



STOWARZYSZENIE

ul. Buska 10, 02-924 Warszawa

KLUB INŻYNIERII RUCHU



Biuro Zarządu - ul. Leśna 40,
62-081 Przeźmierowo k/Poznania
skr. poczt. nr 20, tel. - fax: (0-61) 814-25-25

INFORMACJA

NR **35**

grudzień 1998r.



III Spotkanie KLIR-u w Samotnii 4 - 6. 09. 1998



KARKONOSZE



Schronisko Samotnia



DROGI MIEJSKIE

STRATEGII UTRZYMANIA I ROZWOJU

SIECI DRÓG KRAJOWYCH¹⁾

30 marca 1998r. kierownictwo resortu transportu i gospodarki morskiej przyjęło przygotowaną przez Generalną Dyрекcję Dróg Publicznych *Strategię utrzymania i rozwoju sieci dróg krajowych do roku 2015.*

Dokument ten, w przyjętej formie różni się znacznie od poprzedniej redakcji rozsyłanej do opiniowania na początku roku i mocno krytykowanej przez samorządy i organizacje samorządowe, zwłaszcza miejskie.

Autorzy *Strategii* ... zlikwidowali przyczyny krytyki i zarzutów w bardzo prosty sposób; usuwając punkty dotyczące miast i problemów miejskich. Cóż, można i tak. Chociaż trzeba przyznać, że dzięki dokonanyim zabiegom dokument stał się bardziej spójny i przejrzysty. Widocznie sprawy transportu w miastach wymagają opracowania odrębnej strategii dla obszarów zurbanizowanych.²⁾

Konsekwencją wymienionego na wstępie podejścia do sieci drogowej jest zamieszczona, w *Strategii* ... klasyfikacja problemów na tej sieci w stanie istniejącym, według której do jej głównych wad należy zaliczyć:

- brak autostrad i dróg ekspresowych, prawie wszystkie główne drogi są ogólnodostępne co powoduje kolizje pomiędzy poszczególnymi rodzajami ruchu oraz pomiędzy funkcją obsługi ruchu a funkcją obsługi otoczenia drogi;
- przenikanie tras drogowych obciążonych intensywnym ruchem przez centra obszarów miejskich;
- przebieg tras drogowych na znacznej ich długości przez tereny zabudowane;
- niedostosowanie parametrów geometrycznych dróg do wymagań współczesnego ruchu;

1) Artykuł złożony do druku w nr 7/98 „Transportu Miejskiego”, wycofany z druku w wyniku cenzury interwencyjnej Sekretarza Generalnego SITK dr. Henryka Komorowskiego. Artykuły, które ukazały się później w „Drogownictwie” (nr 9/98) i w „Polskich Drogach” (nr 9/98) nie dotyczą problemów miast.

2) Prawdopodobnie ma być opracowana odrębna strategia dla obszarów miejskich, ale jak na razie pomysłodawcy nie bardzo wiedzą co takie opracowanie ma zawierać.

- brak dostatecznej nośności dróg; niespełna 50% dróg krajowych dostosowano do nacisków 100 kN/oś, pozostałe do 60 - 80 kN/oś, podczas gdy w wielu krajach UE na głównych drogach obowiązuje standard nacisków 115 kN/oś;
- wzrost zatłoczenia dróg prowadzący m.in. do wzrostu liczby wypadków na drogach;
- zbyt mała ilość przepraw przez wielkie rzeki nadmiernie wydłużająca wiele relacji ruchu;
- wykorzystanie kilkudziesięciokilometrowych odcinków dróg przy przejściach granicznych dla postoju przez pojazdy oczekujące na odprawy paszportowo-celne.

Ostatnią z wymienionych wad pozostawiam bez komentarza.

Komentarza wymaga natomiast ocena finansowania sieci drogowej w stanie obecnym. Poza dyskusją jest wykazany 50% wzrost nakładów na sieć dróg krajowych poza miastami. Natomiast trudno się zgodzić ze stwierdzeniem, że na drogi krajowe w miastach prezydenckich nakłady wzrosły mniej ze względu na mniejszy udział środków pozabudżetowych. Nie jest przecież tajemnicą, że główną przyczyną jest podział środków z funduszu drogowego odwrotnie proporcjonalny do rozkładu ich wytwarzania t.j. krzywdzący dla miast. Wiadomo też, że właśnie w obszarach miejskich najczęściej do modernizacji dróg krajowych dokładają się inwestorzy przyległych obiektów oraz gminy, które nie są przecież do tego zobowiązane w świetle ustawy o drogach publicznych.

Natomiast dostęp do środków pozabudżetowych w dyspozycji rządu był dotychczas zamknięty dla miast, poza sporadycznymi wyszarpanymi z trudem środkami, jak np.: na Trasę Kwiatkowskiego w Gdyni.

Problemy te zmieniają jednak swoje znaczenie w konfrontacji z założonymi celami *Strategii* ...

Uzyskanie efektywnego, bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska systemu dróg krajowych w Polsce.

Cele szczegółowe

Realizacja autostrad i dróg ekspresowych w paneuropejskich korytarzach transportowych

Doprowadzenie stanu dróg i mostów do wymaganego standardu

Poprawa bezpieczeństwa ruchu

Zgodnie z tymi celami *Strategia* ... koncentruje się głównie na sieci obsługującej podróże dalekiego zasięgu krajowego i międzynarodowego. W związku z tym, założony program obejmuje:

- Realizację autostrad i dróg ekspresowych w paneuropejskich korytarzach transportowych.
- Dostosowanie pozostałych dróg międzynarodowych.
- Doprowadzenie dróg i mostów do stanu średnio dobrego.

Pogram został przystosowany do planowanej reformy administracyjnej kraju.

Wśród środków realizacji celów wymienia się zmiany legislacyjne (przepisy). Zakłada się, że aby uzyskać poziom pożądany należy podjąć działania w zakresie m.in.: realizacji autostrad i dróg ekspresowych w paneuropejskich korytarzach transportowych:

w zakresie autostrad

- A-1 - na całej długości
- A-2 - na całej długości
- A-4/A-12 - na odcinku Zgorzelec (Olszyna) - Tuchów
- A-8 - na odcinku Wrocław - Oleśnica

w zakresie dróg ekspresowych

drogi ekspresowe dwujezdniowe:	- 1299 km
Nr 3 odcinek Goleniów-Szczecin	- 28 km
Nr 5 odcinek (A-1) Świecie-Bydgoszcz-Poznań (A-2)	- 170 km
Nr 6 odcinek Obwodowa Trójmiasta	- 39 km
Nr 7 odcinek Płońsk-Warszawa-Radom, północna obwodowa Krakowa i Kraków-Rabka	- 249 km
Nr 8 odcinek Warszawa-Piotrków Trybunalski	- 121 km
Nr 10 odcinek (A-1) Toruń-Płońsk	- 146 km
Nr 17 odcinek Warszawa-Lublin-Piaski	- 170 km
Nr 18 odcinek Warszawa-Białystok	- 194 km
Nr 1, 15, 94, 944 odcinek Pyrzowice-Białsko Biała Zywiec-Zawardon i Bielsko Biała - Cieszyn	- 182 km

drogi ekspresowe jednojezdniowe:	- 2234 km
Nr 3 odcinek Świnoujście - Goleniów	- 66 km
Nr 5 odcinek Poznań-Wrocław	- 192 km
Nr 6 odcinek Goleniów-Wejherowo	- 273 km
Nr 7 odcinek Gdańsk-Płońsk, Radom-Kraków i Rabka-Chyzne	- 509 km
Nr 9 odcinek Rzeszów-Barwinek	- 91 km
Nr 10 odcinek Toruń-Szczecin	- 285 km
Nr 17 odcinek Piaski-Hrebenne	- 121 km
Nr 18 odcinek Białystok-Kuźnica	- 57 km
Nr 19 odcinek Budzisko-Lublin-Rzeszów	- 570 km
Nr 82 odcinek Piaski-Chełm-Dorohusk	- 70 km

- dostosowania pozostałych dróg międzynarodowych (E) i najważniejszych połączeń krajowych do standardów europejskich (przewiduje się budowę odcinków dróg ekspresowych na odcinkach dróg międzynarodowych o największym ruchu);

- doprowadzenia stanu dróg i mostów do wymaganego standardu:
(zakłada się uzyskanie średnio dobrego stanu nawierzchni i uzyskanie 10-12 letniego okresu pomiędzy kolejnymi remontami);
- podniesienie poziomu oznakowania dróg i likwidacja miejsc szczególnie niebezpiecznych do 2005 roku.

Zamieszczona w *Strategii ...* prognoza finansowa wykazuje, że przy założeniu wzrostu nakładów na infrastrukturę komunikacyjną (rozumianą jako wydatki infrastrukturalne związane z budową dróg, przejść granicznych i sieci kolejowych) o ok. 5% rocznie, do roku 2005 może zabraknąć środków z budżetu na realizację programu w wysokości 250-300 mln. zł. rocznie (przy planowanych wydatkach 2.347 mln. zł. rocznie). Dlatego przygotowano również wariant programu na poziomie minimum potrzeb.

Wielkość środków na drogi w Polsce możliwych do pozyskania z funduszy pomocowych UE oszacowano dla dwóch okresów:

- przed wstąpieniem Polski do EU (ok. 2002 r.)
- po wstąpieniu do UE (od 2003 r.)

W pierwszym okresie możliwe do wykorzystania będą następujące fundusze i programy:

- Grupa programów Phare 1998 - 2002
- Fundusze Pre-Akcesyjne: ISPA 2000-2002
- Fundusz Rozwoju Obszarów Wiejskich 2000 - 2002
- Kredyty z EBI.

W drugim okresie istnieje możliwość znacznego wzrostu środków pomocowych. Przewiduje się możliwość wykorzystania następujących funduszy:

- Fundusz Kohezji (CF)
- Fundusze strukturalne (FS)
- Specjalna linia budżetowa dla TEN (paneuropejska sieć drogowa Trans European Network)
- Kredyty EBI.

Zestawienie środków możliwych do pozyskania z tych programów i funduszy w wariantach ostrożnym i optymistycznym, przedstawia się następująco:

Rodzaj Funduszu	W latach		Razem 1998-2015
	1998-2002	2003-2015	
PHARE (Transport)			
PHARE-CROSS BORDER	180-310	-	180-310
ISPA	130-170	-	130-170
FR Obsz. Wiejskich	150-225	-	150-225
F. KOHEZJI	30-60	-	30-60
F. STRUKTORALNE	-	8000-9000	8000-9000
BUDZET TEN	-	360-900	360-900
EBI	-	130-200	130-200
	200-400	1000	1200-1400
RAZEM (MECU)	690-1165	9490-11100	10180-12265
Średniorocznie (MECU)	138-233	730-854	566-681

Analizując możliwości pokrycia potrzeb związanych z realizacją strategii utrzymania i rozwoju sieci dróg krajowych do roku 2015 ze źródeł poza budżetowych można pozyskać ze środków pomocowych:

przy średniej prognozie
w okresie do roku 2005 pokrycie ok. 65% potrzeb minimalnych
50% potrzeb pożądanых
w okresie lat 2006-2015 pełne pokrycie potrzeb minimalnych i pożądanых.

