



STOWARZYSZENIE

KLUB INŻYNIERII RUCHU

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

INFORMACJA

NR **34**

czerwiec 1998r.

Gdzie się spotykamy

INOWROCŁAW

Inowrocław, blisko 80-tysięczne miasto w województwie bydgoskim, jest historyczną stolicą Kujaw Zachodnich, która rozwinęła się na Równinie Inowrocławskiej około 6 km na północ od starej przeprawy noteckiej. Tędy od niepamiętnych czasów wiodł szlak handlowy z południowej Europy nad Zatokę Gdańską, a wyjątkowo gęsta sieć osadnicza, udokumentowana badaniami archeologicznymi i potwierdzona na mapie Ptolomeusza z II w. n.e., nie wiązała się z występowaniem urodzajnego czarnoziemnego bagienno oraz licznych słonych źródeł. Stara część Inowrocławia leży na potężnym wysadzie solnym, z którego jeszcze do niedawna eksploatowana była solanka wykorzystywana dla celów leczniczych oraz jako surowiec dla przemysłu sodowego. Przemysł i uzdrowisko współistnieją tutaj od ponad 120 lat stwarzając mieszkańcom nie lada dylemat. Jak pogodzić dwie zdawałoby się całkowicie sprzeczne funkcje miasta?

Po zalaniu wyrobisk inowrocławskich kopalni nie dane jest już nam podziwianie wspaniałych różnobarwnych pokładów soli, a potrzeby przemysłu zaspokajają teraz dwie nowoczesne kopalnie wzniesione w pobliskiej Górze oraz niedaleko Mogilna.

Szlak handlowy, sól i żyzna ziemia - oto „historyczne” walory tej krainy. One to zapewne skłoniły ostatecznie Kazimierza Wielkiego do zrezygnowania z zajętego przez Krzyżaków Pomorza Gdańskiego, byleby tylko odzyskać resztę bogatej równiny kujawskiej. Na niej właśnie rozkwitał założony około 1238 roku przez jego dziada, także Kazimierza, Inowrocław, ze swymi obwarowaniami, rozległym placem rynkowym, klasztorem franciszkańskim, wspaniałym gotyckim ratuszem i książęcym zamkiem, z którego król Władysław Jagiełło kierował wielką wojną w jej pogrunwaldzkim

okresie. Dziś niema już tych obiektów, gdyż losy dziejowe nie okazały się łaskawe dla miasta niszczonego najpierw przez Krzyżaków, później przez Szwedów. Po dawnej świetności pozostała tylko fara św. Mikołaja, znana z procesu polsko-krzyżackiego z lat 1320-1321 dwa fragmenty murów, kilka architektonicznych detali i przede wszystkim pamiętająca jeszcze wcześniejsze, przedmiejskie czasy „Ruina” - piękna romańska świątynia Imienia NMP z gotycką Madonną oraz unikalnymi rytami i płaskorzeźbami kryjącymi w swej symbolice podstawowe prawdy wiary chrześcijańskiej. Kościół stanowi obecnie jedną z „pereł” Szlaku Piastowskiego, szlaku łączącego stare wczesnopiastowskie ośrodki, które przypominają czasy krzewienia chrześcijaństwa, formowania się polskiej państwowości i pamiętną misję biskupa Wojciecha. Inowrocław z dumą zalicza się, wspólnie z Poznaniem, Gieczem, Ostrowem Lednickim, Gnieznem, Trzemesznem, Mogilnem, Strzelnem, legendarną Kruszwicą, do najstarszych grodów dawnych ziem Polan i Goplan. Tutaj są „korzenie” naszego państwa. Zbliżający się 2000 rok stanie się szczególną okazją do ożywienia doniosłych tradycji...

Na współczesnym obliczu Inowrocławia zaciążyły zmiany jakie nastąpiły w czasach niewoli narodowej, szczególnie w końcu ubiegłego stulecia. Leżące w granicach cesarskich Niemiec miasto korzystało z dobrej koniunktury, szybko rozwijało się stając się głównym ośrodkiem gospodarczym wschodniej części Wielkiego Księstwa Poznańskiego. Obok sodowni i kopalni soli powstawały fabryki maszyn rolniczych, olejarnia, młyny, królewska warzelnia soli, a w konsekwencji nowe domy, ulice, obiekty użyteczności publicznej, wszystko to co stanowiło wówczas o postępie i nowoczesności, a więc wodociągi, elektrownia, gazownia. Coraz lepiej prosperowało założone w 1875 roku uzdrowisko, przy którym wyrastała nowa dzielnica zdrojowa. Olbrzymie znaczenie miał fakt, że przez Inowrocław przechodziły budowane w latach siedemdziesiątych XIX w. linie kolejowe z Poznania do Bydgoszczy i z Poznania do Torunia. Powstał w ten

sposób poważny węzeł kolejowy, rozwinięty jeszcze po II wojnie światowej, kiedy oddano do użytku magistralę węglową Śląsk-Porty.

Zintensyfikowane w okresie kulturkampfu wpływy żywiołu niemieckiego, rezultatem których było zgermanizowanie szkolnictwa oraz zmiana nazwy Inowrocławia na Hohensalza przez opanowaną przez Niemców Radę Miejską, nie zniweczyły tradycyjnie polskiego oblicza miasta, które stało się jednym z najważniejszych ośrodków „najdłuższej wojny w dziejach nowoczesnej Europy”. Od 1893 roku ukazywał się tu poczytny „Dziennik Kujawski”, powstało pierwsze w zaborze pruskim gniazdo Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół”, rodziły się różnorakie stowarzyszenia, inspirowane głównie przez miejscowych kupców oraz księży, wśród których znalazł się proboszcz Antoni Laubitz, późniejszy biskup sufragan gnieźnieński, twórca tak bardzo polskiej duchem świątyni Zwiastowania NMP (1898-1900). Szkody górnicze, od których ucierpiał również wspomniany kościół, zahamowały rozwój miasta, pozostającego, od czasu udanego ataku powstańców wielkopolskich w styczniu 1919 roku, w rękach Polaków z burmistrzem dr Józefem Krzymińskim.

Blisko 80 lat polskiej władzy, przerwanej ponad pięcioletnią okupacją niemiecką, to liczne dokonania w zakresie komunalnej infrastruktury i budownictwa, ale także liczne dalsze problemy spowodowane kryzysem z początku lat trzydziestych, tragiczną dla inowrocławian polityką okupantów oraz społeczno - ekonomicznym centralizmem „realnego” socjalizmu. Inwestycje lat siedemdziesiątych - rozbudowane zakłady sodowe w Mątwach, fabryka maszyn rolniczych, huta szkła - przyniosły dodatkowe miejsca pracy, ale jednocześnie ujemnie wpłynęły na stan środowiska naturalnego, zagrożonego poza tym lawinowym rozwojem motoryzacji, która sprawia, że coraz pilniejszą potrzebą jest tzw. duża obwodnica odciążająca centrum miasta od rosnącego ruchu tranzytowego, zwłaszcza na trasie z Wielkopolski na Mazury. Z niektórymi wielkimi problemami miasto zdo-

łało już sobie poradzić, wznosząc duży zakład energetyki ciepłej i nowoczesną oczyszczalnię ścieków. Przyjęty w 1994 roku przez samorząd plan restrukturyzacji miasta zakłada utrzymanie jego uzdrowskiego charakteru i stopniowe łagodzenie uciążliwego dla środowiska wpływu przemysłu. Ambicją mieszkańców jest bezpieczne, czyste, „zdrowe miasto”, w którym nacisk położony zostanie na wszechstronnie rozumianą profilaktykę zdrowotną, a uzdrowisko ze swymi licznymi zakładami leczniczymi, z tężniami, służyć będzie nie tylko przyjezdnym kuracjom, ale również samym inowrocławianom.

Niemale oczekiwania wiążą się z szeroko rozumianą kulturą. Już od czasów średniowiecza Inowrocław stanowi ważny ośrodek życia umysłowego, o które dbali niegdyś franciszkanie, prowadząc szkołę i rozwijając klasztorny księgozbiór. Do tych wspaniałych tradycji nawiązuje sgraffito Mariana Kokoszyńskiego zdobiące od 1997 roku salę sesyjną Rady Miejskiej. Tradycje bibliofilskie podtrzymywali w XIX w. Dutkiewiczowie, Nowakowscy, rodzina Czapłów czy dr Leon Czaplicki, współcześnie czyni to Miejska Biblioteka Publiczna ze swymi filiami. Bogate zbiory, zwłaszcza pamiątek po dwóch wielkich synach kujawskiej ziemi - Janie Kasprowiczu i Stanisławie Przybyszewskim zgromadziło Muzeum im. Jana Kasprowicza, które niedługo przeprowadzi się do specjalnie adoptowanej, najpiękniejszej kamienicy mieszczańskiej. Zaocznymi osiągnięciami poszczycić się może inowrocławskie środowisko muzyczne, które „wydało” wybitną polską skrzypaczkę Irenę Dubiską. Młodzi inowrocławianie mają obecnie do dyspozycji Państwową Szkołę Muzyczną I i II Stopnia, występują też w licznych zespołach muzycznych i wokalnych, wśród których prym wiedzie wielokrotnie nagradzany muzyki dawnej Schola Cantorum Inowroclaviensis.

Miasto od wielu lat jest gospodarzem Ogólnopolskiego Festiwalu Młodzieżowych Orkiestr Dętych oraz Festiwalu Muzyki Organowej. Nie zapo-

mina się o kultywowaniu zwyczajów ludowych, do których należą szymborskie przywołówki czy słynny orszak mąteńskiej „kozy”.

Inowrocław stara się o własną szkołę wyższą, od dawna jednak stanowi silny ośrodek szkolnictwa średniego. W ostatnich dziesięcioleciach powstało wiele nowych placówek oświatowych, ale największe tradycje wiążą się z Liceum Jana Kasprowicza, w którego murach, obok samego patrona szkoły, uczyli się m.in. prymas Polski Józef Glemp oraz pierwszy polski transplantator serca prof. Jan Moll. Wyrazem szczególnej dbałości o własne tradycje są licznie ukazujące się wydawnictwa regionalne, a też i fakt, że w okresie powojennym honorowane obywatelstwo miasta otrzymali, obok prymasa, osoby badacze przeszłości - Aleksandra Cofta-Broniewska i Marian Biskup. Na uwagę zasługują sportowe osiągnięcia miasta. Niegdyś najgłośniej było o tutejszych bokserach, ciężarowcach i lekkoatletach, dziś zainteresowanie mieszkańców przeniosło się na koszykarzy pierwszoligowego ITK „Noteć”, którzy być może już w przyszłym roku zaprezentują się w nowej sali sportowo-widowiskowej. „Zdrowe miasto” to również czynna rekreacja, coraz bardziej powszechna na boiskach i kortach, w parku solankowym, na lotnisku Aeroklubu Kujawskiego, na krytej pływalni „Delfin” lub... na trasie biegu do partnerskiego Bad Oeynhausen.

W trzecie tysiąclecie inowrocławianie wchodzi z niemałym dorobkiem, ale stają się również wobec kolejnych zadań i problemów wynikających z rosnących potrzeb i aspiracji oraz wyzwań jakie niesie pędzący do przodu współczesny świat.

Edmund Mikołajczak

ZASTOSOWANIE OPROGRAMOWANIA VISEM/VISUM DLA STUDIÓW KOMUNIKACYJNYCH INOWROCŁAWIA

Na przełomie lat dziewięćdziesiątych dało się zaobserwować spadek zainteresowania pracami studialnymi nad układami komunikacyjnymi. Nadal do rzadkości należy wspieranie prac planistycznych stosownymi analizami ruchu drogowego. Kończą się okresy ważności opracowanych onegdaj planów ogólnych zagospodarowania przestrzennego, motoryzacja rozwijała się w ciągu ostatnich ośmiu lat niezwykle dynamicznie, stan dróg uległ zastraszającemu pogorszeniu nie mówiąc już o tym, że nowe inwestycje w budowie drogowym są dalece nie przystające do potrzeb ruchowych. Władze miast, szczególnie tych małych i średnich stają przed problemem gdzie i w jakiej kolejności inwestować skromne przecież środki finansowe na poprawę funkcjonowania układów komunikacyjnych. Coraz częściej spotykamy się pytaniami jak rozwijać i modernizować układy komunikacyjne wobec sprzeczności interesów i zapatrywań na te sprawy poszczególnych ugrupowań politycznych czy też lobby wśród władz gminnych. Proste sposoby wykorzystywania rezerw układów komunikacyjnych są w wielu przypadkach na wyczerpaniu a społeczności miast żądają poprawy sytuacji.

