



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 **36**

marzec 1999 r.

TRZECIE SPOTKANIE NA PODBESKIDZIU

- czyli „gdzie się spotykamy”

Sięgnijmy pamięcią wstecz. Klubowa INFORMACJA NR 5 – maj 1990: Zygmunt zatytułował wówczas wstęp „SPOTYKAMY SIĘ W WOJ. BIELSKIM”. Był rok 1990, było to drugie klubowe spotkanie poza Warszawą i pierwsze zarazem z wyjazdem zagranicznym (wprawdzie nieformalnie, bez paszportów, ale była to zapowiedź nowego stylu działania Klubu). Zastanawialiśmy się wówczas nad problemami komunikacyjnymi związanymi z przebiegiem „dużego ruchu tranzytowego przez zabytkowe miasto przygraniczne” (Cieszyn). W kilka lat później w 1996 roku znowu spotkanie w woj. bielskim – i tym razem połączone z wyjazdem za granicę, jednak już oficjalnie na spotkanie ze służbami inżynierii ruchu w Ostrawie i z Polakami na Zaolziu. Rozważane wówczas problemy to między innymi możliwości rozwoju układu komunikacyjnego województwa bielskiego w powiązaniu z siecią drogową Czech i Słowacji. Teraz spotykamy się ponownie, jednak już nie w województwie bielskim, ale nadal na Podbeskidziu w pięknej Gminie Wilkowice obok Bielska-Białej, u stóp Klimczoka. Charakterystycznym akcentem krajobrazowym okolic są lasy pokrywające grzbiety gór Beskidu Śląskiego i Żywieckiego. Piękno tych gór przyciąga amatorów pieszej (a ostatnio coraz częściej rowerowej) turystyki. Są tu wspaniałe tereny narciarskie i piękne jeziora zachęcające do czynnego wypoczynku. Szereg miejscowości górskich

pieczołowicie kultywuje bogaty folklor górali beskidzkich, działają liczne zespoły regionalne i twórcy ludowi. Znane powszechnie walory wypoczynkowe regionu sprawiły, że jest on tradycyjnym rejonem turystycznym dla całego kraju – tym bardziej, iż sieć drogowa i kolejowa stwarza dogodne warunki dojazdowe.

Bielsko-Biała to śląsko-małopolskie dwumiaсто zajmujące niegdyś liczącą się pozycję na mapie gospodarczej Austro-Węgier, a następnie II Rzeczypospolitej. Dzieje Bielsk – Białej zaczynają się w średniowieczu. Bielsko wyrosło na fali górnośląskiej kolonizacji z końca XIII wieku przeprowadzonej przez piastowskich książąt. Należało bowiem do księstwa cieszyńskiego i wraz z nim zostało w 1327 r. zhołdowane przez króla czeskiego. Na wschodnim brzegu rzeki Białej rozwijało się równocześnie miasto Biała, tworząc osadę rzemieślniczą. Rzeka tworzyła wprawdzie granicę pomiędzy księstwami cieszyńskim i oświęcimskim, a od roku 1457 między Królestwem Polskim (Rzeczpospolitą) a Królestwem Czeskim (Austrią). Bielsko spaliło się doszczętnie cztery razy (1659, 1664, 1808, 1836) jednak błyskawicznie zdołało się odbudować. W 1646 r. Bielsko zniszczyli Szwedzi, a w 1772 r. Białą wojska rosyjskie – likwidujące konfederację barską. Olbrzymie zamówienia wojskowe na sukno złożone w okresie wojen napoleońskich legło u podstaw rewolucji przemysłowej. W końcu XIX w. W obu przemysłowych miastach było już około 150 fabryk włókienniczych (trzeci co do wielkości ośrodek w Austro – Węgrzech) i tyle samo maszynowych i metalowych. W 1893 r. rozpoczęła w Bielsku pracę pierwsza w zaborze austriackim elektrownia miejska (trzecia na obecnych ziemiach polskich - po Szczecinie i Wrocławiu), w 1895 r. pojawił się elektryczny tramwaj, którego nie miał wówczas ani Wiedeń

ani Warszawa. W okresie międzywojennym bogate miasto wzniosło jedyną w Polsce miejską zaporę ze zbiornikiem wody pitnej. Specyfiką dwumiasta było skupienie własności przemysłowej w rękach nacji niemieckiej oraz żydowskiej. Ludność plebejska była z kolei pochodzenia polskiego. Wiekowe przenikanie się kilku kultur i wyznań (katolicyzm, judaizm, luteranizm) wytworzyły swoisty typ mieszkańca otwartego na różne pierwiastki kulturowe, posługującego się przynajmniej dwoma językami.