Wynika z tego potrzeba pozyskania znaczących środków prywatnych w okresie do roku 2005, szczególnie dla realizacji programu autostradowego (koncesje). Alternatywą jest spowolnienie programu autostradowego do roku 2002 i znaczne przyspieszenie w latach następnych przy pełnym wykorzystaniu funduszy pomocowych.

Przewiduje się, że powyższa Strategia będzie aktualizowana po każdorazowym opracowaniu Strategii średniookresowej.

Pierwsza aktualizacja nastąpi w roku 2001.

Jednym z bardzo istotnych elementów omawianego dokumentu są opracowane zasady współpracy administracji rządowej z władzami samorządowymi, oraz funkcjonowanie wynikających z tych zasad Komisji Kwalifikacyjnych działających przy Generalnym Dyrektorsie Dróg Publicznych i przy naczelnym dyrektorach okręgów dróg publicznych.

Nie wyjaśniono w *Strategii* ... czy miasta dzięki temu będą miały szanse na naprawę wytkniętych na wstępie, nie zawinionych przez siebie błędów, ale na wszelki wypadek podajemy treść tych dokumentów w całości do ewentualnego wykorzystania.

Zasady **współpracy administracji rządowej z władzami samorządowymi**

<u>Cel:</u>	Lepsze wykorzystanie środków finansowych poprzez osiągnięcie efektu synergicznego współpracy samorządów z Ministerstwem Transportu i Gospodarki Morskiej przy uwzględnieniu podmiotowego znaczenia samorządów w realizacji wspólnych inwestycji
<u>Działania:</u>	Określenie środków finansowych na następne lata oraz wybór nowych zadań do wspólnej realizacji
<u>Kryteria:</u>	1. Zgodność z planem zagospodarowania przestrzennego 2. Preferencje dla zadań zlokalizowanych na strategicznych ciągach drogowych 3. Efektywność ekonomiczna planowanych zadań 4. Szybkość uzyskania efektu użytkowego, możliwość etapowania prac 5. Skala efektu użytkowego 6. Deklarowany udział własny samorządu, ewentualnie inny 7. Stopień przygotowania inwestycji 8. Wiarygodność - wywiązanie się z deklarowanych udziałów przy realizacji poprzednich inwestycji.

Tryb zgłaszania i przyjmowania zadań do finansowania

Tryb zgłaszania i przyjmowania zadań do finansowania ustalono w oparciu o Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 września 1997r. w sprawie szczegółowych zasad planowania i finansowania inwestycji dotowanych z budżetu państwa (Dz.U. Nr 109, poz. 702), a w szczególności § 2 i § 6 tego rozporządzenia.

1. Zgłaszanie wniosków:

Władze samorządowe zamierzające włączyć się do wspólnej z administracją drogową realizacji zadań drogowo-mostowych mogą zgłaszać odpowiednie wnioski do:

- Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych - jeśli koszt zadania przekracza 10 mln. zł.,
- właściwych dyrekcji okręgowych dróg publicznych - dla pozostałych zadań.

2. Rodzaje i treść wniosków

a) wnioski dla zadań o koszcie przekraczającym 10 mln. zł. powinny zawierać:

- potwierdzenie, że zadanie jest zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego i są możliwości pozyskania terenu pod budowę,

- koncepcję programowo-przestrzenną, zatwierdzoną przez KOPI przy Generalnym Dyrektorsie Dróg Publicznych i posiadającą pozytywną opinię w zakresie ochrony środowiska, wraz z szacunkowym zestawieniem kosztów,
 - analizę efektywności ekonomicznej (IRR),
 - uzasadnienie celowości inwestycji oraz jej lokalizacji,
 - harmonogram rzeczowo-finansowy dla całego zadania,
 - dane o planowanych źródłach finansowania.
- b) wnioski dla pozostałych zadań powinny zawierać:
- potwierdzenie, że zadanie jest zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego i są możliwości pozyskania terenu pod budowę,
 - koncepcję programowo-przestrzenną, posiadającą pozytywną opinię ZOPI przy Naczelnym Dyrektorsie Okręgu Dróg Publicznych, wraz z szacunkowym zestawieniem kosztów,
 - uzasadnienie celowości inwestycji oraz jej lokalizacji,
 - harmonogram rzeczowo-finansowy dla całego zadania,
 - dane o planowanych źródłach finansowania.

Preferowane będą wnioski dla zadań:

- zlokalizowanych na strategicznych ciągach drogowych oraz
- o dużym udziale finansowym samorządów.

3. Rozpatrzenie wniosków

Wnioski rozpatrywać będzie Komisja Kwalifikacyjna działająca:

- przy Generalnym Dyrektorsie Dróg Publicznych - dla zadań określonych w pkt. 2a).

W skład Komisji wejdą:

- przedstawiciel Dep. Polityki Transportowej MTiGM
- przedstawiciel Dep. Ekonomiki i Finansów MTiGM
- przedstawiciel Konwentu Wojewodów
- przedstawiciel Unii Metropolii Polskich
- przedstawiciel Związku Miast Polskich
- przedstawiciele GDDP

- przy Naczelnym Dyrektorsie Okręgu Dróg Publicznych - dla zadań określonych w pkt. 2b).

W skład Komisji wejdą:

- przedstawiciel Wojewódzkiego Sejmiku Samorządowego
- przedstawiciel Unii Metropolii Polskich
- przedstawiciel Związku Miast Polskich
- przedstawiciel DODP

4. Tryb pracy Komisji Kwalifikacyjnej

Komisja będzie pracować w oparciu o Regulamin Pracy Komisji Kwalifikacyjnej (zał. 6a i 6b do Strategii).

Środki dyscyplinujące:

Monitoring prowadzenia inwestycji i wywiązania się przez strony ze zobowiązań wynikających z podpisanych umów i porozumień.

REGULAMIN

prac Komisji Kwalifikacyjnej działającej przy Generalnym Dyrektorsie Dróg Publicznych do rozpatrywania zgłoszonych wniosków o finansowanie zadań na drogach krajowych

I. Skład Komisji

1. W skład Komisji wchodzi specjaliści desygnowani przez:
 - Departament Polityki Transportowej
 - Departament Budżetu i Finansów
 - Konwent Wojewodów
 - Związek Miast Polskich
 - Unię Metropolii Polskich
 - Generalną Dyрекcję Dróg Publicznych
2. Przewodniczącą Komisji wyznacza Generalny Dyrektor Dróg Publicznych
3. Obsługę biurową prac Komisji zapewnia Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych

II. Przedmiot prac Komisji

1. Komisja rozpatruje wnioski dotyczące budowy i modernizacji dróg krajowych, których wartość przekracza 10 mln. zł., składane przez władze samorządowe w oparciu o następujące kryteria:
 - zgodność z planem zagospodarowania przestrzennego,
 - preferencje dla zadań zlokalizowanych na strategicznych ciągach drogowych,
 - efektywność ekonomiczna planowanych inwestycji,
 - szybkość uzyskania efektu użytkowego, możliwość etapowania prac,
 - skala efektu użytkowego,
 - deklarowany udział własny samorządu, ewentualnie inny,
 - stopień przygotowania inwestycji,
 - wiarygodność - wywiązanie się z deklarowanych udziałów przy realizacji poprzednich inwestycji.
2. Wnioski opracowane z uwzględnieniem ustaleń „Strategii utrzymania i rozwoju sieci dróg krajowych do roku 2015” winny posiadać:
 - potwierdzenie, że zadanie jest zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego i są możliwości pozyskania terenu pod budowę,
 - koncepcję programowo-przestrzenną wraz z analizą efektywności ekonomicznej (IRR) i szacunkowym zestawieniem kosztów,

Komputerowy system wspomagający zarządzanie siecią dróg

Szkolenie Kazimierz Dolny '98



Od ostatniego spotkania którego tematem był komputerowy system wspomagający zarządzanie siecią dróg minął rok. W tym czasie w istniejącym oprogramowaniu wprowadziliśmy szereg udoskonaleń i zabezpieczeń eliminujących możliwość popełnienia błędu, wprowadziliśmy nowe elementy oznakowania, ale przede wszystkim chcemy zwrócić uwagę na nowości:

- aplikację do wizualizacji natężenia ruchu na sieci

PotOMO

- wersję Lite programu dla Windows:

interCAD OMO.

Za oprogramowaniem wspomagającym zarządzanie siecią dróg - Aplikacje OMO dla wellCAM przemawiają niskie koszty zakupu, łatwa rozbudowa o kolejne aplikacje tematyczne, kompleksowość wdrożenia i stała opieka ze strony producenta oprogramowania - firmy iKOM. Wyróżniającą cechą OMO jest fakt iż zawiera komplet narzędzi do wykonania mapy numerycznej na bazie istniejących opracowań geodezyjnych, oraz system stałej aktualizacji mapy numerycznej na bazie realizowanych projektów technicznych czy inwentaryzacji powykonawczej.

Oznacza to w praktyce, że nie staniecie Państwo po zakupieniu systemu wellCAM OMO przed koniecznością uzupełnień o kolejne programy, a co bardziej istotne przed koniecznością nauki nowego oprogramowania, lub zatrudnienia specjalisty do jego obsługi czy zlecenia prac na zewnątrz. System szkolenia, stałego nadzoru i pomocy dla użytkowników rozszerzyliśmy dzięki nowym możliwościom technicznym o usługi internetowe. Znajdziecie nas pod adresem www.ikom.lublin.pl zawsze z najświeższymi wiadomościami o oprogramowaniu, a pisząc do nas w pocście internetowej na adres ikom@ikom.lublin.pl w ciągu kilku minut otrzymacie odpowiedź lub brakujący plik, w cenie lokalnej rozmowy telefonicznej (np. 15 min. połączenie to koszt 5 impulsów po 21 groszy = 1,10 zł, co odpowiada cenie przesłania pliku 1MB).