Jednym z podstawowych sposobów na uniknięcie konieczności rozwiązywania zasygnalizowanych problemów w sposób intuicyjny jest posiadanie w mieście materiałów dobrze inwentaryzujących zarówno ruch wraz z infrastrukturą go obsługującą, jak i środków umożliwiających ocenę różnych strategii poprawy i rozwoju układu komunikacyjnego. Dobrym rozwiązaniem może być tutaj opracowanie studium sytuacji komunikacyjnej danego miasta jednakże często w miastach mniejszych o niedostatecznej liczbie fachowców zajmujących się tą problematyką, istnieje niewielka lub prawie żadna świadomość jej złożoności. Studia tego typu są dość zróżnicowane co niechaj zilustruje w bardzo uproszczonym zakresie poniższy tekst.

1. STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO ROZWOJU MIASTA.

Celem studium jest tu identyfikacja kluczowych problemów funkcjonowania systemu transportowego miasta oraz opracowanie zasad i kierunków rozwoju zagospodarowania przestrzennego miasta.

Opracowanie powinno zawierać cztery zasadnicze części:

- diagnozę stanu istniejącego,
- scenariusze i prognozy,
- politykę transportową i
- koncepcję rozwoju systemu.

2. STUDIUM TECHNICZNO - EKONOMICZNE UKŁADU ULIC MIASTA

Celem studium jest tu analiza i ocena koncepcji układu drogowo - ulicznego miasta w całości lub wybranych elementów jego układu – mogą to być na przykład analizy:

- celowości i wyboru wariantu trasy obejścia miasta na wybranym kierunku przelotowym,
- całego węzła dróg krajowych w mieście,
- układu ulic określonej kategorii,
- wariantów etapowania rozbudowy układu drogowo – ulicznego.

Studium powinno pozwalać na ocenę funkcjonalną i ekonomiczną projektowanego badanego układu i może być przydatne nie tylko dla celów planistycznych ale również dla celów strategicznych i taktycznych zarządów dróg (np. ustalanie hierarchii potrzeb komunikacyjnych, konstrukcja wieloletnich planów inwestycyjnych itp.). W szczególnych przypadkach materiały za studium mogą być wykorzystane przy występowaniu o finansowanie inwestycji ze środków zagranicznych.

Studium takie powinno zawierać:

- ogólną charakterystykę obszaru badań,
- stan układu drogowego i dróg,

- koncepcję układu drogowego, (np. układ z planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta),
- analizę istniejącego ruchu drogowego i prognozę ruchu na istniejącym układzie drogowym,
- analizę prognozowanego ruchu drogowego i prognozę ruchu na projektowanym układzie drogowym,
- analizy funkcjonalne i ekonomiczne z wnioskami.

3. PROGRAM ROZWOJU UKŁADU DROGOWEGO MIASTA

Celem studium winny być analizy funkcjonowania istniejącego układu ulic, ocena funkcjonalna i ekonomiczna zamierzeń inwestycyjnych w najbliższej perspektywie. Chodzi tu o dostarczenie administracji miasta (zarządowi, radzie miejskiej, zarządowi dróg) materiałów pozwalających na obiektywną ocenę hierarchii potrzeb komunikacyjnych oraz na ekonomiczne uzasadnienie planowanych inwestycji. W konkretnych przypadkach wykonana analiza może pozwolić na wystąpienie o finansowanie ze środków zagranicznych np. PIARE.

Studium takie powinno zawierać:

- ogólną charakterystykę obszaru badań,
- stan układu drogowego i dróg,
- *analizę istniejącego ruchu drogowego i prognoza ruchu,*
- analizę istniejącego i prognozowanego ruchu na wariantach układu rozbudowanego o wybrane elementy,
- analizy funkcjonalne i ekonomiczne z wnioskami.

4. OCENA FUNKCJONOWANIA ISTNIEJĄCEGO UKŁADU DROGOWEGO

W opcji podstawowej celem studium jest tu analiza istniejących warunków ruchu na istniejącym układzie drogowo ulicznym miasta. W wyniku opracowania zarządzający drogami i ruchem powinien otrzymać wiarygodne informacje o natężeniu ruchu na wybranych elementach układu np. rozrządy ruchu na skrzyżowaniach itp. Zakres danych dostarczonych w opracowaniu powinien pozwolić na podejmowanie decyzji odnośnie organizacji ruchu i planowania robót w oparciu o obiektywne informacje. *Może to być również istotny element ułatwiający decyzje przy zarządzaniu drogami.*

W opcji rozszerzonej opracowana winna być opracowana prognoza ruchu co pozwala na analizę i ocenę rozbudowy układu drogowego wraz z analizą ekonomiczną rozbudowanego układu, zbliżając zakres opracowania do zakresu PROGRAMU ROZWOJU UKŁADU DROGOWEGO MIASTA.

Opcja rozszerzona powinna również pozwolić na sporządzanie wniosków o finansowanie inwestycji ze środków zagranicznych. Opcja rozszerzona może być traktowana jako pierwszy etap studium pod warunkiem, że kolejne etapy będą realizowane przed zdezaktualizowaniem się informacji uzyskanych w etapie pierwszym.

Studium tego typu powinno zawierać w opcji podstawowej:

- ogólną charakterystykę obszaru badań,
- ocenę stanu układu drogowego i dróg,
- analizę istniejącego ruchu drogowego i ruchu,
- analizę istniejącego ruchu na wariantach układu rozbudowanego o wybrane elementy,
- *analizy funkcjonalne z wnioskami.*

w opcji poszerzonej lub w II etapie studium:

- *prognozę ruchu,*
- analizę prognozowanego ruchu na istniejącym układzie drogowym,
- analizę prognozowanego ruchu na wariantach układu rozbudowanego o wybrane elementy,
- analizy funkcjonalne i ekonomiczne z wnioskami dotyczącymi zmodernizowanych elementów istniejącego układu lub wybranych elementów rozbudowanego układu (nowych ulic, obejścia lub obwodnic itp.)

Przykładem miasta, które zdecydowało się na trzeci rodzaj studium niech będzie Inowrocław, którego władze zleciły wykonanie opracowania pt. „PROGRAM TECHNICZNO EKONOMICZNY ETAPOWEGO ROZWOJU UKŁADU DROGOWO ULICZNEGO MIASTA INOWROCŁAWIA DO 2010 R.” nazywany dalej „Programem...”. W celu stworzenia podstaw dla opracowania „Programu...” wykonano ogólną charakterystykę obszaru badań i weryfikację stanu układu drogowego i dróg badania i analizy istniejącego ruchu drogowego. W celu rozpoznania więzów ruchu wykonano pomiary ankietowe ruchu zewnętrznego typu „źródło-cel” na wlotach dróg do miasta, pomierzono natężenia i rozrzady ruchu na wybranych najważniejszych skrzyżowaniach oraz przeprowadzono ankietę zachowań komunikacyjnych mieszkańców w ruchu wewnętrznym.

Wykonanie stosownych analiz ruchu wymaga zastosowania specjalistycznych „narzędzi” do obróbki danych o ruchu. W tym przypadku posłużono się pakietem oprogramowania firmy pvt SYSTEM Software und Consulting GmbH z Karlsruhe z Niemiec. W szczególności użyto programów:

- VISEM służącego do modelowania popytu na ruch opartego na „łańcuchach” aktywności komunikacyjnej mieszkańców miasta odniesionych do różnorodnych elementów będących „źródłami” i „celami” ruchu jak np. dwa najpopularniejsze - liczba mieszkańców czy miejsc pracy (patrz rysunek nr 1 i 2). Końcowym efektem zabiegów jest na tym etapie uzyskanie „więzów” ruchu, czyli liczby przemieszczeń ludzi pomiędzy poszczególnymi rejonami miasta w określony sposób np. pieszo lub samochodem (patrz rysunki 3 i 4).
- VISUM służącego do interaktywnego tworzenia modeli sieci drogowo-ulicznej (patrz rysunek nr 5) oraz do prowadzenia obciążeń tych modeli więzami ruchu zewnętrznego (uzyskanymi w np.: rezultacie przetworzenia wyników badań „źródło-cel” - patrz rysunek nr 6) i wewnętrznego pozyskanych w wyniku przetworzenia wyników badań zachowań komunikacyjnych mieszkańców za pomocą programu VISEM. Jednym z wielu efektów obciążenia układu komunikacyjnego ruchem może być np: uzyskanie rozrzadów ruchu na skrzyżowaniach (patrz rysunek nr 7), lub ilustracja danych z pomiarów w przekroju ulicy (patrz rysunek nr 8), lub efekt obciążenia ruchem elementu układu, który zamierzamy wybudować (porównaj rysunki nr 9 i 10)

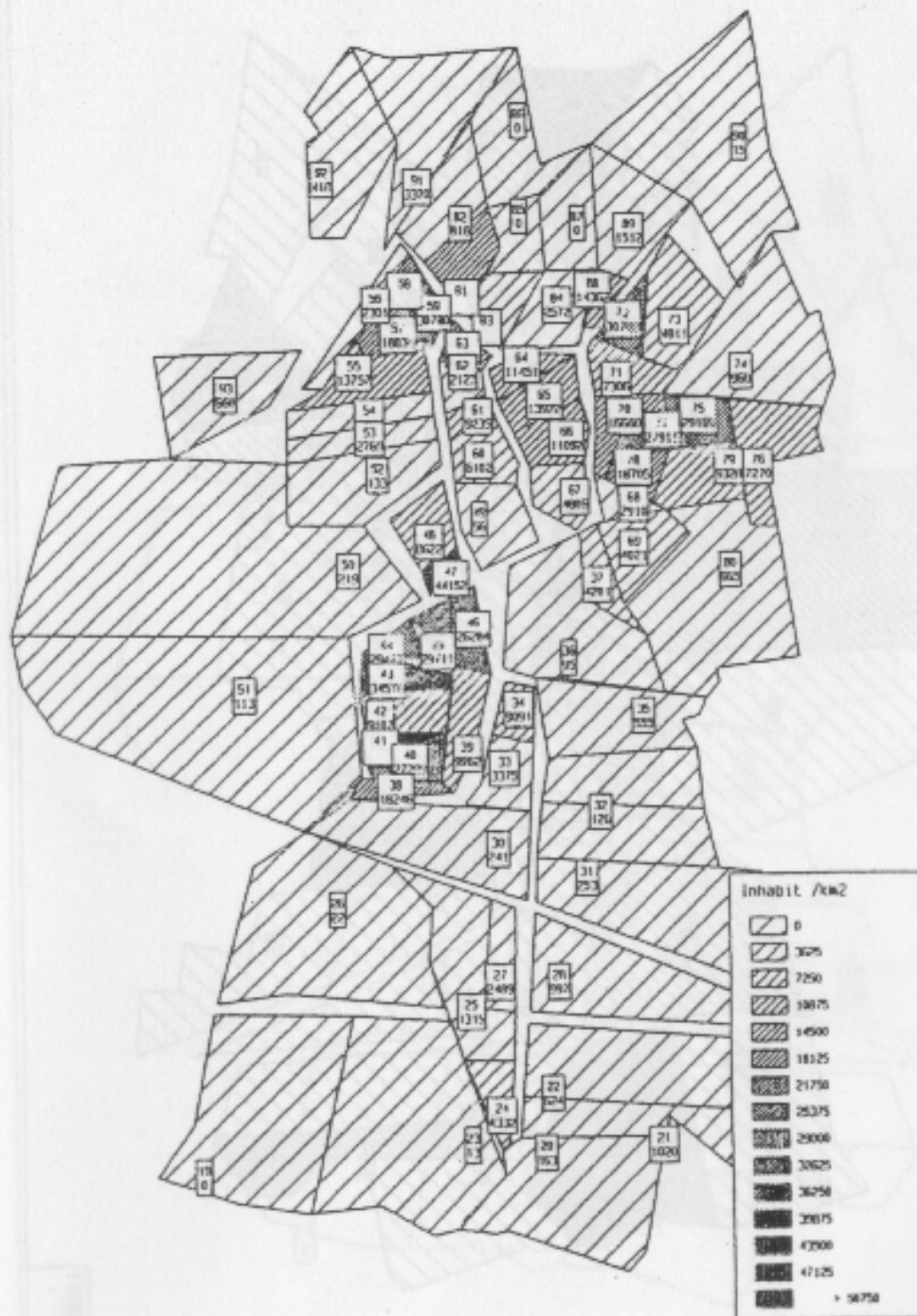
Nie jest celem w tym tekście opisywanie wymienionych programów, bo do tego służą stosowne podręczniki użytkownika, a jedynie krótkie wprowadzenie do pokazania w formie prezentacji „na żywo” kilkunastu wybranych możliwości użycia tych programów w pracach nad układem komunikacyjnym na przykładzie Inowrocławia - gdzie prace są obecnie na półmetku czyli odpowiadają etapowi oceny funkcjonowania istniejącego układu drogowego czyli w zakresie podanym w punkcie 4.