W 1918 r. Bielsko i Biała znalazły się w granicach odrodzonego państwa polskiego – Bielsko w województwie śląskim, a Biała w województwie krakowskim. Rozpalona wówczas waśń narodowościowa przyspieszyła proces rozpadania się polsko-niemiecko-żydowskiej więzi regionalnej. W 1939 r. większość Niemców dała się ponieść antypolskim nastrojom, a okupacja niemiecka ostatecznie zniszczyła regionalną wspólnotę. Ocenia się, że 8 tysięcy bielskich Żydów i kilkuset Polaków zostało zamordowanych przez okupanta. Pod koniec wojny większość ludności przyznającej się do niemieckich korzeni opuściła miasto.

Podział na dwa miasta istniał jeszcze przez kilka powojennych lat – połączone zostały w jeden organizm miejski dopiero w latach pięćdziesiątych.

W 1975 roku, w ramach reformy administracyjnej do miasta przyłączono kilka okolicznych gmin. Obecnie w Bielsku-Białej żyje prawie 190 tysięcy mieszkańców. Miasto, „wciśnięte” pomiędzy dwa grzbiety górskie i podzielone rzeką oraz linią kolejową boryka się z trudnościami komunikacyjnymi. Brak wewnętrznych i zewnętrznych połączeń drogowych o dużej przepustowości odczuwamy stojąc codziennie w tzw. korkach ulicznych. Kierowcy, przejeżdżający przez miasto tranzytem –

na kierunku północ – południe, w szczególny sposób odczuwają uciążliwości związane z koniecznością przejazdu przez zatłoczone centrum. Starania władz miejskich o zbudowanie obwodnic rozbijają się przede wszystkim o brak stosownych środków w kasie miejskiej i państwowej, a ponadto o partykularne interesy niektórych grup mieszkańców. Dodatkowo w przeszłości popełniono szereg błędów planistycznych, wskutek czego obecnie prowadzenie jakichkolwiek tras komunikacyjnych wiązać się musi z koniecznością wyburzeń – co oczywiście nie spotyka się z entuzjazmem właścicieli budynków (niejednokrotnie niedawno zbudowanych).

Organizatorzy bielskiego spotkania życzą Wam, Koleżanki i Koledzy - owocnych obrad i przybliżyło nas ono do europejskich standardów w projektowaniu i stosowaniu geotekstyliów w drogownictwie a także przyniosło nam nowe – przyjemnego wypoczynku. Obyśmy wynieśli z niego znacznie szerszą niż dotąd wiedzę na tematy nas nurtujące i oby efektywne narzędzie z zakresu projektowania ścieżek rowerowych.

**NASZE PROBLEMY - czyli z czym się borykamy „po
rozbiorach”**

Jaką mamy obecnie sytuację? Dawne województwo uległo „rozbiorom” pomiędzy Śląsk i Małopolskę – co nie odbyło się bez wielu emocji i bojów słownych, w których czołową rolę grali nasi parlamentarzyści i radni wielu miast i gmin, a nastroje podgrzewali żurnaliści publikujący w śląskiej, bielskiej i małopolskiej prasie. Nie zabrakło w tym gronie utytułowanej postaci znanej raczej ze świata filmu, a obecnie piszącej kwaśne w tonie i nieprzychylne Podbeskidziu felietony zamieszczane w poczytnym dzienniku. W miejsce rzeczowych rozważań o ewentualnych korzyściach lub niedogodnościach w przyszłości, o więzach gospodarczych, o więzach komunikacyjnych, boje te sprowadziły się wkrótce do personalnych ataków, mało mających wspólnego z meritem sprawy. Mieszkańcy Podbeskidzia z niesmakiem obserwowali podchody potężnych sąsiadów (Kraków i Katowice) i ich działania noszące znamię przekupstwa. Oferowano nam a to stanowisko wicemarszałka w jednym z wojewódzkich sejmików, a to większe niż dotychczas nakłady na drogi, a to inwestowanie w infrastrukturę i tym podobne łakome kąski. Zacietrzewienie doprowadzało do

dziwnych wypowiedzi, a nawet uchwał niektórych gremiów samorządowych opowiadających się za jedną lub drugą przynależnością. Przeciętnego mieszkańca interesowało raczej to, jak będzie funkcjonować nowa rzeczywistość?