Na dzień dzisiejszy w skład oprogramowania wspomagającego zarządzanie siecią dróg wchodzi aplikacje programowe oparte na programie środowiskowym wellCAM (DOS)

OMO v. 9.14 - Operacyjna Mapa Oznakowania

PomOMO v.9.14 - Pomiary ruchu

PotOMO v 9.14 - Potoki ruchu

SygOMO v.9.14 - Sygnalizacja

RekOMO v 9.14 - Reklamy w pasie drogowym

OMU v.9.14 - Operacyjna Mapa Utrzymania Ulic

aplikacje programowe oparte na programie środowiskowym interCAD (Windows 95/98/NT)

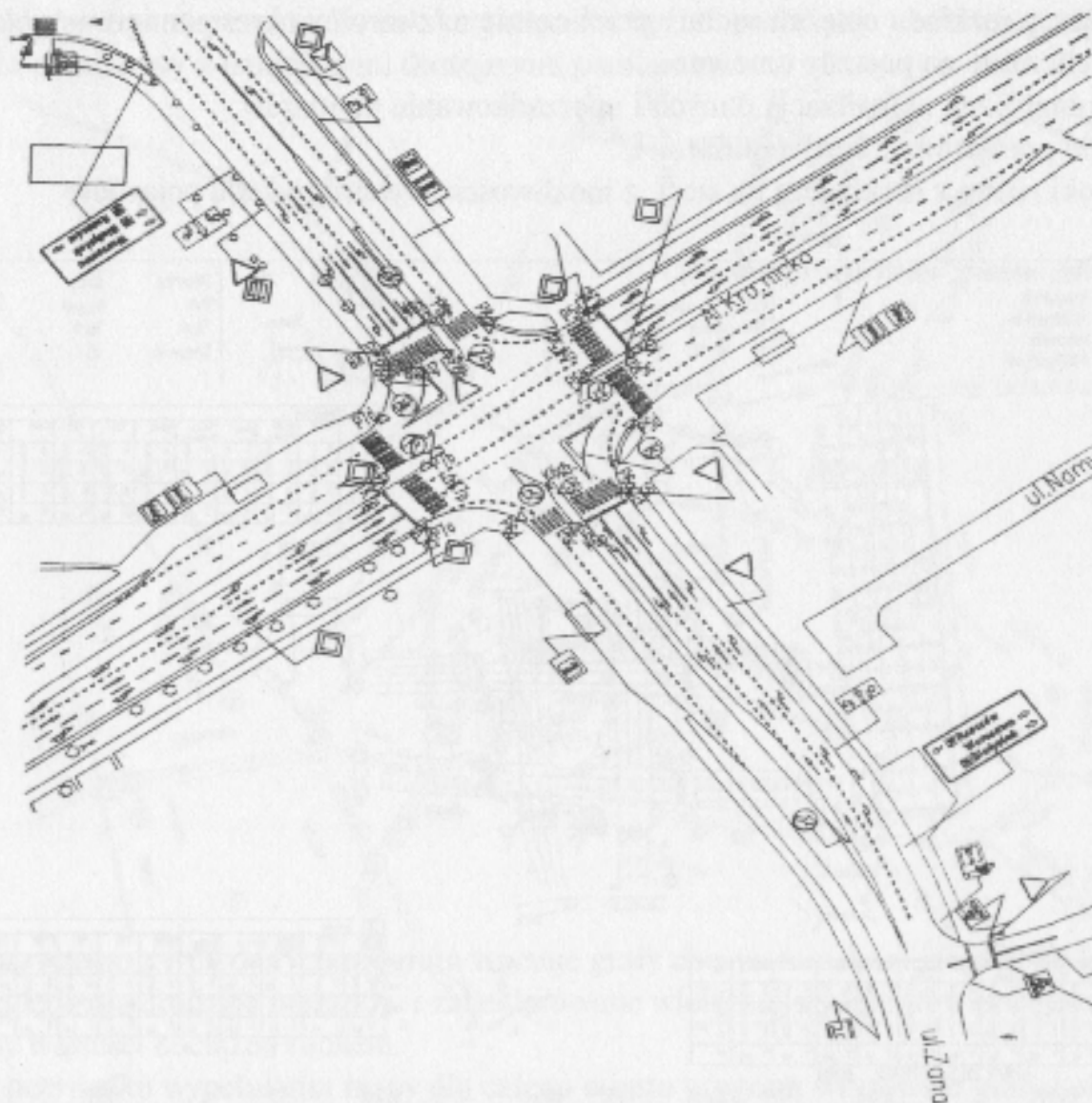
interCAD OMO - Operacyjna Mapa Oznakowania dla Windows

Specjalistyczne aplikacje opracowane przez iKOM Lublin, S-ka z o.o. wdrożono w latach 1993-1998 i prace kontynuowano w :

Lublinie, Rzeszowie, Wrocławiu, Częstochowie, Olsztynie, Gorzowie Wlkp. oraz dla Pracowni Projektowej "PIK" w Poznaniu.

OMO v. 9.14 - Operacyjna Mapa Oznakowania

Specjalistyczna aplikacja do obsługi infrastruktury drogowej w zakresie inżynierii ruchu opracowana w 1993 zawiera najbogatszą bibliotekę narzędzi znaków i symboli. Stanowi podstawowy program do opracowania map, inwentaryzacji urządzeń i codziennej aktualizacji w pracy.



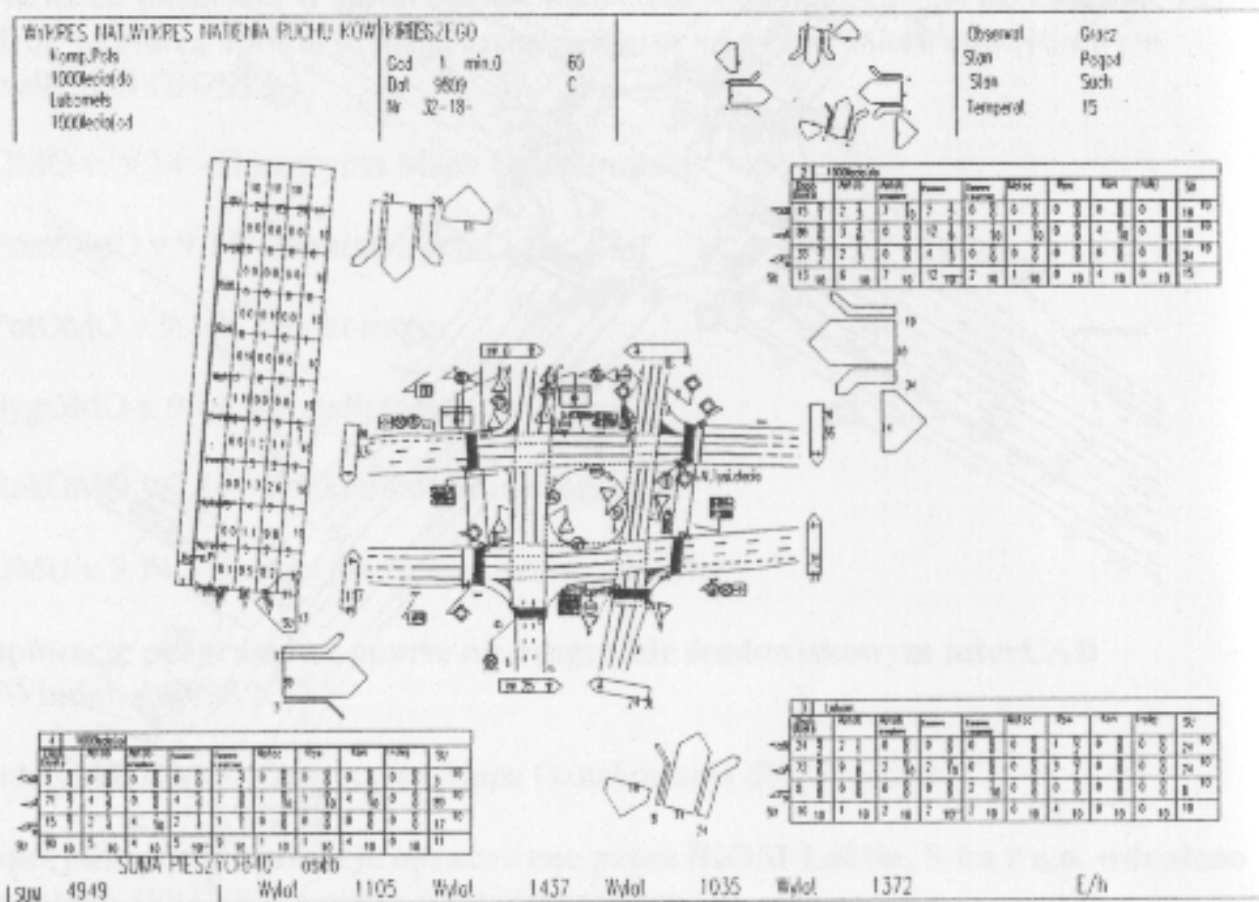
Pozwala na pozyskanie informacji o terenie poprzez wektoryzację rastra z podkładów 1:500 (Ewmapa v6) lub digitalizację, inwentaryzację oznakowania, zawiera system stałej aktualizacji znaków.

Oprogramowanie Środowiskowe: Program wellCAM 2D - profesjonalny program graficzny firmy CCS wellCAM (DOS, stanowisko dwumonitorowe z digitizerem).

PomOMO v.9.14 - Pomiaru ruchu

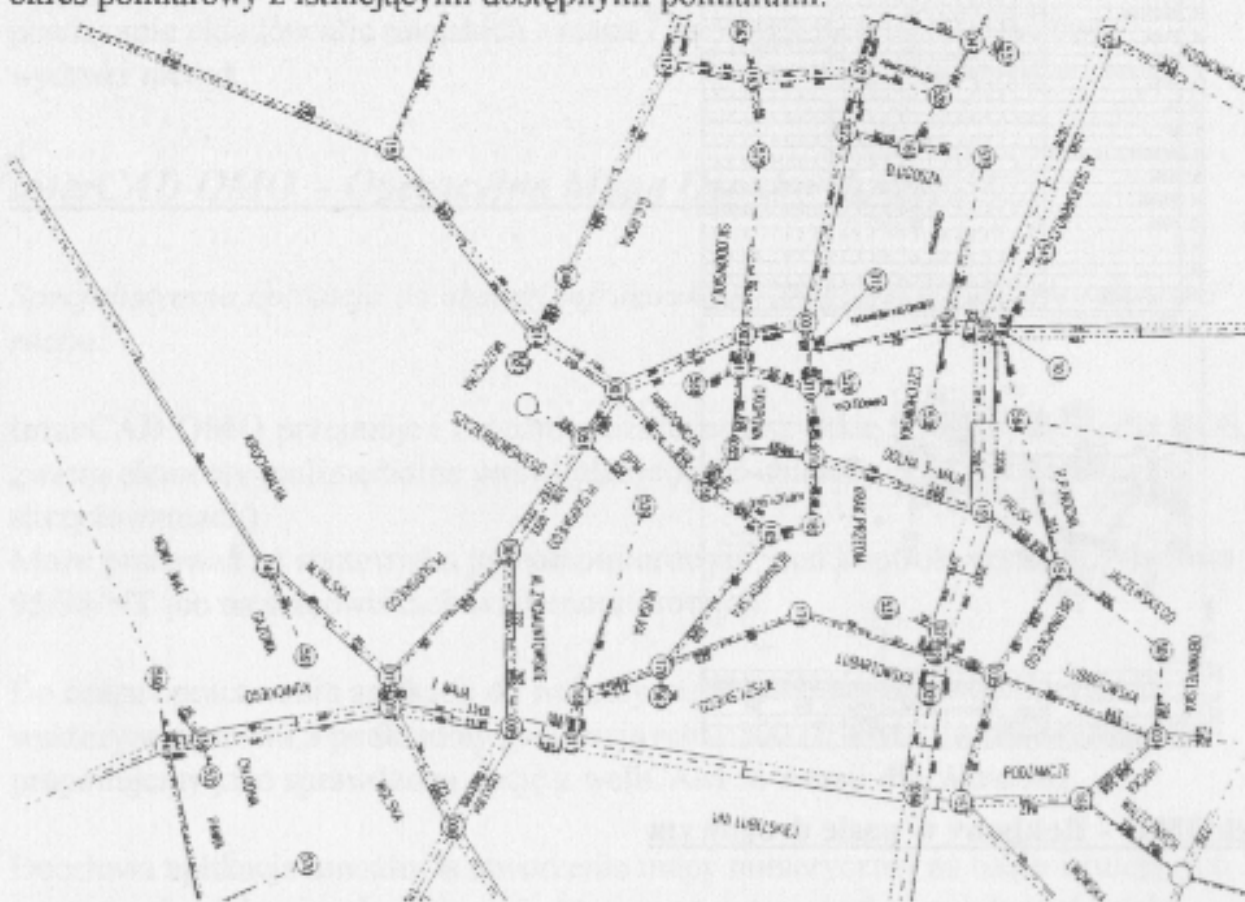
Aplikacja opracowana w 1995 roku opisująca charakterystykę ruchu poprzez system zawierający następujące dane:

rodzaj pojazdów , relacje na wlotach , kartogramy ruchu
wykresy rozkładu natężeń ruchu, przeliczanie na dowolny okres pomiarowy,
przeliczanie na pojazdy umowne
automatyczna aktualizacja danych i uporządkowanie pomiarów
druki pomiarowe , karty pomiarowe
potoki ruchu z rozkładem na sieci, z możliwością wyboru rodzaju pojazdów