Można przyjąć w podejściu do problematyki planowania komunikacyjnego w miastach dwie strategie postępowania:

- w przypadku miasta o nie wystarczającej kadrze technicznej - powierzenie wykonania studium specjalistycznej jednostce projektowej, która posiada niezbędną wiedzę i doświadczenie oraz odpowiednie oprogramowanie, a potem korzystanie z usług tej jednostki przy okresowej aktualizacji danych i analizach szczegółowych problemów komunikacyjnych wraz z ich pojawianiem się w czasie,
- w przypadku miasta, które zechce powołać, lub już posiada kadrę gotową do przejęcia roli aktualizatora danych i analizatora problemów komunikacyjnych, powierzenie wykonania studium specjalistycznej jednostce projektowej, która posiada niezbędną wiedzę i doświadczenie oraz odpowiednie oprogramowanie. Następnie dokonanie zakupu niezbędnego oprogramowania i po stosownym przeszkoleniu własnej kadry do wykorzystywania tej ostatniej do okresowych aktualizacji danych i analiz szczegółowych problemów komunikacyjnych wraz z ich pojawianiem się w czasie.

Przyjęcie, którejs z strategii (lub ich kombinacji) jest uwarunkowane polityką komunikacyjną, którą miasto prowadzi lub chce prowadzić w przyszłości. Problemy komunikacyjne będą z całą pewnością narastać a co za tym idzie ich rozwiązywaniu będzie trzeba stawiać czoła. Można powiedzieć, że im wcześniej miasta to wyzwanie podejmą tym bardziej zredukują społeczne koszty zaniechania lub opóźnienia działań w tej materii,