Społeczeństwo mamy od wieków zaprawione w bojach granicznych. Mieliśmy więc okres panowania Piastów cieszyńskich, mieliśmy granicę pomiędzy dwoma regionami przebiegającą środkiem obecnego miasta, w pierwszej połowie XX wieku były zakusy Czechów by ich kraj sięgał po Bielsko, w latach powojennych Żywiec leżał w woj. krakowskim a Bielsko-Biała w województwie katowickim (a nawet przez pewien czas w województwie stalinogrodzkim), w 1975 roku arbitralnie przeprowadzono granicę pomiędzy nowym woj. bielskim a woj. katowickim według *„jedynie słusznego kryterium: w katowickim te miejscowości, w których znajdują się kopalnie”* – w efekcie czego rozcięto historyczne więzy łączące Cieszyn z Zebrzydowicami oraz Cieszyn z Czechowicami-Dziedzicami i rozcięto więzy gospodarcze łączące Bielsko-Białą z Czechowicami-Dziedzicami (jeszcze do niedawna miasta te miały wspólną centralę telefoniczną i wspólną gospodarkę energią ciepłą - przed kilku laty rozłączono centrale, a obecnie trzeba będzie wracać do tego rozwiązania). Ostatecznie chyba zwyciężył zdrowy rozsądek i w zasadzie powrócono do granic sprzed 1975 roku – uszanowano jedynie wolę Żywca, który

opowiedział się za przynależnością do województwa śląskiego, jako że łączą go z Bielskiem-Białą i z Katowicami poważne więzi gospodarcze i komunikacyjne. Z dawnego województwa bielskiego w nowym województwie śląskim leżą powiaty: 2 bielskie (ziemski i grodzki), cieszyński oraz żywiecki. Pozostałe powiaty Podbeskidzia (oświęcimski, wadowicki i suski) przyłączono do województwa małopolskiego.

Spotykamy się więc praktycznie tuż za progiem nowej rzeczywistości. Problem przynależności administracyjnej mamy właściwie jasny, natomiast w odczuciu przeciętnego człowieka totalny bałagan panuje w zakresie administracji drogowej. Mało kto orientuje się w obowiązującym obecnie podziale istniejącej sieci drogowej, choć teoretycznie wszystko powinno być oczywiste. Jak usłyszałem od jednego z zaprzyjaźnionych burmistrzów, do miast i do gmin nie dotarły jeszcze (połowa lutego) żadne oficjalne informacje dotyczące przynależności administracyjnej poszczególnych dróg. O ile sprawa jest jasna w odniesieniu do dotychczasowych dróg gminnych, to tej jasności nie ma już w odniesieniu do byłych dróg wojewódzkich. Które z nich są obecnie drogami powiatowymi, a które wojewódzkimi? Gdzie znajdują się ich zarządy? Jakie mają siły i środki? W obliczu wyjątkowo jak na ostatnie lata trudnej zimy, pytania te nabierają szczególnego sensu. Niektóre z miast (a w szczególności zakłady gospodarki komunalnej w tych miastach)

prowadziły na swoim terenie tzw. akcję zimową również na byłych drogach wojewódzkich, co finansowane było z wojewódzkich środków. Obecnie w wielu przypadkach drogi te stały się powiatowymi (choć niejednokrotnie w tym zakresie występują poważne wątpliwości) i ich odśnieżanie jest niejako kredytowane przez firmy prowadzące akcję „zima”. Działają one mając jedynie **słowo honoru starosty powiatowego**, iż zapłata nastąpi ze środków powiatowych – i to w bliżej nieokreślonej przyszłości.

Podobną sytuację odnotować należy w dziedzinie zarządzania ruchem na drogach. Przypomnijmy: w ustawie *prawo o ruchu drogowym* ustalono, że ruchem na autostradach i drogach ekspresowych zarządza właściwy minister, zaś na drogach pozostałych – wojewoda. Chodziło tu o nadanie odpowiedniej rangi zarządzaniu ruchem – jako czynnościom prawnym pociągającym za sobą bardzo istotne konsekwencje gospodarcze i mającym wpływ na płynność i bezpieczeństwo ruchu, a przez to wymagającym dysponowania przez organ zarządzający ruchem odpowiednio wykształconej i doświadczonej kadry. Obecnie ustalono (Dz. U. Nr 106/98 poz. 668 Art. 127), iż minister właściwy do spraw transportu zarządza ruchem na drogach krajowych, marszałek województwa na drogach wojewódzkich, zaś na drogach powiatowych i gminnych - starosta. Zapisano też, że minister w drodze rozporządzenia

będzie „głosami wołającego na puszczy”.

może swoje uprawnienia przekazać marszałkowi województwa lub „państwowej jednostce organizacyjnej”. Niestety – jak dotąd **żadne rozporządzenie nie ujrzało światła dziennego, a co gorsza nie wiadomo kiedy może się pojawić.** Podobno rozważa się, czy uprawnienia te przekazać marszałkowi, czy też administracji drogowej (w postaci terenowych oddziałów Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych). W pierwszym przypadku sprawa byłaby chyba prostsza, ponieważ marszałek mógłby – tak jak to się stało w województwie śląskim – przejąć wykwalifikowane kadry z byłego urzędu wojewódzkiego. W drugim przypadku należałoby rozstrzygnąć wątpliwość prawną, wynikającą z rozporządzenia MTiGM w sprawie zarządzania ruchem na drogach, w myśl którego zarządzający ruchem przed zatwierdzeniem stosownego projektu winien **zasięgnąć opinii zarządu drogi** – a więc zarządzający ruchem zasięgałby opinii sam u siebie! Niepewność dotyczy także dróg pozostałych. Jak zdążyliśmy się już przekonać, służby powiatowe nieraz nie wiedzą w jaki sposób powinno odbywać się zarządzanie ruchem na drogach, ale też w niektórych przypadkach **nie wiedzą, że działanie takie obejmuje ich obowiązki i kompetencje!** Myślę, że za komentarz do tej sytuacji może posłużyć moje prywatne spostrzeżenie: odkąd pracuję w pięknej dziedzinie nazywanej drogownictwem, obserwuję permanentne jej reorganizowanie, związaną z tym niepewność jutra u osób zatrudnionych w