- Po uruchomieniu wypełniania mapy potoków wystarczy określić okres pomiarowy - podać rok, miesiąc i godzinę rozpoczęcia pomiarów.
- Możliwe jest zadeklarowanie : - rodzaj pojazdów (lub ich kombinacje), - przeliczanie na pojazdy umowne,
- umieszczanie rozkładów kierunkowych na wlotach, - określanie wielkości opisów oraz skalę grafów obciążeń ruchem.

Program korzystając z wykazu skrzyżowań z aplikacji PomOMO sięga kolejno do katalogów z pomiarami ruchu na skrzyżowaniach węzła i porównuje zadeklarowany okres pomiarowy z istniejącymi dostępnymi pomiarami.



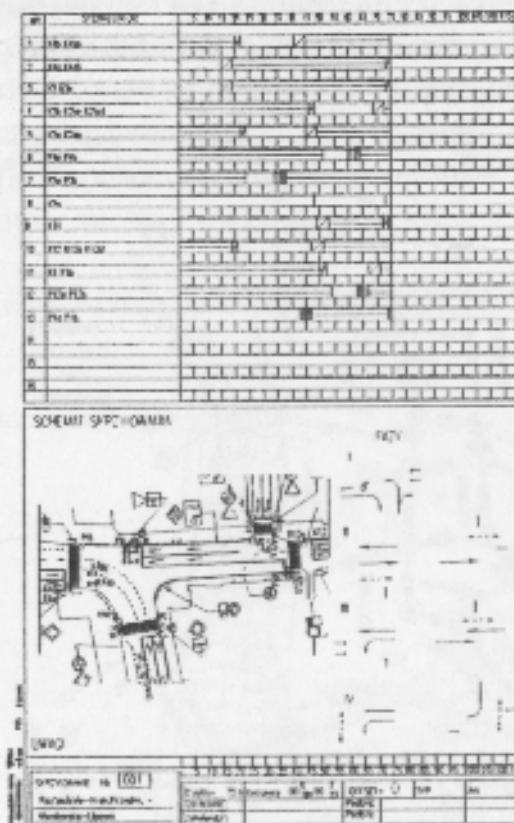
- Korzystając z tych danych program rysuje grafy obciążeń ruchem między węzłami uwzględniając rodzaje pojazdów i zadeklarowane wielkości skali grafów oraz ustawia opisy wartości obciążeń ruchem.
- W przypadku wypełniania mapy dla całego miasta program rysowuje grafy kolejno na każdym wylocie kolejnego węzła dopóki znajduje skrzyżowania w wykazie.

SygOMO - Sygnalizacja

Aplikacja służąca do inwentaryzacji i projektowania sygnalizacji świetlnej.

- tworzenie w oparciu o sekcje OMO arkuszy rysunkowych dla potrzeb sygnalizacji
- rysowywanie symboli masztów, latarni, wysięgników i ekranów kontrastowych

- usystematyzowanie opisów oznaczeń sygnalizatorów w oparciu o „Instrukcję o drogowej sygnalizacji świetlnej”
- rysowanie strumieni ruchu i punktów kolizji
- wymiarowanie i zliczanie odległości dojazdu do punktów kolizji
- możliwość dalszych obliczeń (programy sygnalizacji, fazy ruchu itd.)



RekOMO - Reklamy w pasie drogowym

System inwentaryzacji i naliczania opłat za reklamy

- ustawianie reklam z opisem
- globalna edycja reklam
- edycja reklam wg. stref i stawek
- aktualizacja wg. terminu ważności i opłat
- archiwizacja reklam

OMU v.9.14 - Operacyjna Mapa Utrzymania Ulic

Stanowi kontynuację prac z OMO, pliki mapy mogą być tworzone z istniejących w OMO (automatycznie) lub jako nowe pozyskane poprzez obróbkę wektorową rastra (

np. programem EWMAPA zalecanym przez Głównego Geodetę Kraju lub z innych map numerycznych w formacie DXF, MIF).

nanoszenie inwentaryzacji nawierzchni, zatok, wjazdów, chodników zieleniców, obiektów inżynierskich,
zakładanie metryk ulic powiązanych z rysunkiem - daty oddania, remontów renowacji
nośności
stała aktualizacja zmian i baz danych,
powiązanie układów ulic miejskich - mapa i pozamiejskich - plany liniowe,
wydruki metryk.

interCAD OMO - Operacyjna Mapa Oznakowania

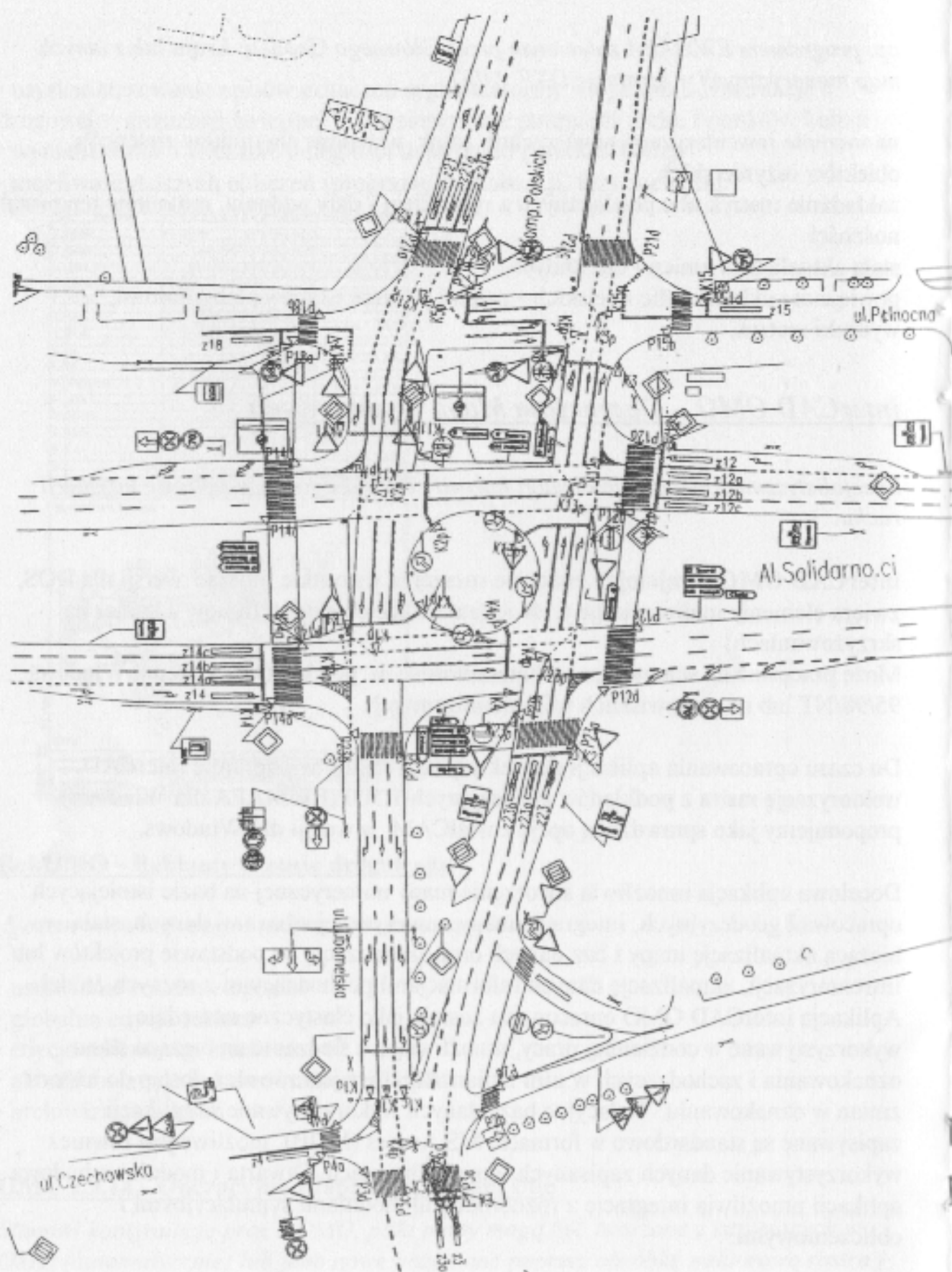
Specjalistyczna aplikacja do obsługi infrastruktury drogowej w zakresie inżynierii ruchu.

interCAD OMO przejmując i znacznie rozszerza wszystkie funkcje wersji dla DOS, zawiera elementy multimedialne wyświetlanie zdjęć obiektów, filmów z kamer na skrzyżowaniach)

Może pracować na stanowisku jednomonitorowym pod kontrolą systemu Windows 95/98/NT lub na stanowiskach wielomonitorowych.

Do czasu opracowania aplikacji do wektoryzacji rastra w programie **interCAD** wektoryzację rastra z podkładów geodezyjnych 1:500 (**EWMAPA** dla Windows) proponujemy jako sprawdzoną opcję z **wellCAM** w wersji dla Windows.

Docelowa aplikacja umożliwia stworzenie mapy numerycznej na bazie istniejących opracowań geodezyjnych, integrację mapy numerycznej z bazami danych, stałą bieżącą aktualizację mapy i baz danych oraz aktualizację na podstawie projektów lub inwentaryzacji, aktualizację danych informacjami pochodzącymi z różnych źródeł. Aplikacja **interCAD OMO** opracowana została jako elastyczne narzędzie wykorzystywane w codziennej pracy, umożliwiające śledzenie na bieżąco stanu oznakowania i zachodzących w nim zmian. Możliwy jest również dostęp do historii zmian w oznakowaniu. Relacyjne bazy danych wykorzystywane w aplikacji zapisywane są standardowo w formacie MS Access (MDB), możliwe jest również wykorzystywanie danych zapisanych innych formatach. Otwarta i modułowa budowa aplikacji umożliwia integrację z różnorodnymi modułami symulacyjnymi i obliczeniowymi.