z poważaniem Piotr Jan Graczyk



WISER 3.70 PTV system GmbH

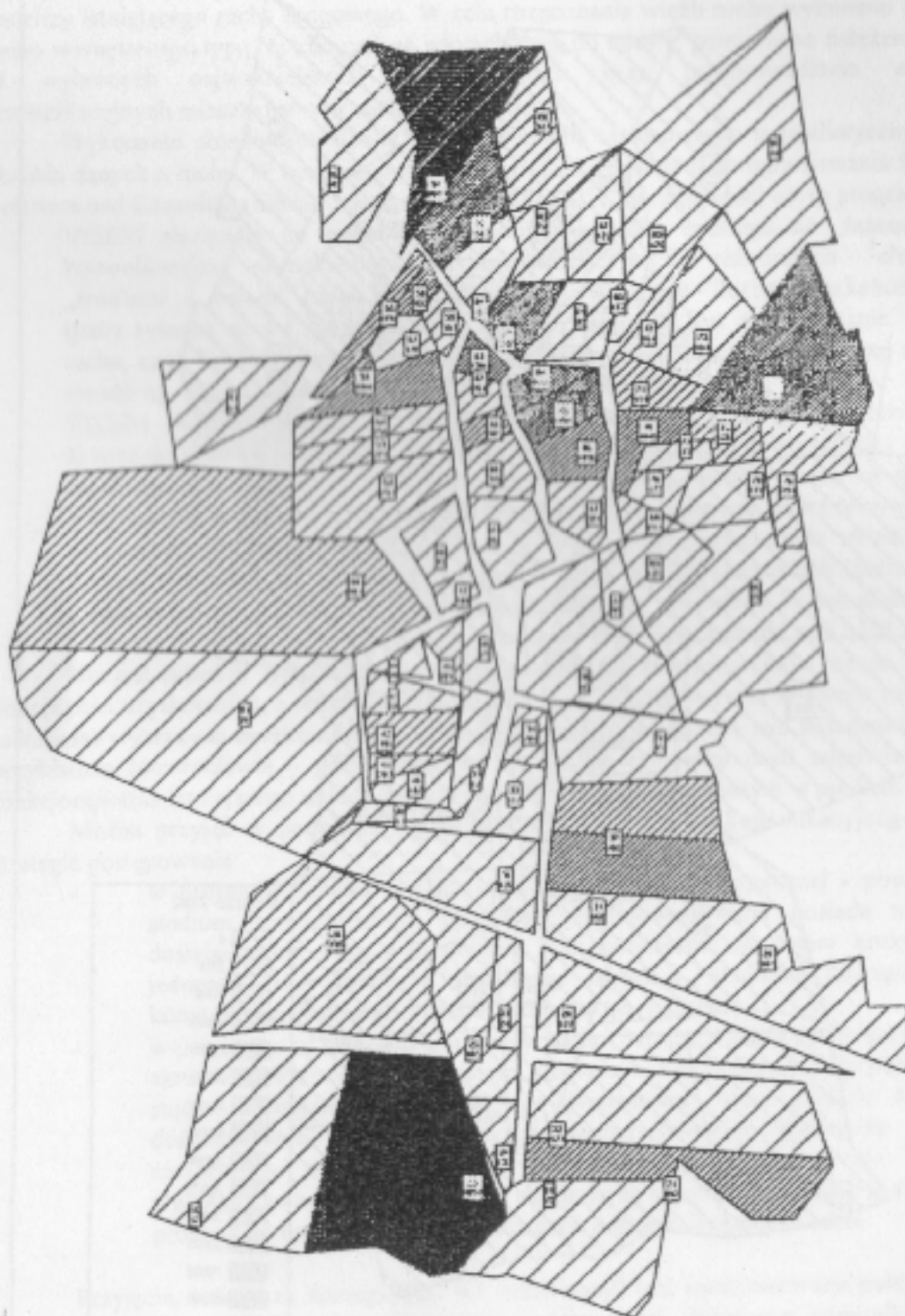
Beart: Romuald Chudy - row

IND 1

PRACOWNIA INŻYNIERII KOMUNIKACYJNEJ s.c. z Poznania

erstellt am: 09.05.98

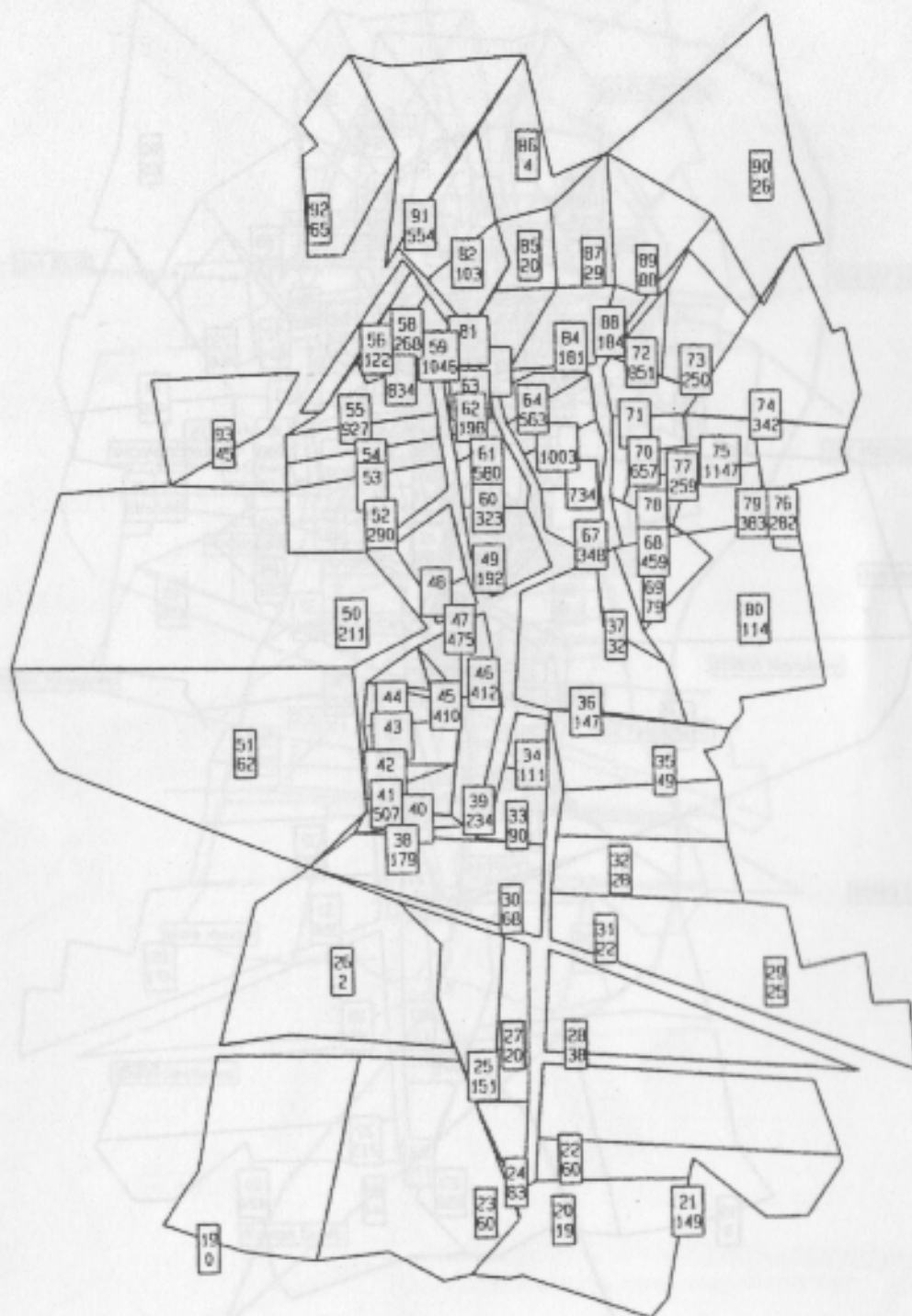
1 : 40000



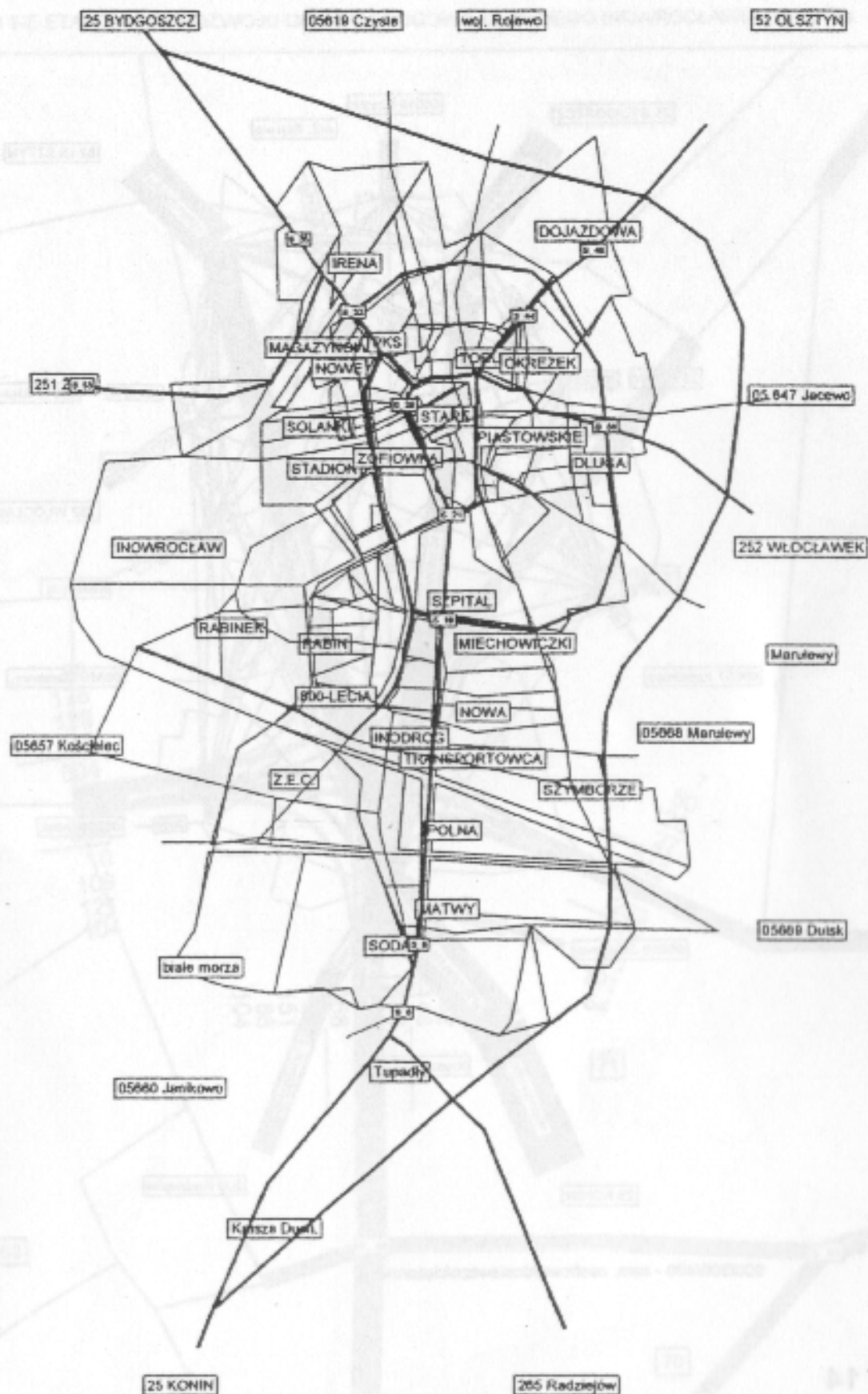
10

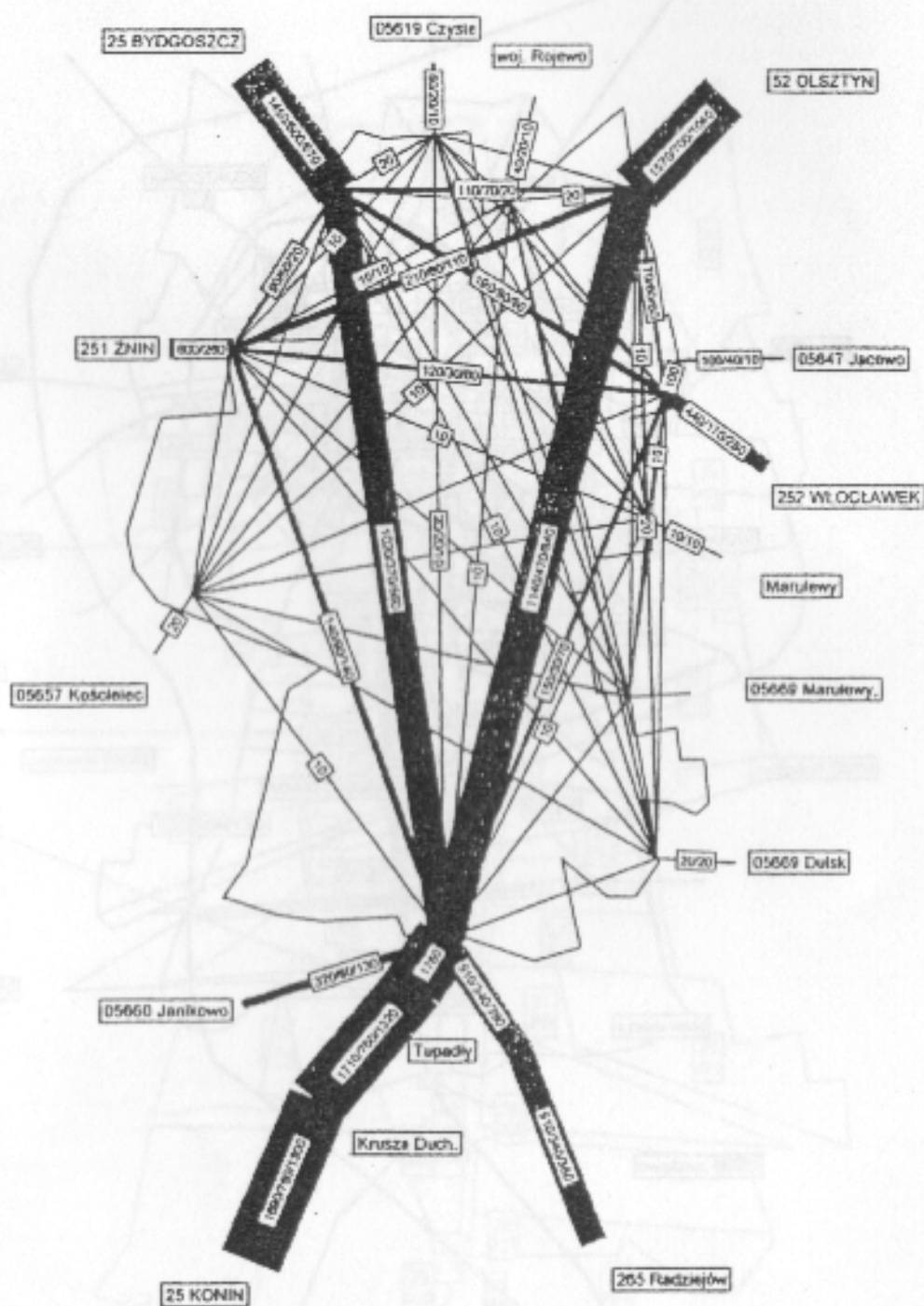


WSEK 3.70	PTV system GmH	Deart : Romuald Chudy - ros	(NO) 2
PRACOWNIA INŻYNIERII KOMUNIKACYJNEJ S.C. z Poznania			zrealiz. 09.05.98 1 : 40000









900/300/400 - sam. osobowe/dostawcze/ciężarowe



WSLUM 6.06 PTV system GmbH

PRACOWNIA INŻYNIERII KOMUNIKACYJNEJ s.c. z Poznania

licencja

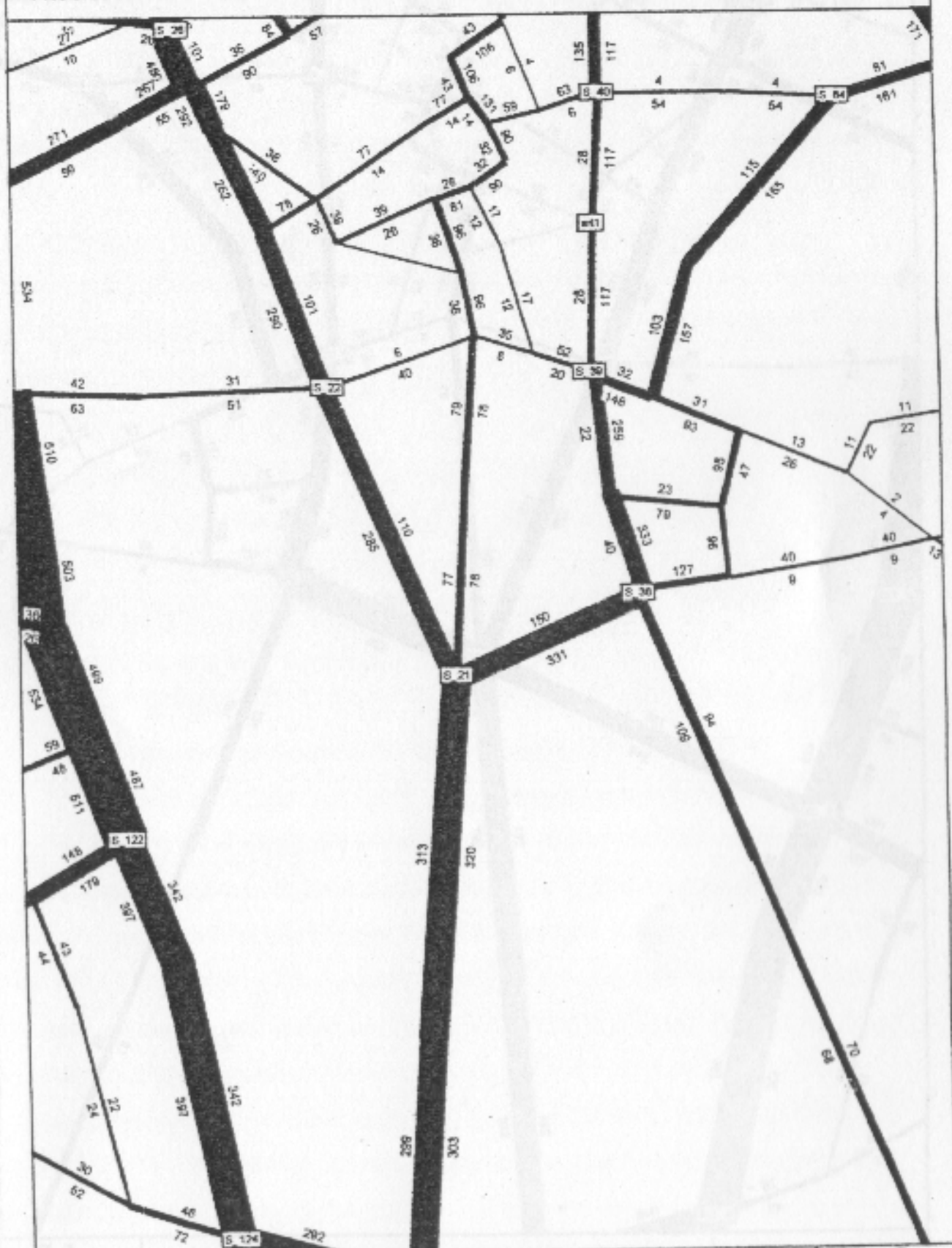
7

Rysunek: 05/10/96

POMIESZONA GODZINA SZCZYTU POPÓŁDNIOWEGO 14:45 - 15:45

1:4886

PROGRAM T-E ETAPOWEGO ROZWOJU UKŁADU DROGOWO-ULICZNEGO INOWROCŁAWIA DO 2010 r.



WISUM 8.08 PIV system Gmbr 1

PRACOWNIA INŻYNIERSKA KOMUNIKACYJNEJ s.c. z Poznania

Inocenas

9

Rysunek: 05/11/08

POMERZONA GODZINA SZCZYTU POPOLUDNIOWEGO 14:45 - 15:45

1: 8705

PROGRAM T-E ETAPOWEGO ROZWOJU UKŁADU DROGOWO-ULICZNEGO INOWROCŁAWIA DO 2010 r.



WISUM E.05 PTV system GmbH

PRACOWNIA INŻYNIERII KOMUNIKACYJNEJ s.o. z Poznania

WIDOK

10

Rysunek: 05/11/00

POMERZONA: GODZINA SZCZYTU POPOLEDNIOWEGO 14:45 - 15:45

1:8705

GAMBIT - 98

W dniach 7-8 maja br., w pięknych aulach Gdańskiej Politechniki odbyło się Międzynarodowe Sympozjum GAMBIT - 98, zatytułowane „Wypadki drogowe - skutek dynamicznego rozwoju motoryzacji, czy braku systemowych działań?”

Byłem na Sympozjum gościem twórcy i koordynatora tego programu, Pana Profesora Ryszarda Krystka, który z właściwą sobie swadą i humorem prowadził obrady i seminaria, podczas których polscy oraz zagraniczni przedstawiciele nauki wygłosili kilkanaście referatów a także informacji o dorobku swoim i swoich ośrodków.

Obszerny program Seminarium zawierał oprócz ogólnodostępnej Sesji Plenarnej także 5 zamkniętych Sesji tematycznych.

Referaty, doniesienia a może także przebieg dyskusji, zostaną opublikowane w materiałach poseminaryjnych, które jak sądzę, warto nabyć (za 50 zł).

● Co zapamiętałem?

Przede wszystkim zdumienie i zaskoczenie zagranicznych gości Seminarium, naszymi działaniami i rozwiązaniami.

Nie mogli oni zrozumieć dlaczego:

- nadal buduje się i utrzymuje wypadkogenne drogi o utwardzonych poboczach. Pokazanie na filmie jak taka droga sprzyja wzrostowi wymuszeń i „bezczelnych postaw siłowych”. Poinformowano, że takich dróg nie ma nigdzie na świecie.
- nie chroni się u nas pieszych uczestników ruchu; że w **świecie prawa** jeździ się i parkuje na chodnikach; że brak jest wzdłuż dróg miejsca dla przechodnia i rowerzysty, a tam gdzie są, często się je niszczy poszerzając jezdnię lub budując utwardzone pobocza;

- parlament, dysponując doświadczeniami świata, odrzuca rządowy projekt ograniczenia szybkości w miastach a po pewnym czasie, mimo braku nowoczesnych dróg, podnosi maksymalne limity;
- instruktorzy nauki jazdy mogą jeździć bez pasów, demoralizując już na początku swoich uczniów;
- nie ma w Polsce, żadnej organizacji chroniącej pieszych;
- sprawcy wypadków, mają zapewnioną ochronę i pomoc prawną (także „z urzędu”), a ich piesze ofiary muszą dochodzić odszkodowań na własny koszt;
- w strukturach administracyjnych państwa i Samorządów, likwiduje się lub obniża rangę istniejącym dotąd jednostkom pracującym na rzecz bezpieczeństwa i organizacji ruchu; żywym i świeżym, zdumiewającym przykładem była likwidacja w przeddzień Sympozjum Biura Ruchu Drogowego KG Policji, starszym likwidacja lub rozmydlenie władz komunikacyjnych (np. Wydziały Komunikacji w Urzędach Wojewódzkich i Miejskich), zamierzonym likwidacja takiego Wydziału w Warszawie;
- prasa i media nie korzystają ze światowych danych i nie chcą brać udziału w edukacji, a wręcz szkodzą jej ferując subiektywne wyroki o rozwiązaniach technicznych i organizacyjnych;
- brak jednolitej i dokładnej bazy danych, a policyjne szkice wypadków są niedostępne dla diagnostów ruchu.