przedsiębiorstwach administrujących siecią drogową, a przede wszystkim coraz mniejsze nakłady na drogi i infrastrukturę drogową.

Póki co, projekty organizacji ruchu dotyczące dróg krajowych zwozimy do Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej w Warszawie, stamtąd wędrują one do Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych (w Warszawie – a jakże), stamtąd z kolei przesyłane są one do terenowych oddziałów GDDP, które żądają dodatkowych egzemplarzy opracowań – celem przedłożenia właściwemu Komendantowi Wojewódzkiemu Policji (do zaopiniowania) – wykonujemy dodatkowe egzemplarze opracowań (a przecież cytowane wyżej rozporządzenie jednoznacznie określa zawartość projektu organizacji ruchu przedkładanego do zatwierdzenia), odbywamy dziesiątki rozmów telefonicznych i nieraz wyjazdów służbowych, a czas biegnie nieubłaganie. Jak w tym wszystkim wygląda dotrzymywanie terminów narzuconych przecież nieraz w procedurze przetargowej – lepiej nie mówić.

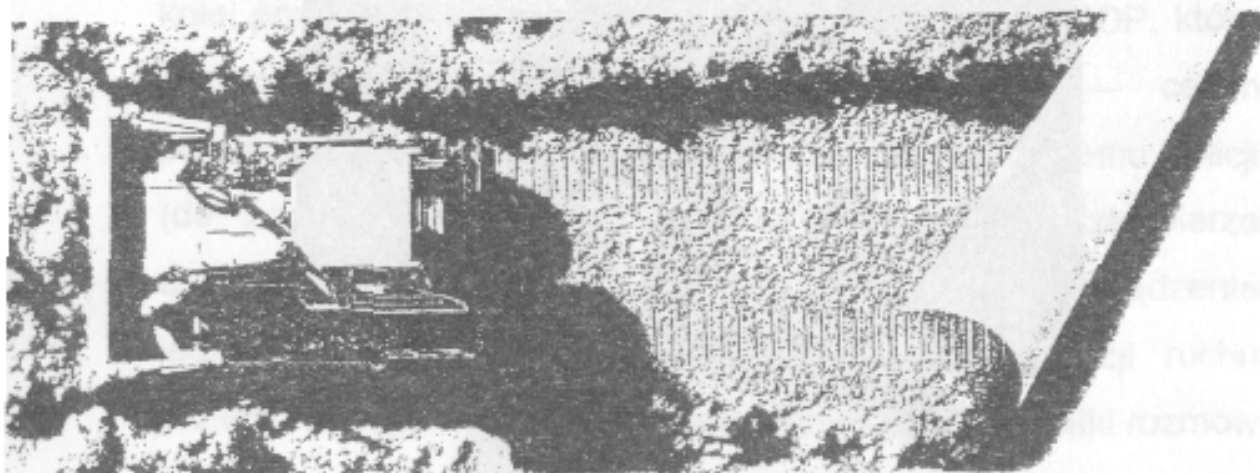
Marzy mi się tu (i mam nadzieję, że nie mnie jednemu) podobny jak w *prawie budowlanym* przepis, stanowiący iż brak uzgodnienia w określonym terminie przyjmowany jest jako uzgodnienie pozytywne dla proponowanego rozwiązania – i to z wszelkimi możliwymi skutkami prawnymi, (cóż, pomarzyć rzecz piękna). Jeśli jednak bez protestu przyjmować będziemy

narzucane rozwiązania, to szansa na ich zmianę będzie żadna. Pragnę więc wyrazić nadzieję, że mój głos w tej sprawie nie będzie „głosem wołającego na puszczy”.

Niech za komentarz do opisywanej sytuacji posłuży zdjęcie autentycznego oznakowania funkcjonującego jeszcze niedawno na jednej z dróg krajowych.



**Inwestorzy, biura projektowe,
i przedsiębiorstwa wykonawcze
na całym świecie polegają na
jakości, bezpieczeństwie
i komforcie stosowania
geowłóknin Polyfeltu.**



Świat stawia na Polyfelt.