Elementy składowe aplikacji

Aplikacja interCAD OMO ma budowę modułową, co istotnie ułatwia jej wdrażanie, rozbudowę i dostosowywanie do specyficznych potrzeb użytkowników. Aktualnie składa się z następujących modułów:

Moduł mapy numerycznej (z programem interCAD PL).

Moduł współpracy mapy numerycznej z bazami danych (z programem interCAD PL lub interCAD Viewer Plus).

Moduł analiz oraz wyszukiwania i typowania.

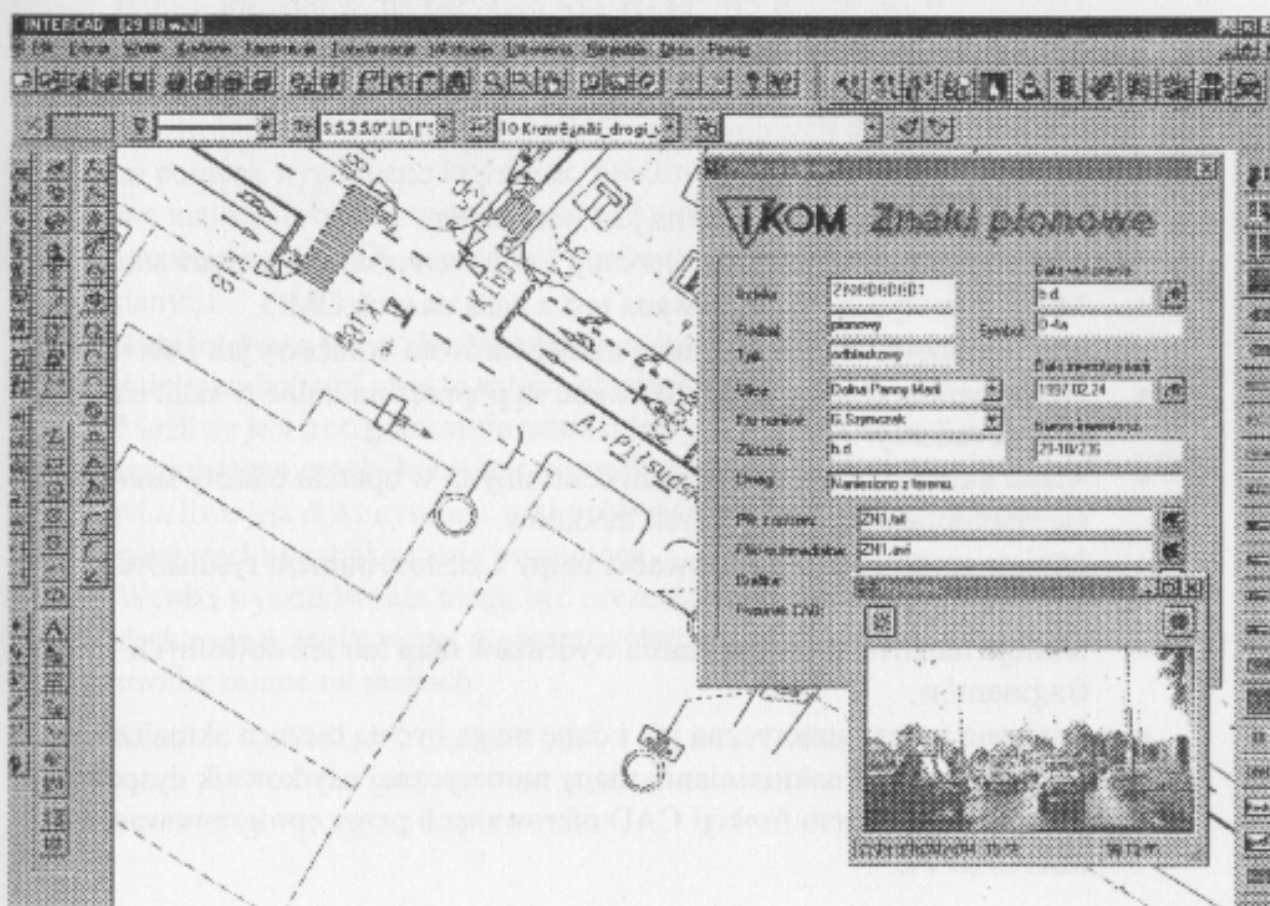
Moduł administratora przyznający uprawnienia dostępu.

Moduły i aplikacje dodatkowe: iOMO-idx, iOMO_Eksport i inne.

Moduł raportów.

Moduł ewidencji i obsługi awarii, remontów i przeglądów (w opracowaniu).

W przypadku, gdyby dział informatyczny firmy lub bezpośredni użytkownicy chcieli samodzielnie rozbudowywać lub modyfikować aplikację interCAD OMO, należy zakupić pakiety odpowiednich języków programowania, na przykład Visual Basic, Delphi, czy też Visual C++. Współpraca z bazami danych aplikacji interCAD OMO możliwa jest również przy pomocy oprogramowania MS Access.



Najważniejsze cechy aplikacji interCAD OMO

Aplikacja

- Aplikacja pracuje w środowisku 32-bitowych systemów operacyjnych Windows.
- Aplikacja jest elastyczna, może być dostosowana do indywidualnych potrzeb użytkownika.
- Aplikacja oparta jest o oprogramowanie CAD - interCAD PL oraz interCAD Viewer PLUS będące podstawą graficzną.
- interCAD PL jest w pełni polskojęzycznym, profesjonalnym i dobrze udokumentowanym programem CAD.
- interCAD Viewer PLUS jest przeglądarką dokumentacji graficznej wykonanej przy pomocy programu interCAD PL. Oferuje on pełny interfejs współpracy z bazami danych i jest ekonomiczną podstawą graficzną dla użytkowników nie wnoszących bezpośrednich zmian do mapy numerycznej.
- Aplikacja jest odporna na tzw. problem roku 2000.
- Moduł przyznawania uprawnień umożliwia stworzenie takiej konfiguracji aplikacji interCAD OMO, w której jedynie wytypowane osoby będą mogły mieć dostęp do pewnych danych lub możliwość dokonywania zmian.
- Aplikacja składa się z dwóch zasadniczych, wzajemnie powiązanych części: mapy numerycznej i szeroko rozumianej bazy danych.

Mapa numeryczna

- Mapa numeryczna zbudowana jest warstwowo.
- Miasto podzielone jest na fragmenty i reprezentowane w postaci sekcji map.
- Mapa numeryczna zintegrowana jest z bazą danych OMO.
- Mapa numeryczna uwzględnia podział zarówno branżowy jak i obiektowy.
- Poszczególne obiekty identyfikowane są poprzez unikalne w skali całego miasta indeksy.
- Mapa numeryczna jest modulem centralnym, w oparciu o który koordynuje się współpracę poszczególnych modułów.
- Istnieje możliwość organizowania mapy z zastosowaniem rysunków referencyjnych.
- Istnieje możliwość sporządzania wydruków map lub ich dowolnych fragmentów.
- Zarówno mapa numeryczna jak i dane mogą być na bieżąco aktualizowane.
- Przy tworzeniu i uaktualnianiu mapy numerycznej użytkownik dysponuje pełnym wachlarzem funkcji CAD oferowanych przez oprogramowanie interCAD PL.

Baza danych OMO

- Baza danych OMO zrealizowana jest w popularnym i otwartym formacie MS-Access, co umożliwia łatwe integrowanie zewnętrznych modułów obsługi i obliczeniowych.
- Aplikacja umożliwia pracę z informacjami w bazie danych także na stanowiskach, które nie wykorzystują mapy numerycznej - nie wymaga więc obecności aplikacji graficznych na każdym komputerze.
- Baza danych jest w pełni zintegrowana z mapą numeryczną:
 - aplikacja umożliwia dynamiczne wyświetlanie informacji z bazy danych oraz dodatkowej dokumentacji skojarzonej z poszczególnymi obiektami.
 - aplikacja umożliwia zlokalizowanie na mapie obiektu wybranego w bazie danych.
 - aplikacja umożliwia automatyczne wczytanie właściwej mapy zawierającej obiekt wybrany z bazy danych.
- Istnieje możliwość wzbogacania informacji opisowej o obiektach o elementy multimedialne, takie jak zdjęcia cyfrowe, filmy video (np. uzyskane z kamery do monitoringu), zapisy dźwiękowe oraz o dokumentację opracowaną w innych formatach, na przykład MS Word, MS Excel, itp.

Analizy, wyszukiwanie, filtrowanie

- Możliwe jest wyszukiwanie obiektów spełniających dowolne podane kryteria za pomocą wygodnego interfejsu, możliwego do obsłużenia także przez osoby nie mające doświadczenia w pracy z komputerami.
- Interfejs języka SQL umożliwia swobodne filtrowanie i analizowanie bazy danych.
- Analizy mogą być wykonywane dla całej sieci, dla poszczególnych dzielnic/ulic/stref i poszczególnych obiektów.
- Możliwe jest przygotowanie standardowych zapytań SQL w ten sposób, aby z modułu tego mogły korzystać wszystkie osoby, także nie znające języka SQL.
- Możliwe jest dokonywanie wielu obliczeń, na przykład sumowanie powierzchni oznakowania poziomego
- Wyniki wyszukiwania mogą być prezentowane w formie zestawień, mogą być drukowane, zapisywane, a poszczególne znalezione obiekty mogą być uwidaczniane na mapach.

System operacyjny

Aplikacja interCAD OMO może pracować w środowisku Windows 95/98/NT. W przypadku konfigurowania nowych stanowisk zalecamy polskie wersje Windows 98 lub Windows NT. W przypadku wykorzystywania istniejących stanowisk komputerowych zalecamy aktualizację systemu operacyjnego na Windows 95 OSR2.

Podstawowa platforma graficzna dla mapy numerycznej

Podstawową platformą dla części graficznej aplikacji interCAD OMO jest interCAD PL - polskojęzyczny profesjonalny program CAD o szerokich możliwościach. Program interCAD PL jest wymagany na tych stanowiskach komputerowych, na których zainstalowano moduły interCAD OMO umożliwiające modyfikacje mapy numerycznej. W skład aplikacji interCAD OMO wchodzi przynajmniej jeden program interCAD PL.

Oprogramowanie sieciowe

Aplikacja interCAD OMO z założenia pracuje w sieci i wykorzystuje istniejące mechanizmy sieciowe. Jedynym wymaganiem dotyczącym oprogramowania sieciowego jest wymóg jego bezkonfliktowej pracy w środowisku Windows i zapewnienie przepustowości sieci zgodnej z potrzebami firmy.