Narastające zdziwienie i zdenerwowanie gości, znalazło ujście w żywiołowej wypowiedzi szwedzkiego Profesora Olafa Gunnarsona (Politechnika w Chalmers). Można ją sprowadzić do pytania: dlaczego nas nieśłuchacie? Dlaczego nie widzicie rezultatów naszych działań? Dlaczego nie wyciągniecie wniosków z własnych badań?

Wypowiedź ta, nie mająca szans zauważenia przez naszych polityków i organizatorów administracji - zaowocowała spontanicznym ukonstytuowaniem się redakcyjnej „Rady Profesorów”, która opracowała „Apel Międzynaro-

dowych Ekspertów BRD", który zawiera poniższe wnioski zamykające Seminarium (redakcja moja):

1. Trzeba w Polsce, w sposób natychmiastowy podjąć działania organizacyjne i techniczne po to aby złamać rosnącą tendencję wypadków; trzeba powszechnie wdrażać program GAMBIT, który popieramy.
2. Wśród powyższych działań należy przede wszystkim:
 - podnieść świadomość społeczeństwa o zagrożeniach i skutkach wypadków;
 - wprowadzić nowe limity prędkości 80 i 50 km/godz.. Uratuje to 2 tysiące żyć rocznie.
 - w większym stopniu segregować i uspakajać ruch drogowy;
3. Należy szybko stworzyć warunki organizacyjne dla powstania oficjalnej Bazy Danych o wypadkach i ruchu. Baza ta musi być zasilana przez Policję i dostępna dla służb i organizacji zajmujących się podnoszeniem poziomu BRD.
4. Konieczne jest wzmożenie kontroli policyjnych oraz sankcji mających na celu wyeliminowanie kierowców spożywających alkohol.
5. Niezbędne jest utworzenie w Polsce silnej organizacji BRD, posiadającej własny budżet i zasoby.
6. Wprowadzić natychmiastowo zakaz jeżdżenia po i parkowanie na chodnikach.
7. Odpowiedzialność za stan BRD muszą przejąć na siebie politycy.
8. Media powinny informować o stanie BRD i promować właściwe rozwiązania techniczne.
9. Należy wprowadzić obligatoryjnie dla wszystkich użytkowników aut stosowanie pasów bezpieczeństwa i fotelików; wzmocnić kontrolę w tym zakresie.

Apel zakończono deklaracją o kontynuowaniu międzynarodowej współpracy jaką rozpoczął z powodzeniem Pan prof. R. Krystek.

Ponadto:

Bardzo pouczającą była informacja o zamiarze wprowadzenia w Północnej Karolinie 3 stopniowego prawa jazdy:

- adept, mający minimum 16 lat przez 6-11 miesięcy może prowadzić samochód tylko w towarzystwie dorosłych, jeżeli przez ten okres nie naruży przepisów, będzie jeździł w pasach i trzeźwy, może starać się o uzyskanie tymczasowego prawa jazdy;
- z tymczasowym prawem, przez 12 miesięcy, może prowadzić tylko w dzień i nie wolno mu wozić młodocianych kolegów; po tym okresie, jeżeli przetrwał go bez zastrzeżeń i ma już skończone 18 lat może starać się o pełne prawo jazdy.

Bezpieczna przestrzeń w miastach, zdaniem V. Brandberga, przedstawiciela Szwedzkiego Związku Gmin, jest tam gdzie buduje się lub poszerza strefy dla pieszych i rowerzystów, tam gdzie ruch kołowy został tak uspokojony, aby dostosował się do pieszych, ponieważ niższa prędkość powoduje wyższą jakość życia.

Przy prędkości 30 km/godz. piesi mają szansę przeżycia, przy 50 km/godz. 50 % pieszych uczestników wypadków ginie, a przy 70 km/godz. ginie 70 %.

Głównymi przyczynami wypadków w Szwecji są poza nadmierną prędkością: wąskie przejścia, dziury i wykopy w pasie drogowym, krótkie zielone sygnaly dla pieszych, nie liczenie się z możliwościami ludzi starszych i sprawnych inaczej, zatrzymywanie rowerzystów razem z samochodami w strefie emisji spalin, a także oznakowanie nie sprzyjające pieszym i rowerzystom, jak podłużne, a nie poprzeczne „zebrzy” czy znaki drogowe mające tą samą wagę dla rowerzystów i samochodów.

Częstą przyczyną wypadków jest także ustawienie w chodnikach licznych przeszkód, w tym także oznakowania.

Ps. 1. Miałem zaszczyt i przyjemność powiadomić międzynarodowe grono o istnieniu naszego Stowarzyszenia, które przedstawiłem jako pozarządową organizację ogólnokrajową, zajmującą się m.in. pomocą, doradztwem dla Samorządów i lokalnej administracji w zakresie BRD, a także innych zagadnień inżynierii ruchu.

Ps. 2. Były także kuluary, były wspomnienia o tym co u nas było i zostało skutecznie wytępione przez kolejnych wojskowych i cywilnych „polityków”, było o tym, że w ciągu dwu lat dzielących pierwsze Seminarium GAMBIT od obecnego zginęło w wypadkach spore miasto.

Może, jak los pozwoli, w kolejnej nostalgii np. pod tytułem „UŻE BYŁO”.

13.05.1998

Augustyn (Jacek) Dobiecki

Międzynarodowe Seminarium GAMBIT '98

pod wysokim protektoratem
Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej

„WYPADKI DROGOWE - SKUTEK DYNAMICZNEGO ROZWOJU MOTORYZACJI CZY BRAKU SYSTEMOWYCH DZIAŁAŃ?”

Politechnika Gdańska 7-8 maja 1998

Program

Czwartek, 7 maja, godz. 11⁰⁰-15³⁰, Aula Główna

- 11⁰⁰ Otwarcie Seminarium - JM Rektor Politechniki Gdańskiej i Minister Transportu i Gospodarki Morskiej
- 11¹⁵ Prof. Ryszard Krystek, Referat wprowadzający: „*W drugą rocznicę zakończenia Programu GAMBIT*”
- 11³⁰ Prof. Marcel Haegi, Prezydent Europejskiej Federacji Ofiar Ruchu Drogowego: „*Wpływ śmierci i obrażeń na drodze na degradację jakości życia ofiar wypadków drogowych i ich rodzin*”
- 12⁰⁰ Prof. Claire Laberge-Nadeau, Uniwersytet w Montrealu, Kanada: „*Bezpieczeństwo w ruchu drogowym jako element programu poprawy zdrowia publicznego*”.
- 12³⁰ Mr Frank Cardimen, Dyrektor Stowarzyszenia Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Oakland, USA: „*Rola organizacji pozarządowych w działaniach na rzecz poprawy brd w USA*”
- 13⁰⁵ Przed głównym wejściem do PG zrobimy zbiorowe zdjęcie uczestników Seminarium
- 13⁰⁰ - 13³⁰ Przerwa (kawa będzie podawana w Klubie PG na parterze)
- 13³⁰ Mr Joop G. Goos, Dyrektor Stowarzyszenia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Holandii: „*Edukacja i informacja - inwestowanie w przyszłość*”
- 14⁰⁰ Dr Jan Busstra, Dyrektor Departamentu Współpracy Zagranicznej, Ministerstwo Transportu w Holandii: „*Trwały system bezpieczeństwa ruchu drogowego w Holandii*”
- 14³⁰ Mr Kim Hazelbaker, Dyrektor Instytutu Badań Wypadków Drogowych, Arlington, USA: „*Inicjatywy towarzystw ubezpieczeniowych w działaniach na rzecz poprawy bezpieczeństwa na drogach USA*”
- 15⁰⁰ Prof. Olof Gunnarsson, Politechnika w Chalmers, Szwecja: „*Model projektowania bezpiecznego miasta*”.

16³⁰ - 18³⁰ Sesja I - Programy regionalne

Nicole Muhlrud, Dyrektor Badań Naukowych Instytutu INRETS, Francja: „*Krajowa i lokalna polityka poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego we Francji*”.

Referaty krajowe: Instytut Transportu Samochodowego, Politechnika Krakowska, Profil, Politechnika Gdańska.

Piątek, 8 maja 1998

9⁰⁰ - 11⁰⁰ Sesja II - Bazy danych,

Kim Hazelbaker, Dyrektor Instytutu Badań Wypadków Drogowych, Arlington, USA: „*Bazy danych o wypadkach, kierowcach i pojazdach w USA*”

Referaty krajowe: Biuro Ruchu Drogowego KGP, Instytut Transportu Samochodowego, Profil, Akademia Techniczno-Rolnicza w Bydgoszczy, Politechnika Gdańska,

11⁰⁰ - 13⁰⁰ Sesja III - **Organiczenia prędkości,**

Timo Ernvall Uniwersytet w Oulu, Finlandia: „*Wpływ ograniczeń prędkości na bezpieczeństwo ruchu w Finlandii*”

Referaty krajowe: Biuro Ruchu Drogowego KGP, Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej - Sekretariat BRD, Fundacja GAMBIT, Politechnika Krakowska,

13⁰⁰ - 14⁰⁰ Obiad w Klubie PG

14⁰⁰ - 16⁰⁰ Sesja IV - **Uspokajanie ruchu,**

Valter Brandberg, Szwedzki Związek Gmin: „*Uspokajanie ruchu w Szwecji*”

Referaty krajowe: Politechnika Krakowska, Politechnika Łódzka, Profil, Politechnika Gdańska;

16⁰⁰ - 17⁰⁰ Sesja V - **Komunikaty i podsumowanie Seminarium**

Bogusław Chłystek ANWB Holland-Poland: „*Rola pomocy drogowej w poprawie bezpieczeństwa ruchu*” Jan Unarski, Instytut Ekspertyz Sądowych, Kraków: „*Wadliwość oznakowania jezdni jako przyczyna wypadków określonych typów*”

17⁰⁰ - Autokar z Politechniki do hotelu Hevelius

17⁰⁰ - 18³⁰ Czas wolny

18³⁰ - Autokar z hotelu Hevelius do Katedry w Oliwie

(Gościom z Trójmiasta oraz tym, którzy mieszkają poza hotelem Hevelius proponujemy spotkania przed Katedrą w Oliwie o godz. 19⁰⁰)

19⁰⁰ - 19³⁰ Koncert organowy w Katedrze Oliwskiej

20⁰⁰ - 23⁰⁰ Kolacja w lesie

23⁰⁰ - Autokar do hotelu Hevelius

Sobota, 9 maja 1998

9⁰⁰ - Autokar z hotelu Hevelius do Malborka

10⁰⁰ - 13⁰⁰ Zwiedzenie Zamku Krzyżackiego

13⁰⁰ - 14⁰⁰ Pożegnalny obiad w Malborku

15⁴⁰ - odjazd pociągu ekspresowego z dworca PKP w Malborku do Warszawy

15⁰⁰ - odjazd autokaru z Malborka do hotelu Hevelius w Gdańsku

Materiały seminaryjne, zawierające pełny tekst referatów wygłoszonych podczas sesji plenarnej i warsztatów, będą wysyłane na życzenie po wpłaceniu kwoty 50,-zł na konto: Wielkopolski Bank Kredytowy SA Oddział Gdańsk Nr 10901098-2903-128-00-0 Politechnika Gdańska, z adnotacją „Seminarium GAMBIT'98-012821”, (Uczestnicy warsztatów otrzymają materiały seminaryjne w ramach wniesionej opłaty konferencyjnej).

Instytucje zainteresowane umieszczeniem w materiałach seminaryjnych ogłoszeń promujących ich działalność proszone są o przygotowanie informacji w technice czarno-białej, w postaci gotowej do bezpośredniej reprodukcji. Koszt 1 strony formatu A-4 wynosi 500,- zł, które prosimy przekazać na ww. konto.

KILKA SŁÓW O ETYCE

Staramy się w Klubie zachować pewną atmosferę, niezbędną dla utrzymania przyjaźni, która jest główną motywacją naszego istnienia. Oczywiście nikt nie jest bez wad i drobne potknięcia są nieuniknione, ale generalnie (głęboko wierzę, że w tej sprawie się nie mylę) nauczyliśmy się uznawać (a nie tylko tolerować) nasze wady i nawyki. Często z nich żartujemy, ale bez złośliwości i zawiści.