Geowłókniny Polyfeltu zapewniają komfort, jakość i bezpieczeństwo wszystkim zainteresowanym budownictwem lądowym i wodnym: komfort dzięki ich optymalnym mechanicznym, hydraulicznym i fizycznym właściwościom, jakość gwarantowana przez wewnętrzny i zewnętrzny system kontroli potwierdzony certyfikatem wg normy ISO 9001 oraz bezpieczeństwo dzięki swemu serwisowi w zakresie projektowania i dostawy.

Komfort, jakość i bezpieczeństwo, na których możesz polegać.

Szczegółowe informacje o naszych produktach i usługach możesz uzyskać pisząc, dzwoniąc lub przesyłając fax na adres:

Polyfelt Oddział Kraków; 31 - 038 Kraków, ul. Starowiślna 13
tel./fax 012/ 423 00 78, 429 19 28, GSM 602 21 44 86

Polyfelt Ges. m. b. H. Linz/ Austria
Oddział Kraków
mgr inż. Ryszard Drząszcz

Geowłókniny - Polyfelt PGM - nowy sposób na utrzymanie dróg.

Wydatki na utrzymanie dróg rosną z roku na rok. Służby odpowiedzialne za naprawy i utrzymanie dróg szukają więc odpowiednich metod i technologii zapewniających ekonomicznie i technicznie efektywne utrzymywanie dróg.

Jedną z takich metod stosowaną w praktyce z powodzeniem od 20 lat jest naprawa nawierzchni drogowych przy użyciu specjalnie do tego zaprojektowanych geowłóknin nasączanych podczas wbudowywania asfaltem lub emulsją bitumiczną. Zastosowanie tej metody pozwala na znaczne zwiększenie trwałości drogi i wydłużenie okresu między kolejnymi naprawami.

Pęknięcia w nawierzchni prowadzą do przyspieszonego zniszczenia drogi, ponieważ umożliwiają przenikanie w głąb konstrukcji wody i tlenu. Naprawa przez położenie nowej warstwy betonu asfaltowego nie jest trwała, z uwagi na szybkie ponowne spękania spowodowane koncentracją i propagacją naprężeń. Zjawisko to określane jest jako „spękania odbite”.

Polyfelt PGM jest geowłókniną, z polipropylenowych włókien ciągłych, łączonych ze sobą przez mechaniczną obróbkę (igłowanie), która została zaprojektowana specjalnie do naprawy nawierzchni drogowych. Polyfelt PGM doskonale nadaje się do naprawy wszystkich nawierzchni spękanych ze stabilną podbudową zapewniającą odpowiednią nośność.

Gewołókninę układa się na spękaną nawierzchni istniejącej, i przykrywa nowymi warstwami bitumicznymi. Mogą to być na przykład warstwy z betonu asfaltowego, utwardzenia powierzchniowego lub warstwy bitumiczne na starych nawierzchniach kostkowych. Gewołókninę Polyfelt PGM stosować można także w konstrukcjach nowych nawierzchni, gdy warstwy podbudowy wykonane są z materiałów związanych spoiwem hydraulicznym. W tym ostatnim przypadku Polyfelt PGM zapobiega powstawaniu pęknięć, jakie mogą się pojawić w wyniku kurczenia się tej warstwy podczas wiązania, lub w wyniku naprężeń termicznych.

Polyfelt PGM jest impregnowany lepiszczem bitumicznym, dzięki czemu spełnia trzy podstawowe funkcje: uszczelnienie, redukcja naprężeń i połączenie sąsiadujących warstw.

1. Uszczelnienie

Polyfelt PGM zapobiega przenikaniu wody deszczowej i tlenu atmosferycznego w korpus drogowy. Badania wykazują, że dzięki zdolności magazynowania bitumu przez wołókninę szczelność zostaje zachowana nawet przy dużych obciążeniach.

2. Redukcja naprężeń

Różne naprężenia między dolnymi a nowymi warstwami nawierzchni (beton asfaltowy, utwardzenie powierzchniowe) są redukowane przez nasyconą lepiszczem gewołókninę Polyfelt PGM. Redukuje to i zapobiega powstawaniu spękań odbitych w nowej warstwie nawierzchni.

3. Adhezja gewołókniny do warstw sąsiadujących

Zwiększona ilość bitumu oraz łatwe przystosowanie się Polyfeltu PGM do dolnej warstwy daje doskonałe związanie warstw (stara nawierzchnia -

Polyfelt PGM - nowa warstwa bitumiczna). Redukuje to naprężenia wywołane zginaniem i w ten sposób wydłuża trwałość nowej nawierzchni.