Rozszerzenia multimedialne

Aplikacja interCAD OMO pozwala na integrację różnych rodzajów i postaci informacji elektronicznej. Aby umożliwić integrację, informacja musi być dostępna w postaci „cyfrowej”. Obecnie część dokumentacji wykorzystywanej w firmach, powstaje z wykorzystaniem komputerów i ma już postać „cyfrową”. Duża część dokumentacji

istniejącej na przykład w formie papierowej może zostać przetworzona do postaci „cyfrowej” przy pomocy prostych środków (np. przy pomocy skanerów, programów do rozpoznawania tekstów – OCR, itp.).

Pliki graficzne

Pliki graficzne (np. w formacie BMP, WMF, GIF, PCX, JPG itp.) które zintegrowane są z bazami danych aplikacji interCAD OMO mogą pochodzić z różnych źródeł.

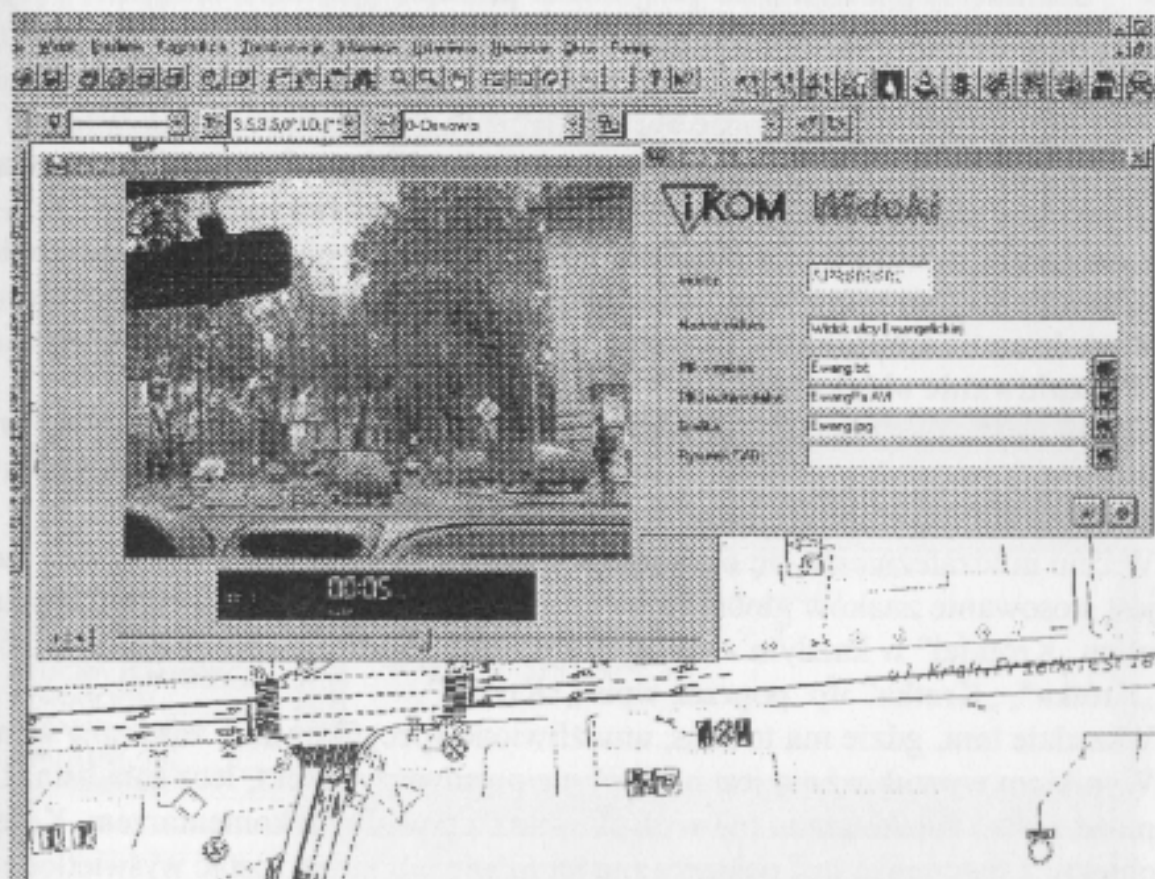
Najczęściej są to:

- zeskanowane schematy,
- zeskanowane instrukcje montażowe,
- zeskanowane rysunki wykonawcze,
- zeskanowane papierowe wersje protokołów, notatek itp.,

- zdjęcia przedstawiające usytuowanie obiektów w terenie,
- zdjęcia z inwentaryzacji powykonawczej.

Praktycznie nie ma ograniczeń co do formatów plików i rodzajów dokumentacji która może być zintegrowana w aplikacji interCAD OMO.

Dostęp do plików graficznych w aplikacji interCAD OMO jest bardzo prosty. Wystarczy wskazać na mapie dowolny obiekt. Po wskazaniu obiektu zostanie wywołany dialog z informacjami na temat tego obiektu. Po kliknięciu specjalnego przycisku na ekranie wyświetlany jest odpowiedni plik graficzny związany z danym obiektem (plików tym może być oczywiście więcej). Przykład takiego pliku pokazano na rysunku poniżej.



Filmy

Coraz częściej fragmenty dokumentacji sporządzane są w postaci filmów. Mogą one zostać zintegrowane z bazami danych w postaci np. plików AVI, MPG.

Przekształcenie filmów do postaci plików AVI czy też MPG nie stanowi obecnie problemu technicznego. Przykładem filmów wykorzystywanych w aplikacji interCAD OMO są filmy pochodzące z kamery służącej do monitoringu ulic czy skrzyżowań.

Dostęp do plików filmów w aplikacji interCAD OMO jest bardzo prosty. Wystarczy wskazać na mapie dowolny odcinek sieci. Po wskazaniu obiektu zostanie wywołany dialog z informacjami na temat tego odcinka. Po kliknięciu specjalnego przycisku na ekranie zostanie odtworzony kolorowy (z ewentualnym dźwiękiem) film dotyczący danego odcinka, pochodzący z kamery monitorującej. Na rysunku poniżej pokazano kadr z takiego filmu.

Dokumentacja w dowolnym formacie

Jak już wspomniano integracja w ramach aplikacji interCAD OMO dotyczy nie tylko plików graficznych i filmów. Integrowane mogą być inne pliki, na przykład:

- dokumenty pochodzące z edytorów tekstów (np. DOC, TXT, RTF itp.),
- dokumenty pochodzące z arkuszy kalkulacyjnych (np. XLS),
- dokumenty pochodzące z programów prezentacyjnych,
- pliki dźwiękowe.

Zestaw formatów plików może być praktycznie nieograniczony. Na życzenie użytkowników możliwa jest również integracja plików o formatach niestandardowych.

Wyszukiwanie obiektów, filtrowanie danych i raporty

Ze względu na duże liczby obiektów poszczególnych typów nawet w niewielkich miastach bardzo ważnym elementem aplikacji interCAD OMO jest moduł wyszukiwania i filtrowania danych.

Wyszukiwanie obiektów

Moduł wyszukiwania danych umożliwia odnajdywanie pożądanego obiektu zarówno w bazie danych jak i na mapach. W zależności od typu poszukiwanego obiektu dostępny jest odmienny zestaw kryteriów wyszukiwania.

W celu uniezależnienia się od sposobu wpisania danych przez operatorów możliwe jest stosowanie znaków globalnych * oraz ?, co umożliwia na przykład odszukanie ulicy „Krótkiej” w każdym z następujących wariantów: „ul.Krótką”, „ul. Krótką”, „Krótką”, „Krotka” itp. poprzez wpis „*Kr?tką”.

Wszędzie tam, gdzie ma to sens, umożliwiono specyfikowanie zakresów wartości.

Wynikiem wyszukiwania jest na ogół nie pojedynczy obiekt, lecz cała lista. Lista taka może zostać zapamiętana lub wydrukowana z dowolnym komentarzem. Kolejne obiekty z listy mogą być pokazywane na mapie lub mogą zostać wyświetlone ich informacje zgromadzone w bazie danych.

Filtrowanie danych

Filtrowanie umożliwia pracę na podzbiorze obiektów przechowywanych w bazie danych. W celu odfiltrowania pewnych danych użytkownik może użyć dowolnego warunku zgodnego ze składnią języka SQL. Różnorodne warunki filtrujące mogą być nazywane i zapamiętywane w celu wielokrotnego wykorzystania. Mogą one zostać

również uprzednio przygotowane w celu używania przez mniej doświadczonych użytkowników.

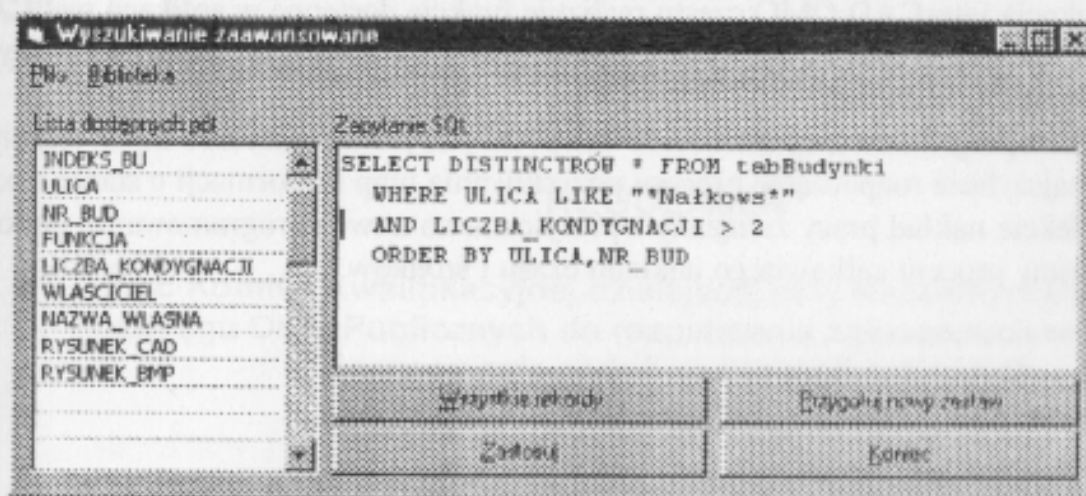
Poniższy rysunek ilustruje filtrowanie budynków – użytkownik chce widzieć jedynie budynki szkolne.

Język SQL

Użytkownicy znający elementarne podstawy języka zapytań SQL (zapytania, kwerendy) są w stanie zlokalizować w bazie danych praktycznie dowolne informacje, na przykład odcinki wodociągów o długości co najmniej 8 m, położone ponad 15 lat temu, wykonane przez firmę XYZ, wykonane z jednego z trzech wybranych materiałów. Specjalny mechanizm ułatwia przygotowywanie tego typu zapytań, które mogą być następnie nazwane i zapisane w celu wielokrotnego wykorzystania.

Program umożliwia budowanie bibliotek zawierających podobne zapytania. Istnieje możliwość przygotowania menu graficznego, z którego podobne zapytania wydawane będą za pomocą „naciśnięcia” odpowiedniego przycisku. Niezależnie od tego każdy może budować własne zapytania które wynikają z aktualnej potrzeby i które nie były wcześniej przewidywane.