Myślę, że nie jest to wyidealizowany obraz zbudowany przez prezesa oderwanego od t.zw. dołów, bo z zasady jestem blisko ziemi (choćaby z racji wzrostu) i nie mam skłonności do noszenia głowy w chmurach.

Jednej zasady przestrzegaliśmy na pewno - nie mówimy źle o firmach związanych z KLiR, a w szczególności o członkach wspierających.

Zakładamy, że każdy ma prawo prezentować swoje wyroby lub usługi na forum stowarzyszenia i odpowiadać na postawione pytania. Dalej decyduje rynek.

Dzięki temu w sposób naturalny i bez konfliktów wykruszyli się z naszego grona ci, którzy widzieli w Klubie tylko i wyłącznie sposób na zdobycie rynku a nie mieli do zaoferowania niczego naprawdę wartościowego.

Pozostali umieją korzystać z innej, bardzo cennej zasady - członkowie KLiR wspierają się nawzajem.

Że ta zasada działa odczuł nieomal każdy z nas, a na pewno ci, którzy utrzymują kontakty klubowe nie tylko ograniczone do oficjalnych spotkań ogólnych. Innego zdania mogą być tylko ci, którzy z różnych powodów spotykają się z członkami KLiR bardzo rzadko.

Dlatego z przykrością i oniemiały ze zdziwienia przeczytałem jedną z ostatnich reklamówek naszego członka wspierającego - firmy „SYGNAŁY” z Rybnika zatytułowaną:

PIERWSZY CAŁKOWICIE POLSKI STEROWNIK ACYKLICZNY SYGNALIZACJI ŚWIETLNEJ

Z reklamówki tej dowiadujemy się, że (...) „Dotychczas sygnalizacje acykliczne można było budować tylko w oparciu o kosztowne urządzenia firm zachodnich. Obecnie jednak Fabryka Urządzeń Sygnalizacyjnych i Teletechnicznych „SYGNAŁY” S.A w Rybniku jako pierwszy (!) i jak dotąd jedyny (!!!) w Polsce produkuje takie właśnie sterowniki. (...)”

Że firma oferuje, to bardzo dobrze. Jako człowiek, który ponad ćwierć wieku temu zaczął działania mające na celu przełamanie nieuzasadnionej niechęci do sterowania akomodacyjnego i nawet wychował jednego doktora w tej dziedzinie techniki zawsze z radością witam takie oferty.

Ale dlaczego klamią?

I do tego przekreślają wszystko co jako klub zrobiliśmy w tej sprawie? Nie mówiąc o tym, że w ten sposób został przekreślony sens mego osobistego zaangażowania.

„SYGNAŁY” przyjęliśmy na członka wspierającego KLiR 13 października 1994r. Pierwszą publikację o Lesznie zamieściliśmy co prawda w nr 21 naszego biuletynu z września 1994r. (spotkanie w Janowicach na zaproszenie firmy WIMED) ale w maju 1995r. mieliśmy w Lesznie seminarium poświęcone sygnalizacji akomodacyjnej, a obszernie materiały na ten temat zamieściliśmy w nr 24 naszego biuletynu. Potem przez prawie 3 lata spotykaliśmy się rozmawialiśmy nieraz o sterowaniu ruchem. Członek KLiR nie może takiej reklamy wytłumaczyć brakiem rozpoznania rynku.

Chciałbym zrozumieć powody takiego postępowania, podobnie jak powody postępowania innego naszego członka wspierającego - firmy „PROFIL”.

„PROFIL” organizuje od pewnego czasu na zlecenie GDDP konferencje na temat bezpieczeństwa ruchu. Na tegoroczną, trzecią z kolei zbierał zgłoszenia referatów do 30 grudnia 1997r.

Na moje zgłoszenie złożone bezpośrednio w sekretariacie firmy nie otrzymałem żadnej odpowiedzi do dzisiaj. Konferencja odbyła się ponad miesiąc temu.

Nie zdziwiłbym się gdyby organizator wystraszył się zwłaszcza mojego drugiego referatu i odmówił publikacji pod byle pretekstem.

Ale aroganckie, lekceważące milczenie? To już nie jest sprawa do rozważania w kategoriach etyki KLiR. W tym przypadku zostały naruszone elementarne zasady stosunków międzyludzkich.

Obie sprawy kwalifikują się moim zdaniem do rozpatrzenia przez sąd koleżeński następnej kadencji (obecny już nie ma szans), chyba że członkostwo wymienionych firm ustanie w sposób naturalny, do czego zresztą ostatnio zdecydowanie dążą moim zdaniem.

Ale opisałem oba przypadki nie po to żeby odprawiać sąd nad winnymi. Chciałbym przede wszystkim zmusić nas do refleksji na temat etyki. W dzisiejszych czasach takie rozważania są bardzo potrzebne.

Zygmunt Uzdalewicz

dr inż. Franciszek Pietrucha
Sekretarz Konferencji

„Profil” sp. z o.o.
Al. Jerozolimskie 144
02-305 Warszawa

Dotyczy: Zgłoszenia referatów na III KONFERENCJĘ organizowaną przez „Profil”
na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego

W związku z komunikatem nr 1 w sprawie j.w. przesyłam propozycje i
streszczenia 2 referatów na wymienioną na wstępie konferencję:

1. BEZPIECZNE ULICE URSYNOWĄ - program likwidacji wypadków na
drugorzędnym układzie ulic w gminie Warszawa-Ursynów;
2. O odpowiedzialności za wypadki

Zygmunt Uzdolewicz
29.11.94.

„PROFIL” Sp. z o.o.
02-305 Warszawa
Al. Jerozolimskie 144
tel. 823 53 88 fax 823 53-05
Kod pocztowy 00-813-000

Agatynski 29.12.94.

STEROWNIK AKOMODACYJNY TO NIE WSZYSTKO

Skoro już dotknęliśmy sprawy sterowania acyklicznego, chciałbym zwrócić uwagę na niebezpieczeństwo nadmiernego zaufania do doskonałości sterowników akomodacyjnych. Dyskutowaliśmy o tym przed dwoma laty w Bielsku Białej przy okazji prezentacji oferowanych sterowników.

W tym roku miałem okazję sprawdzić jak ten sam oferent nie potrafił wykorzystać reklamowanych możliwości sprzedawanych przez siebie sterowników lekceważąc elementarne zasady organizacji i sterowania ruchem oraz kształtowania geometrycznego skrzyżowań.

Aby problem przybliżyć, przytaczam poniżej wybrane fragmenty opracowania pt: „*Analiza funkcjonalno-ruchowa i projekt organizacji ruchu dla rozwiązania włączenia restauracji Mc Donald's do ul. 1 Maja w Rudzie Śląskiej*” wykonanego przez KPI „SYSTEM” z Katowic przy współpracy „SIGMA-SYSTEM” z Warszawy.

Cel i zakres opracowania

Opracowanie wykonane zostało na zlecenie firmy Mc Donald's Polska w związku z zasygnalizowanym przez Urząd Miejski w Rudzie Śląskiej niebezpieczeństwem wystąpienia utrudnień w rejonie planowanego włączenia restauracji Mc Drive do ul. 1 Maja.

W celu lepszego zidentyfikowania przyczyn i możliwości wystąpienia tych utrudnień przeprowadzone zostały pomiary ruchu na pobliskim skrzyżowaniu z ul. Zabrzeżską i ul. Wolności. Pomiary wykonane zostały w okresach szczytu porannego i popołudniowego.

Na tej podstawie opracowano analizę funkcjonowania całego skrzyżowania ze szczególnym uwzględnieniem ul. 1 Maja. W wyniku analizy zaproponowano rozwiązanie z zakresu organizacji ruchu umożliwiające włączenie restauracji Mc Donald's oraz dodatkowo przygotowano propozycje pełnego przystosowania skrzyżowania do pomierzonej na nim struktury i wielkości ruchu.

Opis stan istniejącego i planowanych rozwiązań

Wybudowanie restauracji Mc Donald's planowane jest w południowo - zachodnim narożniku skrzyżowania w pewnej odległości od ul. Zabrzeńskiej, przy której znajdują się istniejące obiekty handlowe i usługowe.

Przez skrzyżowanie ul. Zabrzeńskiej (jej kontynuacja w Zabrzu jest ul. Wolności) z ul. 1 Maja i ul. Wolności przebiega droga krajowa regionalna nr 925. Droga ta zapewnia połączenie pomiędzy drogą nr 4 i drogą nr 49 łącząc po drodze także drogi nr 92, 93 i 91. Przez skrzyżowanie przebiega ona w relacji południe - wschód t.zn. ul. 1 Maja i ul. Zabrzeńska (ramię wschodnie). Na 3 wlotach skrzyżowania występują tory tramwajowe pojedyncze, przebiegające niesymetrycznie wzdłuż ul. Zabrzeńskiej i ul. Wolności.

Skrzyżowanie zostało niedawno zmodernizowane. Przeprowadzono korekty geometryczne, polegające głównie na wydzieleniu skrętów w prawo - oddzielonych na 3 wlotach wysepkami. Przejścia dla pieszych są daleko odsunięte od obszaru centralnego skrzyżowania co wydłuża czasy ewakuacji, a tym samym czas stracony w każdej realizowanej sekwencji sygnałów.

Na skrzyżowaniu zainstalowano sygnalizację acykliczną realizującą potencjalnie 5 faz ruchu i jedno wcześniejsze przyrównanie wlotu. Tramwaje realizują swoje fazy ruchu w „cieniu” faz dla pojazdów kołowych.

Ulica 1 Maja w rejonie skrzyżowania została poszerzona do 5 pasów ruchu. Na dalszym odcinku ma 4 pasy.

W przyszłości, jeżeli zostaną utrzymane wcześniejsze plany ul. 1 Maja będzie przekraczała wiaduktem Drogową Trasę Średnicową GOP bez połączeń z tą trasą. Budowa trasy powinna zmniejszyć ruch na ul. Zabrzeńskiej, ale nie wpłynie istotnie na ruch na ul. 1 Maja (...).

Wyniki pomiarów ruchu.

(...) W szczycie porannym ($6^{30} - 7^{30}$) najbardziej obciążony jest wschodni wlot ul. Zabrzeńskiej (525 P/h), a najmniej zachodni wlot tej ulicy (335 P/h). Największe skręty w lewo zanotowano na ul. 1 Maja i ul. Zabrzeńskiej (wlot zachodni). Najmniejszy skręt w lewo (20-25 P/h) występuje na wlocie północnym ul. Wolności. Sumaryczne obciążenie skrzyżowania, rzędu 1800 P/h nie jest duże w tym okresie.

Znacznie większe obciążenie występuje na tym skrzyżowaniu w szczycie popołudniowym. W godzinie największego nasilenia ($14^{15} - 15^{15}$) ruch sumaryczny na skrzyżowaniu wynosi ok. 2500 - 2600 P/h.

Zdecydowanie najbardziej obciążony jest wlot ul. 1 Maja (od południa), na którym ruch kołowy jest prawie o 50% większy niż na następnym pod względem obciążenia ruchem wlocie (ul. Zabrzeńska od zachodu).

Także skręt w lewo z ul. 1 Maja jest największy na skrzyżowaniu, prawie o 50% większy niż skręt w lewo z ul. Zabrzeńskiej od zachodu.

Podobnie jak rano, najmniejszy ruch (rzędu 20 P/h) występuje w relacji w lewo z północy (...).

Analiza funkcjonalna skrzyżowania

(...) Analizowane skrzyżowanie dość dobrze funkcjonuje na 3 wlotach. Istotne zaburzenia występują głównie na najbardziej obciążonym wlocie południowym. Przy czym z sumy szerokości wlotów i sumarycznej wielkości ruchu nie wynika, aby przyczyną mogło być ogólne przeciążenie skrzyżowania.

Główną przyczyną jest nieprzystosowanie organizacji ruchu oraz parametrów sygnalizacji świetlnej do obecnego obciążenia wlotu południowego.

Jednym z powodów tego stanu może być wzrost ruchu w relacji z południa na północ i na zachód jaki nieraz występuje po zmodernizowaniu skrzyżowania. Nie można też wykluczyć niedostatecznego rozpoznania wielkości i struktury ruchu przed wykonaniem projektu modernizacji. Ponieważ nie dysponowaliśmy danymi o ruchu przed modernizacją, nie przeprowadziliśmy takiej oceny. Zresztą nie miało to znaczenia dla realizacji założonego celu opracowania.