4. Prosty sposób układania

Przy użyciu maszyny Polyfelt PGM układa się bez żadnych dodatkowych materiałów mocujących. Zakręty nie stanowią żadnego problemu, mniejsze powierzchnie mogą być układane ręcznie. Bele Polyfeltu PGM dostarczane na budowę są stosunkowo lekkie, co umożliwia ich ekonomiczne użycie nawet na mniejszych powierzchniach. W razie potrzeby można Polyfelt PGM ciąć zwykłym nożem.

APM

BEZPIECZEŃSTWO NA DRODZE

Problemem, który interesuje wszystkich zajmujących się drogownictwem, jest bezpieczeństwo ruchu drogowego. Uważamy, że nie tylko urzędnicy państwowi i samorządowi administrujący drogami, ale także znakomita większość prywatnych przedsiębiorców zdaje sobie sprawę, że ich działania wpływają na bezpieczeństwo na polskich drogach.

Doświadczenia wielu bardziej zmotoryzowanych krajów niż Polska wskazują, iż zorganizowane działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego prowadzą do spadku ilości zdarzeń drogowych i zmniejszenia ilości ofiar śmiertelnych. W państwach, gdzie prowadzi się dokładne statystyki dotyczące kosztów poniesionych przez społeczeństwo na skutek wypadków drogowych wykazano, iż pieniądze wydane na lepszą edukację uczestników ruchu drogowego oraz poprawę technicznej infrastruktury zwracają się wielokrotnie. W Polsce wciąż brakuje pieniędzy na realizację nowoczesnych, kompleksowych rozwiązań technicznych i programów edukacyjnych, które przyczyniłyby się do realnego spadku zdarzeń drogowych. Niestety liczba wypadków w naszym kraju stale rośnie. Rośnie również liczba ofiar śmiertelnych oraz osób, które doznały trwałej utraty zdrowia.

Prawie każdy widział skutki wypadku drogowego - wraki samochodów, okaleczonych, w stanie szoku, a niekiedy pozbawionych życia ludzi.

Dlatego, kiedy rozpoczynaliśmy kilka lat temu działalność związaną z drogownictwem zdawaliśmy sobie sprawę, iż stajemy się, poprzez jakość sprzedawanych produktów, współodpowiedzialni za bezpieczeństwo ruchu drogowego. Kiedy decydujemy się na współpracę z koncernami oferującymi interesujące nas produkty, szukamy nie tylko materiałów i urządzeń, na które cenowo może pozwolić sobie polski nabywca. Przede wszystkim zwracamy uwagę na profesjonalizm i wysoką jakość wyrobów sprawdzoną już na drogach wielu krajów Europy Zachodniej. Przez cały czas prowadzenia działalności gospodarczej zadajemy sobie pytanie, co wyniknie dobrego dla przeciętnego uczestnika ruchu drogowego z wprowadzenia danego produktu na polskie drogi.

Na przykład oferowane przez naszą firmę sygnalizatory drogowe typu Mondial odznaczają się wyjątkowo dobrze dopracowaną optyką. Precyzyjnie wykonane lustro oraz żarówka umieszczona dokładnie w jego ognisku powoduje, że sygnalizacja świetlna jest dobrze widoczna nawet w najbardziej niekorzystnych warunkach. Obudowa jak i soczewki wykonane są z najnowocześniejszych tworzyw i dzięki temu sygnalizatory są bardzo odporne na gwałtownie działające czynniki atmosferyczne oraz akty wandalizmu. Staramy się również o częstsze stosowanie folii II generacji do oznakowania miejsc szczególnie niebezpiecznych. Proponujemy zastępowanie znaków „stop” i „ustąp pierwszeństwa” oraz znaków zabezpieczających roboty w pasie drogowym wykonanych z folii I generacji na znaki wykonane z folii Nikkalite™ II generacji, która posiada lepsze parametry fotometryczne (co zapewnia dobrą czytelność znaku). W tym roku wprowadzamy na

rynek folię III generacji o jeszcze doskonalszych parametrach fotometrycznych - Crystal Grade również produkowaną przez japońską firmę Nippon Carbide Industries. Jest to folia na znaki drogowe umieszczane w miejscach charakteryzujących się szczególnie niekorzystnymi warunkami widoczności oraz na autostradach, drogach szybkiego ruchu i ulicach wielkich miast.