Poniższy rysunek ilustruje budowanie zapytania wybierającego z bazy danych budynki usytuowane przy ul. Nałkowskich, posiadające co najmniej 2 piętra.



Bezpieczeństwo pracy i system uprawnień dostępu

Jednym z bardzo istotnych zagadnień przy wdrażaniu dużych systemów jest kwestia bezpieczeństwa pracy. Wyróżnia się tu co najmniej dwa aspekty. Pierwszym, najbardziej oczywistym, jest zabezpieczenie danych przed dostępem osób niepowołanych. Drugim, jakże często niedocenianym, jest taka konfiguracja pracy,

która zabezpiecza użytkowników przed nimi samymi! Praktyka pokazuje, że większość problemów jakie powstają w trakcie eksploatacji programów spowodowana jest liberalnym przyznaniem wielu osobom uprawnień do modyfikowania danych i konfiguracji programu. Aby temu zapobiec, aplikacja interCAD OMO rozszerzona została o moduł zwiększający bezpieczeństwo pracy.

System uprawnień

Moduł uprawnień, obsługiwany jedynie przez administratorów systemu, umożliwia przyznawanie i odbieranie poszczególnym użytkownikom określonych uprawnień. Moduł ten pozwala na bardzo precyzyjne określanie, jakie fragmenty danych i w jakim zakresie dostępne będą dla każdej zarejestrowanej osoby. Osoby nie zarejestrowane przez administratorów mają jedynie uprawnienia typu „Gość”.

Rejestracja zmian

W aplikacji interCAD OMO może zostać uaktywnione dodatkowe zabezpieczenie rejestrujące osoby dokonujące zmian w bazie danych. Opcja ta może być przydatna na przykład w celu zidentyfikowania osoby wprowadzającej niepoprawne dane lub odpowiedzialnej za zniszczenie danych.

Zgodność z programem wellCAM OMO

Program interCAD PL potrafi korzystać z map przygotowanych oprogramowaniem wellCAM OMO, potrafi również zapisywać nowe mapy w formacie w pełni zgodnym ze starszym, istnieje więc możliwość w okresie przejściowym jednoczesnej pracy w obu systemach.

Aplikacja interCAD OMO często realizuje funkcje dostępne w aplikacji wellCAM OMO w sposób odmienny, wykorzystując nowe możliwości wynikające z pracy w środowisku Windows.

Wybór oprogramowania interCAD/wellCAM jest jednak znacznie mniej istotny niż jak najszybsze rozpoczęcie procesu pozyskiwania map i informacji o stanie sieci dróg. W efekcie nakład pracy związany z przejściem na nowe oprogramowanie stanowi znikomy procent całkowitego nakładu czasu i środków.

Opracował

Wiesław Graczyk

- uzasadnienie celowości inwestycji oraz jej lokalizacji,
- harmonogram rzeczowo-finansowy dla całego zadania,
- dane o planowanych źródłach finansowania.

Wnioski niekompletne nie podlegają rozpatrzeniu.

3. Zestawienie wniosków z merytoryczną opinią przygotowuje dla Komisji Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych.

III. Tryb pracy Komisji

1. Posiedzenie Komisji zwołuje jej Przewodniczący.
2. Komisja rozpatruje wnioski przedstawione w trybie pkt. II.2. i ustala ich hierarchię.
3. Komisja rozpatruje odwołania dotyczące wniosków nieuwzględnionych, wniesione do Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej.
4. Komisja przekłada Ministrowi Transportu i Gospodarki Morskiej ustalony wykaz zadań przygotowanych do zatwierdzenia i ujęcia w planie resortu na dany rok.

REGULAMIN

prac Komisji Kwalifikacyjnej działającej przy Naczelnym Dyrektorsze Okręgu Dróg Publicznych do rozpatrzenia zgłoszonych wniosków o finansowanie zadań na drogach krajowych

I. Skład Komisji

1. W skład Komisji wchodzi specjaliści desygnowani przez:
 - Wojewódzki Sejmik Samorządowy
 - Związek Miast Polskich
 - Unię Metropolii Polskich
 - Dyrekcję Okręgową Dróg Publicznych
2. Przewodniczącą Komisji wyznacza Naczelny Dyrektor Okręgu Dróg Publicznych.
3. Obsługę biurową prac Komisji zapewnia Dyrekcja Okręgowa Dróg Publicznych.

II. Przedmiot prac Komisji

1. Komisja rozpatruje wnioski, których koszt nie przekracza 10 mln. zł., składane przez władze samorządowe w oparciu o następujące kryteria:
 - zgodność z planem zagospodarowania przestrzennego,
 - preferencje dla zadań zlokalizowanych na strategicznych ciągach drogowych,
 - szybkość uzyskania efektu użytkowego, możliwość etapowania prac,
 - skala efektu użytkowego,
 - deklarowany udział własny samorządu, ewentualnie inny,
 - stopień przygotowania inwestycji,
 - wiarygodność - wywiązanie się z deklarowanych udziałów przy realizacji poprzednich inwestycji.
2. Wnioski opracowane z uwzględnieniem ustaleń „Strategii utrzymania i rozwoju sieci dróg krajowych do roku 2015” winny posiadać:
 - potwierdzenie, że zadanie jest zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego i są możliwości pozyskania terenu pod budowę,
 - koncepcję programowo-przestrzenną wraz z szacunkowym zestawieniem kosztów,
 - uzasadnienie celowości inwestycji oraz jej lokalizacji,
 - harmonogram rzeczowo-finansowy dla całego zadania,
 - dane o planowanych źródłach finansowania.

Wnioski niekompletne nie podlegają rozpatrzeniu.

3. Zestawienie wniosków z merytoryczną opinią przygotowuje dla Komisji Dyrekcja Okręgowa Dróg Publicznych.

III. Tryb pracy Komisji

1. Posiedzenie Komisji zwołuje jej Przewodniczący.
2. Komisja rozpatruje wnioski przedstawione w trybie pkt. II.2. i ustala ich hierarchię.
3. Komisja rozpatruje odwołania dotyczące wniosków nieuwzględnionych, wniesione do Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych.
4. Komisja przekłada Ministrowi Transportu i Gospodarki Morskiej ustalony wykaz zadań przygotowanych do zatwierdzenia i ujęcia w planie resortu na dany rok, zaakceptowany przez Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych.

NOWE KOMPETENCJE W ZAKRESIE DRÓG I ZARZĄDZANIA RUCHEM

KATEGORIE DRÓG	ZALICZENIE DO KATEGORII	USTALENIE PRZEBIEGU	POZWOLENIE NA BUDOWĘ I NADZÓR ARCH. BUD.	ZARZĄDCA DRÓGI ¹⁾	ZARZĄD DRÓGI	ZARZĄDZAJĄCY RUCHEM NA DRODZE
KRAJOWE ¹⁾	RADA MINISTRÓW (rozporządzenie) Wniosek - minister ds. transportu (poroz. z sam. publ. i spł. wew. oraz obr. nar.)	MINISTER ds. TRANSPORTU (rozporządzenie) Opiniują - sejmy wojew. i rady powiatów ²⁾		GENERALNY DYREKTOR DRÓG PUBLICZNYCH ³⁾	GENERALNA DYREKCJA DRÓG PUBLICZNYCH ⁴⁾	MINISTER ds. TRANSPORTU ⁵⁾
WOJEWÓDZKIE	SEJMIK WOJEWÓDZTWA ²⁾ (uchwała) Poroz. z ministr. ds. transportu oraz obr. nar.	SEJMIK WOJEWÓDZTWA (plan regionalny) Opinia - rady powiatów ²⁾	WOJEWODA	ZARZĄD WOJEWÓDZTWA	Jednostka organizacyjna powołana przez zarządcę drogi lub (w przypadku braku takiej jednostki) bezpśrednio zarządcę drogi	MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA ³⁾
POWIATOWE	RADA POWIATU (uchwała) Poroz. z marsz. wojew. Opinia - rady gmin i sąsiadujących powiatów	RADA POWIATU Opinia - rady gmin		ZARZĄD POWIATU		
GMINNE	RADA GMINY (uchwała) Opinia - rady powiatu	RADA GMINY	STAROSTA POWIATU	ZARZĄD GMINY		STAROSTA POWIATU ⁶⁾

GENERALNE ZASADY ZMIANY KATEGORII DRÓG KOŁOWYCH

WŁASNOŚĆ	KATEGORIE	CHARAKTER DROGI	DOTYCHCZAS BYŁY TO DROGI
SKARB PAŃSTWA	KRAJOWE ¹⁾	• autostrady (A) • ekspresowe (S) • w korytarzach międzynarodowych (E ...) • alternatywne dla A i S płatnych • obwodowe ciągi aglomeracji • oraz zapewniające spójność, dojazdy drogowe, obronne	<u>MIEDZYREGIONALNE</u> • krajowe o nr 1-cyfrowych • większość krajowych o nr 2-cyfrowych • niektóre o nr 3-cyfrowych
	WOJEWÓDZKIE ¹⁾	• między miastami • istotne dla województw • inne obronne	<u>REGIONALNE</u> • w zasadzie krajowe o nr 3-cyfrowych • niektóre krajowe o nr 2-cyfrowych
SAMORZĄDU	POWIATOWE	• gmina - powiat • gmina - gmina	• w zasadzie dotychczasowe wojewódzkie (niektóre krajowe o nr 3-cyfrowych)
	GMINNE	• pozostałe zaliczone do dróg publicznych służące potrzebom miejscowym	• gminne i lokalne miejskie • zakładowe • niektóre wewnętrzne o funkcjach gminnych
NIEPUBLICZNA	WEWNĘTRZNE	• nie zaliczone do dróg publicznych, ale udostępnione do publicznego użytkowania	• wewnętrzne • zakładowe, które nie muszą być publicznymi • o nie określonym statusie

1) wg art. 103 ust. 1 ustawy z dn. 13 października 1998r. „Przepisy wprowadzające ustawy reformujące administrację publiczną” Rada Ministrów określił w drodze rozporządzenia do dn. 31 października 1998r. wykaz dróg krajowych i wojewódzkich.

PRZYPISY DO TABELKI

Nowe kompetencje w zakresie dróg i zarządzania ruchem

- 1) Ogólnodostępne t.zn. bez płatnych autostrad i dróg ekspresowych
- 2) Także miast na prawach powiatów (t.zw. powiatów grodzkich)
- 3) Pierwszy raz wykaz dróg wojewódzkich określi Rada Ministrów (podział dotychczasowych dróg krajowych na nowe krajowe i wojewódzkie)
- 4) Realizuje swoje zadania zarządu drogi poprzez oddziały terenowe
- 5) Część zadań zarządcy drogi może przekazać w drodze upoważnienia określonym osobom w oddziałach terenowych
- 6) Z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych
- 7) Możliwe przekazywanie wzajemne zarządzania drogami publicznymi w trybie porozumień
- 8) Może przekazać (w poroz. z Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji) w drodze rozporządzenia kompetencje w zakresie zarządzania ruchem na drogach krajowych marszałkowi województwa lub państwowej jednostce organizacyjnej.