Należy natomiast jednoznacznie stwierdzić, że potrzeby ruchu na wlocie ulicy 1 Maja wymagają ich zaspokojenia conajmniej poprzez zmiany parametrów sygnalizacji świetlnej:

- ☐ wprowadzenie wydzielonej fazy dla największego skrętu w lewo na skrzyżowaniu;
- ☐ zagwarantowania nie mniej niż 50% światła zielonego w każdej sekwencji sygnałów dla najbardziej obciążonej relacji na wprost na skrzyżowaniu (ponad 500 P/h/pas ruchu).

Ze względów bezpieczeństwa, przy występującej dysproporcji skrętów w lewo (ok. 1:10) należy bezwzględnie wprowadzić zakaz skrętu w lewo z północy z ulicy Wolności.

Także ze względów bezpieczeństwa należy wprowadzić sygnalizatory na drugiej linii warunkowego zatrzymania na wschodnim wlocie ul. Zabrzeńskiej, traktując linię warunkowego zatrzymania przed przejściem dla pieszych jako przedsygnał. Obecnie pojazdy skręcające w lewo, które zatrzymają się za przejściem dla pieszych (na ogół ciężarówki) często ruszają na fazę dla ruchu na wprost widząc jadące obok pojazdy.

Docelowo, warto wygospodarować drugi pas dla ruchu na wprost na wlocie ul. 1 Maja. Wymaga to drobnej korekty wysepek na wlotach ulic 1 Maja i Wolności. Warto też przy nadarzającej się okazji zmniejszyć powierzchnię skrzyżowania przybliżając przejścia dla pieszych do jego obszaru centralnego (...).

Proponowana organizacja ruchu

(...) Opracowano nową organizację ruchu na wlocie ul. 1 Maja, którą przedstawiono na rysunku. Organizacja ta uwzględnia następujące, wcześniej sugerowane założenia:

- I I dla skrętu w lewo z ul. 1 Maja zostanie wydzielona odrębna faza ruchu;
- I I ruch na wprost z ul. 1 Maja będzie miał zagwarantowane nie mniej niż 50% światła zielonego w każdej realizowanej sekwencji sygnałów;
- I I zostanie wprowadzony zakaz skrętu w lewo z ul. Wolności (wlot północny) (...).

(...) Jak już wspomniano wcześniej warunkiem koniecznym są zmiany parametrów sygnalizacji świetlnej w taki sposób, aby zostały zlikwidowane nieuzasadnione sumarycznym ruchem na skrzyżowaniu kolejki na ul. 1 Maja, zwłaszcza w relacji w lewo (...).

Daje to dostateczne gwarancje, że nie będzie konfliktu pomiędzy obsługą restauracji Mc Donald's i potrzebami ruchu na ul. 1 Maja.

Propozycje pełnego przystosowania skrzyżowania

Propozycje te, (...) przewidują korekty geometryczne istniejących wysepek zaprojektowane w taki sposób, aby uzyskać 2 pasy ruchu na wprost na wlocie ulicy 1 Maja oraz 2 pasy ruchu na pewnym odcinku wylotu na ul. Wolności.

Wskazane jest przeprowadzenie tych korekt przed istotnym wzrostem ruchu na wlocie ul. 1 Maja (...).

Zygmunt Uzdalewicz

UCHWAŁA nr 1/97

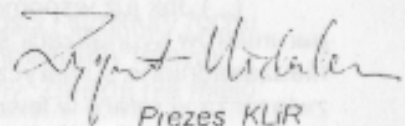
Zarząd Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu z dnia 12 września 1997r.
w sprawie przyjęcia nowych członków KLiR.

I. Na podstawie § 6 Statutu Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu, Zarząd KLiR postanawia przyjąć na członków Stowarzyszenia niżej wymienione osoby, które zgłaszały chęć uczestnictwa w KLiR

1. Andrzej Łączyński - Słupsk

2. Zbigniew Sobolewski - Słupsk

II. Osoby wymienione w pkt. I stają się pełnoprawnymi członkami KLiR z dniem podjęcia uchwały.


Prezes KLiR

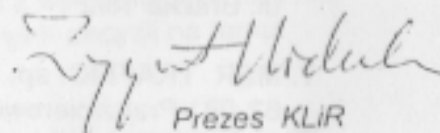
UCHWAŁA nr 2/97

Zarząd Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu z dnia 12 września 1997r.
w sprawie przyjęcia nowych członków KLiR.

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

1. ASTE FASTENER - Gdańsk

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


Prezes KLiR

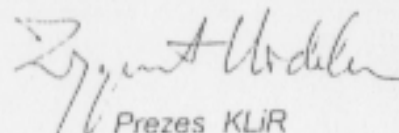
UCHWAŁA nr 1/98

Zarząd Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu z dnia 26 lutego 1998r.
w sprawie przyjęcia nowych członków KLiR.

- I. Na podstawie § 6 Statutu Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu, Zarząd KLiR postanawia przyjąć na członków Stowarzyszenia niżej wymienione osoby, które zgłaszały chęć uczestnictwa w KLiR

1. Florian Florczak - Gorzów Wielkopolski

- II. Osoby wymienione w pkt. I stają się pełnoprawnymi członkami KLiR z dniem podjęcia uchwały.


Prezes KLiR

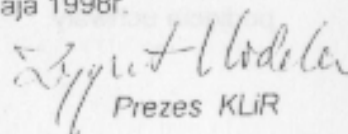
UCHWAŁA nr 2/98

Zarząd Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu z dnia 11 maja 1998r. w sprawie ustalenia aktualnej listy członków wspierających KLiR.

1. Zarząd KLiR po rozpatrzeniu deklaracji i potwierdzeń złożonych przez firmy wspierające dotychczas działalność Klubu Inżynierii Ruchu, oraz uwzględniając zaistniałe zmiany ustala, że wg stanu na dzień 30 kwietnia 1998r. członkami wspierającymi Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu są następujące firmy:

- | | |
|---|--|
| 1. APM s.c.
43-300 Bielsko-Biała
ul. Dąbrowskiego 14/5 | 2. ASTE FASTENER
80-556 Gdańsk
ul. Wielopole 7 |
| 3. COMLOT - Usługi projektowe
05-420 Józefów
ul. Grodebskiego 49a | 4. DRABPOL
42-200 Częstochowa
ul. Jagiellońska 67/71 |
| 5. EPOKE sp. z o.o.
00-028 Warszawa
ul. Bracka 18/2 | 6. FUSIT SYGNAŁY
44-251 Rybnik
ul. Sygnały 62 |
| 7. MSR TRAFFIC sp. z o.o.
62-081 Przeźmierowo
ul. Leśna 40 | 8. PUDIŻ sp. z o.o.
10-699 Olsztyn
ul. Jarocka 21 |
| 9. SANDPOL
26-400 Przysucha
pl. Kolberga 14 | 10. SIGMA-SYSTEM
01-616 Warszawa
ul. Mickiewicza 34/36 m 1 |
| 11. Wojewódzka Dyrekcja
Dróg Miejskich
16-400 Suwałki
ul. Sejneńska 51 | 12. ZABERD S.A.
50-529 Wrocław
ul. Borowska 1/3 a |
| 13. ZUTBO „Profil”
02-305 Warszawa
Al. Jerozolimskie 144 | |

2. Status członka wspierającego KLiR ustaje, jeżeli w ciągu kolejnych 6 miesięcy firma nie wywiązuje się z zadeklarowanego wsparcia działalności stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu przynajmniej na poziomie minimum określonego przez Walne Zebranie KLiR.
3. Zarząd KLiR będzie publikował w I kwartale aktualną listę członków wspierających na dany rok kalendarzowy.
4. Uchwała wchodzi w życie z dniem jej podjęcia z mocą od 1 maja 1998r.


Prezes KLiR

PORZĄDKUJEMY SPRAWY CZŁONKOWSKIE

Zarejestrowaliśmy się jako Stowarzyszenie po czterech latach funkcjonowania jako grupa nieformalna. Formalizowanie działalności trwało dość długo i jak się okazało niektórzy nawet nie zwrócili uwagi na zmianę naszego statusu. Nieuniknione były w tej sytuacji przypadki pewnego bałaganu typowego dla każdego okresu przejściowego.

Najwięcej niedomówień związanych było ze statusem członka wspierającego. Zapisy, które na ten temat znalazły się w naszym Statucie zostały wymuszone przez organ rejestrowy. Dlatego też na początku nie wiedzieliśmy jak rozwiązać niektóre sprawy organizacyjne. Nie do końca też rozumieli swoją rolę pierwsi członkowie wspierający.

Przyjęliśmy ich 9 września 1994r. Trzy firmy: iKOM, MSR TRAFFIC, PUDIz zgłosiły swoje deklaracje w poczuciu odpowiedzialności za KLiR, SCHNEIDER - w przypływie chwilowego entuzjazmu, a WiMED uhonorowaliśmy statusem członka wspierającego ... w uznaniu wcześniejszych zasług dla KLiR.

Nie powinno więc nikogo dziwić, że dwie ostatnie z wymienionych firm nie zareagowały w ogóle na pytania dotyczące jednoznacznych decyzji na temat dalszego członkostwa.

Rozczarowała nas firma SIEMENS, która kontakty z KLiR ograniczyła do pisemnego zgłoszenia chęci zostania członkiem wspierającym, a potem ... prawdopodobnie zmieniła zdanie.

Osobiście najbardziej żałuję, że wykruszył się iKOM - firma, która wspierała nas od początku istnienia KLiR.

Pozostało na „placu boju” 13 firm, które potwierdziły zainteresowanie dalszym wspieraniem działalności Klubu Inżynierii Ruchu. Czekamy na następnych chętnych. Status obecnych i byłych członków wspierających zawierają załączone zestawienia.

Następnym etapem będzie porządkowanie spraw członków indywidualnych. Nie jest celem prowadzonych działań usuwanie kogokolwiek z naszego grona wbrew jego woli, ale część osób wykruszyła się w sposób naturalny. Świadczy o tym coraz większa liczba listów zwracanych z adnotacją „adresat nieznany” oraz 55% osób zalegających ze składkami co najmniej od początku 1997r.

Zarząd KLiR podejmie uchwałę o skreśleniu z listy tych członków, którzy nie odpowiedzą na indywidualnie skierowane prośby o uregulowanie spraw formalnych i finansowych do dnia poprzedzającego Walne Zebranie KLiR.

FIRMY, KTÓRE ZREZYGNOWAŁY
z dn. 1.01.98r.

L.P.	NAZWA FIRMY	RELACJE FINANSOWE	
		ZAPŁACONE SKADKI DO	ZADŁUŻENIE
1.	iKOM	30.06.97r.	600,00

FIRMY, KTÓRE NIE ODPOWIEDZIAŁY NA PYTANIE

L.P.	NAZWA FIRMY	RELACJE FINANSOWE	
		ZAPŁACONE SKADKI DO	ZADŁUŻENIE
1.	SCHNEIDER	--	1.800,00
2.	SIEMENS	--	1.400,00
3.	WIMED	--	1.600,00

OBECNY STATUS CZŁONKÓW WSPIERAJĄCYCH KLIR

L.P.	NAZWA FIRMY	RELACJE FINANSOWE		PROPOZYCJE NA PRZYSZŁOŚĆ	UWAGI
		ZAPŁACONE SKŁADKI DO	ZADŁUŻENIE		
1.	EPOKE	31.12.97r.	--		
2.	FUSIT SYGNALY	30.06.97r.	300,00	225,00 zł/kw	obietnica ureg. zalegl. na najbl. seminarium
3.	MSR TRAFFIC	na bieżąco	--	cały czas na bieżąco	rozlicz. usługami
4.	PUDIZ	31.12.98r.	--	150,00 zł/kw	
5.	PROFIL	31.12.96r.	600,00		obietnica ureg. zalegl. w ciągu pół roku
6.	COMLOT	31.12.97r.	--		
7.	APM	31.03.98r.	--	300,00 zł/kw	
8.	SIGMA-SYSTEM	30.06.2001r.	--	nie mniej niż najniższe wpłaty	rozlicz. usługami + wpłaty
9.	SANDPOL	31.12.97r.	--		
10.	WDDM-Suwałki	31.12.97r.	--		rozliczono w ramach pokrycia kosztów seminarium
11.	DRABPOL	31.12.97r.	--	150,00 zł/kw	
12.	ZABERD sp. z o.o. ZABERD S.A.	-- 30.06.98r.	750,00 --	300,00 zł/kw	
13.	ASTE FASTENER	31.03.98r.	--	1000,00 zł/kw	

Wstępne Stanowisko Komisji Statutowej Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu w sprawie zmian w Statucie Stowarzyszenia

Komisja nie otrzymała żadnych wniosków co do zmian dotychczasowego Statutu. Równocześnie nie stwierdzono przypadków, w którym Statut stanowił istotną przeszkodę w funkcjonowaniu KLIR. Równocześnie Statut nie wydaje się być właściwym narzędziem do naprawiania KLIR, czy wyprowadzania organizacji z kryzysu. Wszystkie możliwe formy działania inżynierów ruchu w ich organizacji nie wykraczają zdaniem Komisji poza ramy dotychczasowego Statutu. Komisja stwierdziła jednak możliwość udoskonalenia Statutu i zgłasza kilkanaście propozycji poprawek. Większość z nich ma charakter porządkowy lub formalny i nie niesie za sobą istotnych skutków merytorycznych. W tej sytuacji, Komisja proponuje Walnemu Zebraniu trzy możliwe podejścia do zmian w Statucie:

- 1) Skoro Statut został zatwierdzony przez Sąd, a proponowane zmiany są "kosmetyczne" to nie ma sensu tylko go porządkować i (narażając się na kolejną procedurę biurokratyczną) przyjmować jakiegokolwiek zmiany.
- 2) Można pominać propozycje "kosmetyczne" i uchwalić jedynie zmiany niosące skutek merytoryczny. W propozycjach komisji są to pozycje 4 (najważniejsza!) oraz 3, 10 i 11.
- 3) Skoro zmieniamy Statut, to warto go uporządkować i wprowadzić wszystkie proponowane zmiany (oczywiście nie wyklucza się żadnych nowych propozycji, zgłoszonych przez kogokolwiek z członków KLIR na sali obrad).