Zdajemy sobie również sprawę jak istotna jest edukacja uczestników ruchu drogowego, szczególnie tych najmłodszych. Pragnąc przyczynić się do rozwoju kształcenia komunikacyjnego polskich dzieci, już po raz kolejny, wraz z innymi firmami (MSR TRAFFIC-Przeźmierowo, Bezpieczne Drogi -Warszawa; Eldro-Gdańsk; Instalekt-Bielsko-Biała; Trafik-Słupsk) sponsorujemy wydanie plakatów oraz pocztówek, które mają na celu wspomóc szkoły w tym nauczaniu. Również w aspekcie poprawy bezpieczeństwa najsłabszych uczestników ruchu drogowego (w Polsce najechnia na pieszych stanowią 40% wszystkich wypadków drogowych, a dla porównania w Belgii 8 %), zainteresowaliśmy się tkaninami odblaskowymi, które są wykorzystywane jako elementy dekoracyjne ubrań, plecaków, tomistrów czy butów. Pieszy i rowerzysta ubrany w strój z elementami odblaskowymi jest szybciej dostrzegany przez kierowcę w nocy lub podczas niekorzystnych warunków atmosferycznych. Kierujący pojazdem ma więcej czasu na odpowiednią do sytuacji i bezpieczną dla wszystkich uczestników ruchu reakcję. Aby przyczynić się do rozpowszechnienia tej bardzo pożądanej mody na *tkaniny odblaskowe*, sponsorujemy różne lokalne inicjatywy sportowo - rekreacyjne np. Bielskie Rodzinne Rajdy Rowerowe (organizowane od kilku lat pod patronatem pani poseł Grażyny Staniszewskiej), podczas których uczestnicy otrzymują w różnych formach elementy z materiałów

odblaskowych. Prowadzimy również akcję promującą tego rodzaju materiały w szkołach dawnego województwa bielskiego.

Zdajemy sobie sprawę z tego, że nasze działania w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego są tylko małą kropelką w morzu potrzeb. Aby uzyskać wymierne efekty w postaci zmniejszenia ilości zdarzeń drogowych szczególnie tych, w których giną ludzie, konieczne jest planowe i długofalowe działanie powołanych do tego instytucji o zasięgu ogólnokrajowym. Instytucje te powinny zajmować się gromadzeniem danych potrzebnych do analizy ruchu drogowego, dzięki temu jest możliwe fachowe określenie zagrożeń z nim związanych oraz sformułowanie realnych planów poprawy sytuacji w tym zakresie.

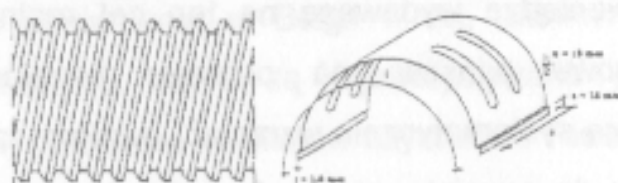
Mamy nadzieję, że bezpieczeństwo użytkowników polskich dróg nie będzie pomijaną kwestią w naszym państwie, gdyż jak już wspomniałem pieniądze wydawane na ten cel realnie się zwracają. Nakłady finansowe państwa na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego muszą systematycznie wzrastać, uważam także, że wszyscy zajmujący się drogownictwem mają obowiązek w codziennych profesjonalnych działaniach pamiętać, że od naszej rzetelności może zależeć czyjeś życie.

Aleksander Konior

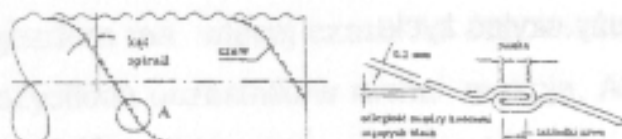
NOWOCZESNE PRZEPUSTY DROGOWE, MOSTY, TUNELE, WIADUKTY.

AROT VIA POLSKA Spółka z o.o. w Lesznie oferuje:

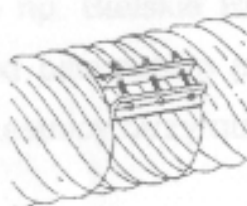
1. Rury i złączki polietylenowe **HDPE DV/Arot -OPTIMA** do budowy i naprawy przepustów drogowych i kolejowych o średnicy 300 + 800 mm. (Rys. 1.)
2. Karbowane rury stalowe **HEL-COR** zabezpieczone warstwą cynku grubości 45 μm . do budowy i naprawy przepustów, małych mostów drogowych i kolejowych o średnicy 600 + 2200 mm. (Rys.2 i 3)
3. Stalowe konstrukcje karbowane **MULTI PLATE MP 150** zabezpieczone ogniowo warstwą cynku o grubości 85 μm do budowy i remontu przepustów, mostów, tuneli i wiaduktów. Kształt kołowy, łukowo-kołowy, eliptyczny, łukowy o rozpiętościach do 16m. (Rys. 4 i 5)



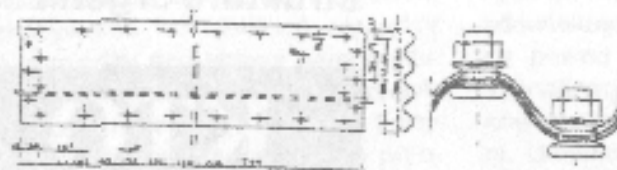
Rys. 1. Widok karbowanej rury i łącznika z polietylenu HDPE DV/Arot-OPTIMA



