program Promocyjny „SOLIDNY PARTNER '97”

Współorganizatorzy: Fundacja Business Foundation, Warszawa, ul. Rozbrat 26, tel.(22) 6217111
Centrum Promocji Biznesu, Poznań, ul. Św. Marcina 40/42, tel.(61) 8517231



Warszawa, 15 października 1991 roku