Załącznik:

- "Propozycje zmian w statucie Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu"

Komisja Statutowa w składzie :

- Aleksander Deskur, przewodniczący;
- Wiesława Bajer;
- Jacek Okla;
- Bogusław Piasecki;

Stanowisko w całość uzgodniono drogą korespondencyjną. Ostateczne Stanowisko Komisji zostanie przyjęte przed Walnym Zebraniem w Inowrocławiu.

Propozycje zmian w statucie Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu

1. W §6 ust.3 w punkcie c) skreśla się słowa "ubiegania się o uprawnienia do"

Wg dotychczasowego statutu członkowie zwyczajni mają jedynie prawo do ubiegania się o uprawnienie do noszenia odznaki organizacyjnej KLIR. Równocześnie statut nie wskazuje w jaki sposób można się o to uprawnienie ubiegać (np. do jakiego organu składać wniosek; jakie warunki należy spełnić i w jaki sposób można się od niepomyślnej decyzji odwołać). W tej sytuacji proponuje się przyjęciem do KLIR członkom zwyczajnym umożliwić noszenie odznaki "od razu", uznając za wystarczającą wymaganą statutowo przy przyjęciu rekomendację przynajmniej jednego członka założyciela.

2. W dziale III "Struktura Organizacyjna i władze stowarzyszenia", przed dotychczasowym §10 dodaje się nowy §10 o treści "KLIR jest organizacją unitarną. Dla realizacji konkretnych przedsięwzięć lub celów statutowych mogą być tworzone, stałe lub tymczasowe, grupy i zespoły KLIR". Dotychczasowe paragrafy od nr 10 do 25 otrzymują kolejne numery od 11 do 26.

Dotychczasowa treść działu III statutu, wbrew tytułowi, mówi wyłącznie o władzach stowarzyszenia. Proponuje się dodać paragraf stwierdzający, że KLIR działa jako organizacja jednolita w całej Polsce (bez jednostek terenowych) i równocześnie uwzględnić możliwość i cel tworzenia doraźnych grup i zespołów, o czym statut dotąd wspominał tylko przy uprawnieniach Zarządu (§16).

3. W §12 (dotychczasowy §11) po ustępie 1 dodaje się ustęp 2 o treści "W Walnym zebraniu mogą brać udział z prawem głosu wszyscy członkowie KLIR (założyciele, zwyczajni i wspierający) oraz, jako obserwatorzy, goście zaproszeni przez Zarząd KLIR". Dotychczasowe punkty od 2 do 6 otrzymują kolejne numery do 3 do 7

Proponuje się określić, kto ma prawo uczestniczyć w Walnym Zebraniu. Brak takiego zapisu można interpretować np. jako konieczność wyproszenia z sali obrad osób nie będących członkami KLIR. Równocześnie rozstrzyga się prawo do udziału w głosowaniach. Dotychczasowy statut (w §24 i 25) mówi o "uprawnionych do głosowania członkach KLIR" nie definiując wcześniej kto jest "uprawniony". Wątpliwości mogą dotyczyć zwłaszcza członków wspierających. Dotychczasowy zapis (§7) stwierdza, że członek wspierający ma prawo "udziału we wszystkich formach działalności KLIR", ale nie jest jasne, czy dotyczy to głosowań. Proponuje się jednoznacznie nadać im takie prawo.

4. W §12 (dotychczasowy §11) zmienia się treść ustępu 6 (dotychczasowego 5) na: "Walne Zebranie może być zwołane w trybie nadzwyczajnym, na wniosek co najmniej dwóch członków Zarządu lub minimum 10 innych członków KLIR albo uchwałą Komisji Rewizyjnej, w terminie 2 miesięcy od daty wpływu wniosku do Zarządu".

Dotychczasowy zapis nie pozwalał zwołać Walnego Zebrania osobom nie będącym we władzach, nawet, gdy władze te nie wykonują swoich obowiązków. Proponuje się poszerzyć demokrację w KLIR, nadejść prawo zwołania nadzwyczajnego Zebrania grupie członków. Do dyskusji - liczba wymaganych pod wnioskiem podpisów i ewentualna konieczność znalezienia się w tej grupie członków założycieli. Równocześnie proponuje się, by o zwołaniu nadzwyczajnego zebrania nie decydował wniosek tylko jednej osoby - członka Zarządu lub Komisji Rewizyjnej

5. W §13 (dotychczasowy §12) po dotychczasowym punkcie 2 dodaje się nowy punkt 3 o treści "Zarząd wybiera ze swego grona dwóch wiceprezesów". Dotychczasowe punkty od 3 i 4 otrzymują kolejne numery 4 i 5.

Dotychczasowy statut (w §13) mówi o "wiceprezesie" (zastępującym prezesa podczas jego nieobecności), ale wcześniej nie stwierdza, że w ogóle taka funkcja w KLIR występuje. Proponuje się odpowiednio uzupełnienie statutu.

6. W §14 (dotychczasowy §13) zmienia się treść ustępu 2 na: "W czasie nieobecności prezesa KLIR, funkcję tę sprawuje wyznaczony przez niego wiceprezes"

Dotychczasowy statut nie definiuje, który z wiceprezesów zastępuje prezesa podczas jego nieobecności.

7. W §16 (dotychczasowy §15) w punkcie 2 skreśla się słowo "założyciele"

Wg aktualnego statutu zarządowi na jego zebraniu mogą doradzać wyłącznie członkowie założyciele. Proponuje się nadać to prawo także członkom zwyczajnym i wspierającym.

8. W §18 (dotychczasowy §17) w punkcie 5 dodaje się słowa "w obecności co najmniej dwóch członków"

Aktualny statut nie definiuje quorum, wymaganego dla podjęcia uchwał Komisji Rewizyjnej. Teoretycznie mogłaby je podejmować jedna osoba, gdyby pozostali członkowie nie przybyli na zebranie. Proponowany zapis wymaga, by za każdą uchwałą KR opowiedzieli się co najmniej dwaj jej członkowie.

9. W §21 (dotychczasowy §20) w punkcie 5 dodaje się słowa "w obecności co najmniej dwóch członków"

Aktualny statut nie definiuje quorum, wymaganego dla podjęcia uchwał Sadu Koleżeńckiego. Teoretycznie mogłaby je podejmować jedna osoba, gdyby pozostali członkowie nie przybyli na zebranie. Proponowany zapis wymaga, by za każdą uchwałą SK opowiedzieli się co najmniej dwaj jej członkowie.

10. W §24 (dotychczasowy §23) w punkcie 2 skreśla się słowa "spośród członków Zarządu"

Proponuje się, by Zarząd mógł powoływać pełnomocników spośród wszystkich członków KLIR, a nie tylko wśród członków Zarządu.

11. W §25 (dotychczasowy §24) skreśla się słowa "przy obecności co najmniej połowy członków KLIR uprawnionych do głosowania"

Obecnie do zmiany Statutu wymagana jest taka sama większość głosów jak do rozwiązania KLIR. Wydaje się przesadne, by nieobecni (czyli nieaktywni) musieli decydować o naszych sprawach. Proponuje się rezygnację z zapisu o koniecznej obecności ponad połowy członków, zachowując dla uchwalania zmian statutu wysoko kwalifikowaną większość (2/3 obecnych).

12. W załączniku nr1, we wzorze pieczęci zmienia się adres i telefon siedziby stowarzyszenia na "ul.Wilcza 33, 00-544 Warszawa; tel.629-97-28 fax: 629-09-76 "

Proponuje się niezbędną aktualizację wzoru pieczęci. Alternatywnie (i na wypadek dalszych zmian adresowych) można dopisać do załącznika słowa "adres i telefony zawarte w pieczęci KLIR mogą być zmienione"

opracował: Aleksandra Deskar, 24-04-23

Inter Metal

DIN EN ISO 9001

Szanowni Państwo,

Nasza firma ma przyjemność przedstawić ofertę produkcyjną w zakresie :

1. Barrier ochronnych
 - drogowych i mostowych z prowadnicą typu A i B, ocynkowane ogniowo
2. Konstrukcji stalowych
 - hale
 - słupy informacyjno - reklamowe
 - wieże antenowe
3. Bramy przemysłowe
4. Ogrodzenia

Nasz produkt spełnia warunki normy EN ISO 9001

Kontakt

Telefon

0048-52-3575085

FAX

0048-52-3575087

Adres

ul. Marcinkowskiego 150
88-100 Inowrocław
POLAND

E-mail:

internet@bydg.pdi.net

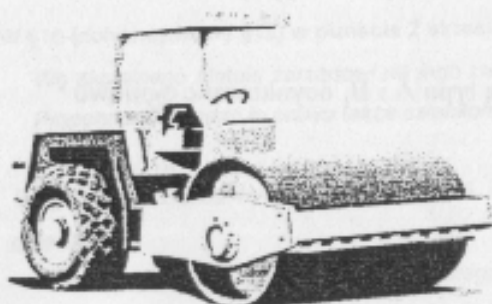


PRZEDSIĘBIORSTWO ROBÓT DROGOWYCH "INODROG"

SPÓŁKA Z O.O. 88-100 INOWROCŁAW
UL. BUDOWLANA 38

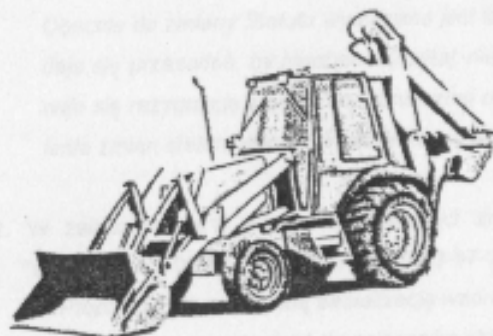
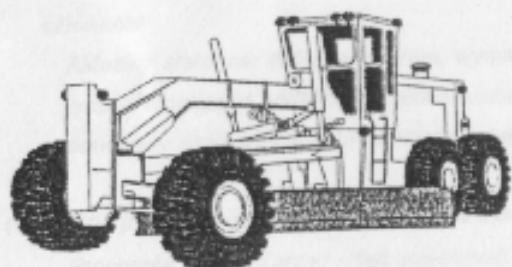
Telefony centrala (052) 357-64-12 ; (052) 357-00-12 ; fax (052) 357-57-85
Dyrektor (052) 357-66-61

PRZEDSIĘBIORSTWO WYKONUJE ROBOTY W ZAKRESIE BUDOWNICTWA
DROGOWEGO



OFERUJEMY:

- 1/ Budowę dróg ulic, chodników i placów;
- 2/ Modernizację dróg, ulic, chodników i placów;
- 3/ Bieżące utrzymanie dróg, ulic, chodników i placów;
- 4/ Budowę i bieżące utrzymanie urządzeń organizacji ruchu (sygnalizacji świetlnej, oznakowania pionowego i poziomego);
- 5/ Zimowe utrzymanie dróg;
- 6/ Naprawy po rozkopach;
- 7/ Usługi transportowo – sprzętowe;
- 8/ Sprzedaż materiałów drogowych i kruszyw naturalnych.



ZAPRASZAMY DO WSPÓŁPRACY !