Nie przewiduje się (tak jak to np. ma miejsce w zarządzaniu drogami) innych możliwości przekazywania kompetencji

- 9) Tak jest wg ustawy z dn. 24 lipca 1998r. o zmianie niektórych ustaw określających publicznej - w związku z reformą ustrojową. Natomiast wg art. 87 ustawy z dnia 13 października 1998r. Przepisy wprowadzające ustawy reformujące administrację publiczną: „Zadania i odpowiadające im kompetencje, przejęte przez gminy o statusie miasta na podstawie art. 2 ust. 4 ustawy z dn. 24 listopada 1995r. o zmianie zakresu działania niektórych miast oraz o miejskich strefach usług publicznych (...) stają się zadaniami i kompetencjami tych miast.

W przypadku innych miast, które przejęły kompetencje na zasadzie porozumień wg art. 89 w.w. ustawy:

ust. 1 „Porozumienia zawarte przez gminy z organami administracji rządowej w zakresie przejęcia przez te gminy określonych w porozumieniach zadań i kompetencji wraz ze środkami na ich realizację (...) pozostają w mocy, z tym że w prawa i obowiązki organów administracji rządowej (...) ogólnej (POPRZEDNIEJ - przyp. Z.U.) (...) wstępują (TYLKO! - przyp. Z.U.) te organy i podmioty, które z dn. 1 stycznia 1999r. przejęły zadania i kompetencje będące przedmiotem porozumienia”.

ust. 3. „Porozumienia, o których mowa w ust. 1 obowiązują do czasu ich rozwiązania, chyba że odrębne przepisy stanowią inaczej”. TAKIM ODREBNYM PRZEPISEM JEST NIESTETY NOWA TREŚĆ USTAWY *Prawo o ruchu drogowym*.

UCHWAŁA NR 3/98

Zarządu Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu
z dnia 4 czerwca 1998r. w sprawie skreślenia z listy członków KLiR

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

L.P.	Nr na liście	Imię i Nazwisko	Zalega ze składkami			
			min. pocz. 1996r.	II kw. 1996r.	III kw. 1996r.	pocz. 1997r.
1.	4	Wojciech Bernat				+
2.	9	Ewa Cichocka				+
3.	11	Mirosław Chachulski	+			
4.	13	Joanna Chojnacka	+			
5.	16	Marek Czuryło	+			
6.	23	Wiesław Furmaniak	+			
7.	27	Marek Gębczyk	+			
8.	28	Grażyna Gola-Groblewska	+			
9.	35	Jerzy Góra			+	
10.	41	Lech Janiszewski	+			
11.	44	Zbigniew Kaczor	+			
12.	49	Marek Klonowski	+			
13.	54	Piotr Korpai	+			
14.	55	Jan Kosak	+			
15.	58	Adam Krajnik	+			
16.	60	Władysław Król	+			
17.	61	Barbara Kruszyńska	+			
18.	62	Andrzej Krych	+			
19.	63	Ryszard Krystek	+			
20.	64	Zbigniew Kubacki	+			
21.	67	Henryk Lamparski	+			
22.	69	Krystyna Lipińska	+			
23.	72	Adam Łazarski	+			
24.	75	Stanisław Małachowski	+			
25.	77	Lech Michalski	+			
26.	84	Grażyna Nosek	+			
27.	85	Elwira Nowak	+			
28.	86	Janusz Nowakowski	+			
29.	90	Wanda Parkitna-Rodriguez	+			
30.	91	Walentyna Pawelec	+			
31.	98	Eugeniusz Prokop	+			
32.	99	Jolanta Rolle			+	
33.	101	Roman Różycki	+			
34.	103	Liliana Schwartz	+			
35.	104	Marek Sitarski	+			
36.	108	Halina Stankiewicz	+			
37.	111	Barbara Sulewska	+			
38.	113	Andrzej Szóstek	+			
39.	116	Wojciech Tiunatis	+			
40.	123	Eryk Wiśniewski	+			
41.	125	Tadeusz Wolski	+			
42.	128	Edward Wtykło	+			

- II. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Zygmunt Władysławski

Członkowie Honorowi

*5 czerwca br. walne
zebranie KŁIR w uznaniu
zasług dla naszego Stowarzyszenia
przyznało*

*Danusi Kowrygo
i
Augustynowi „Jackowi” Dobieckiemu*

*Członkostwo Honorowe
Stowarzyszenia Klubu
Inżynierii Ruchu*



CB

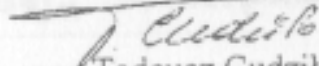
UCHWAŁA 4/98

Zarząd Stowarzyszenia KLIR z dnia 2.07.98 w sprawie ukonstytuowania się Zarządu i spraw organizacyjnych.

Zarząd KLIR uchwala co następuje:

1. Ustalić na wniosek prezesa następujący podział funkcji i zadań w składzie Zarządu
 - Tomasz Borowski – wiceprezes ds. organizacyjnych
z-ca prezesa
 - Zygmunt Uzdalewicz – wiceprezes ds. merytorycznych
 - Barbara Błaszczykowska – członek zarządu
 - Gabriela Gosch – członek zarządu
sekretarz
 - Paweł Józefowicz – członek zarządu
 - Marek Wierzchowski – członek zarządu.
2. Powierzyć prowadzenie obsługi finansowej Klubu kol. Barbarze Zielińskiej – członkowi KLIR.
3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Prezes KLIR

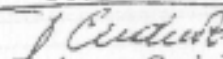

Tadeusz Cudziło

UCHWAŁA 5/98

Zarząd Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu z dnia 2 lipca 1998 w sprawie przyjęcia nowych członków KLIR.

1. Na podst. § 6 Statutu stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu, zarząd KLIR postanawia przyjąć w poczet członków stowarzyszenia niżej wymienione osoby, które zgłosiły chęć uczestnictwa w KLIR:
 - Wiesława Bąber – Suwałki
 - Andrzej Kwiatkowski – Sieradz
2. Osoby wymienione w pkt. 1 stają się pełnoprawnymi członkami KLIR z dniem podjęcia uchwały.

Prezes KLIR


Tadeusz Cudziło

KAZIMIERZ DOLNY

(już tu byliśmy)



KAZIMIERZ DOLNY – MIASTO ARTYSTÓW I TURYSTÓW

To uroczne miasteczko, założone w XIV w., rozkwitło w XV – XVI stuleciu w wyniku handlu zbożem.

Malownicze położenie w przełomowej dolinie Wisły oraz kunsztowna architektura renesansowych kamieniczek zauroczyła wielu artystów i turystów.

* Pejzaż Kazimierza jest ulubionym motywem licznych malarzy. Ich płótna sprzedawane są na miejscowym Rynku i w kilku galeriach.

* Jedyne w Polsce Muzeum Sztuki Złotniczej zwiedzić trzeba koniecznie!

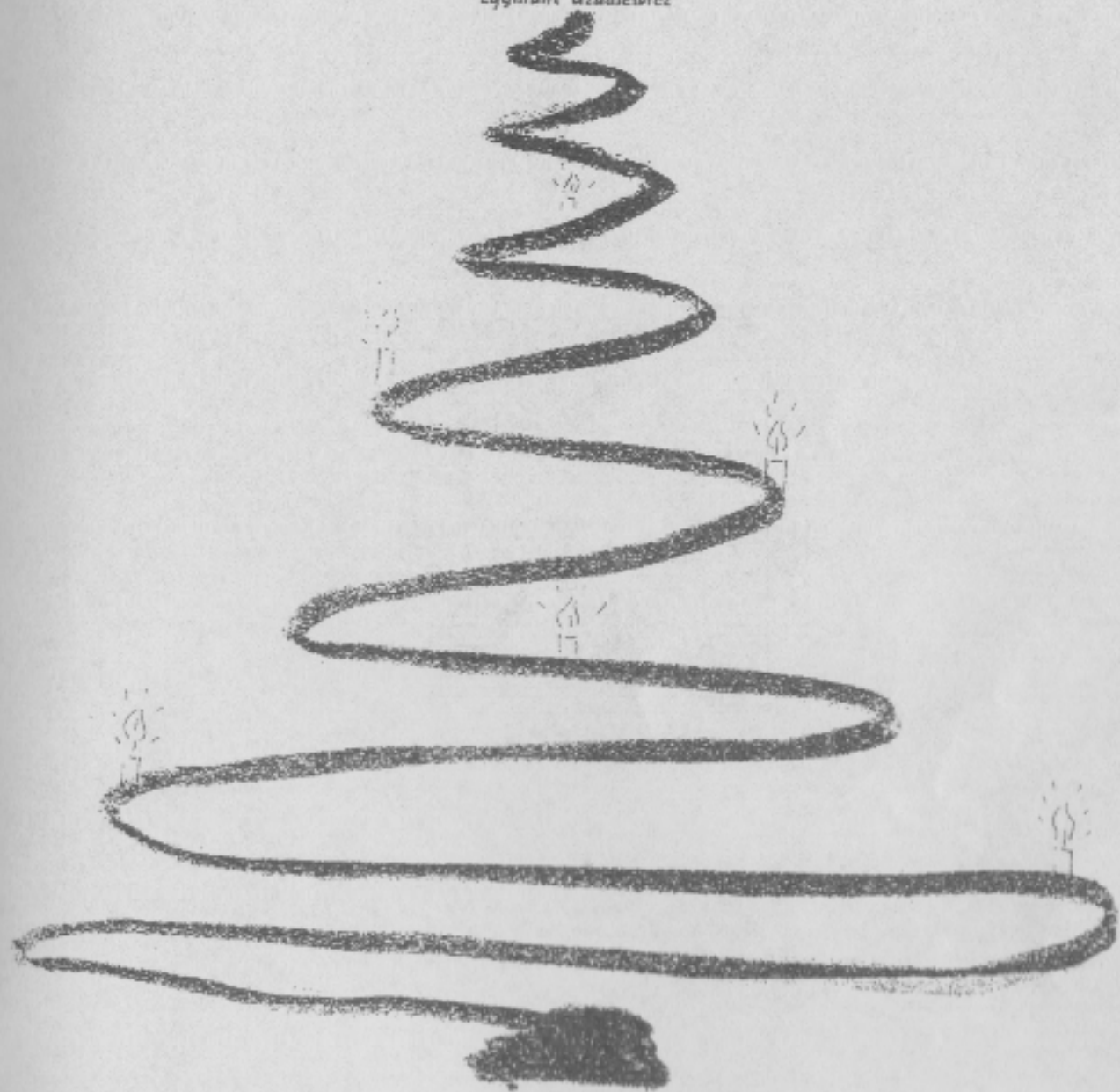
* Doroczne Targi Sztuki Ludowej oraz Festiwal Kapel i Śpiewaków Ludowych (koniec czerwca) stwarzają niepowtarzalną atmosferę.

* Każdy turysta, wrażliwy na piękno, przybywający do Kazimierza Dolnego, staje się artystą: fotografuje, filmuje a nawet śpiewa, chce malować lub pisać wiersze...





Zygmunt Uzdalewicz



*Pogodnych Świąt
Bożego Narodzenia
oraz
Szczęśliwego Nowego Roku*