Rys. 2. Schemat karbowanej rury stalowej HEL-COR wraz z szczegółem wykonania szwu



Rys. 3. Widok karbowanej rury stalowej HEL-COR wraz z łącznikiem



Rys. 4. Widok arkusza karbonowej blachy i schemat połączenia arkuszy blach przy wykonywaniu konstrukcji płaszczywnych MULTI PLATE MP150



Rys. 5. Przykładowe przekroje konstrukcji płaszczywnych MULTI PLATE MP150

Oferowane rury i konstrukcje mają bardzo dobre parametry wytrzymałościowe. Włączenie gruntu do współpracy daje możliwość przenoszenia bardzo dużych obciążeń drogowych i kolejowych, dla wszystkich klas obciążeń. Szybki i prosty montaż - minimalizacja czasu zamknięcia drogi (parokrotne skrócenie cyklu budowy) lub wykluczenie zamknięcia drogi. Nie wymagają ścianek czołowych, fundamentów pod nie oraz stabilizacji podłoża. Potaniecie kosztów inwestycji w stosunku do metody tradycyjnej realizacji obiektów.

KTO ZARZĄDZA

AGNIESZKA

Ustawa umożliwia wzajemne przekazywanie sobie kompetencji w zarządzaniu drogami - w każdą stronę - na zasadzie porozumień. Na przykład zamiar utworzenia jednego wspólnego zarządu dróg zgłaszało kilka sąsiadujących gmin i powiatów na Śląsku.

PORZĄDKOWANIE RUCHU

Zarządzanie drogami nie jest równoznaczne z zarządzaniem ruchem. Tę funkcję ustawodawca sztywno przypisuje poszczególnym administracjom. Na drogach krajowych ruchem zarządza minister transportu. Swoje uprawnienia może przekazać tylko o jeden szczebel niżej, a więc marszałkowi województwa lub powołanej przez siebie państwowej jednostce organizacyjnej. To przekazanie następuje tylko na mocy rozporządzenia.

Następnym szczeblem zarządzania ruchem jest samorząd województwa. Jego marszałek nie ma prawa przekazać swoich kompetencji na niższy szczebel. Ruchem na pozostałych drogach zarządza starosta powiatu. W kompetencjach miast, których dotyczyła „ustawa miejska”, pozostają zagadnienia organizacji ruchu na wszystkich odcinkach - z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych oraz krajowych nie przekazanych miastu. Natomiast w pozostałych miastach wydzielonych z powiatu funkcjonuje trzech zarządców ruchu, tj. minister transportu, marszałek oraz prezydent (pełniący funkcje starosty). Podobny układ istnieje w powiecie ziemskim.

W ten sposób powstaje złożona sytuacja. Ruchem w takim mniejszym mieście wyłączonym z powiatu zarządzają różne administracje samorządowe oraz rządowa. Na przykład projekt organizacji ruchu na pewnym obszarze, przygotowany przez jednego zarządcę dla wszystkich kategorii dróg, musi być zatwierdzony

Tabela 1.

WŁASNOŚĆ	KATEGORIA
SKARB PAŃSTWA	KRAJOWE
SAMORZĄDU	WOJEWÓDZKIE POWIATOWE GMINNE
NIEPUBLICZNA	WEWNĘTRZNE

Uwaga: nikt na szczeblu nych miast. Miasta powin

Tabela 2.

KATEGORIA DRÓG	ZALICZANO DO KATEGORII
KRAJOWE	RADA MINISTRÓW (rozporządzenie) Wzrostkuje - transportu (i adm. publ. i oraz oob. nar.)
WOJEWÓDZKIE	SEJMIK WOJEWÓDZKI (uchwała) Poroz. z min. transportu o nar.
POWIATOWE	RADA POWIATOWA (uchwała) Poroz. z ma. Opinia - rad. i sąsiadując. powiatów
GMINNE	RADA GMINNA (uchwała) Opinia - rad.

..... Z
▲ możliwość wzajemnej
▼ kompetencje mogą być
x brak możliwości prze

Stowarzyszenie „Klub Inżynierii Ruchu” powstało w 1993 roku. Zrzesza pracowników miejskich zarządów dróg i komunikacji, przedstawicieli urzędów miejskich oraz firm branży drogowej. Stowarzyszenie integruje środowisko inżynierów ruchu, zapewnia dostęp do potrzebnej wiedzy oraz umożliwia wymianę doświadczeń (adres do korespondencji: 62-081 Przemykowo, ul. Leśna 40, skr. poczt. nr 20).

u dostosowano

a.



NIESZKA SERBENSKA

przez pozostałych zarządców. A ci mogą mieć inne koncepcje.

Ustawodawca umożliwił wzajemne przekazywanie kompetencji zarządcy dróg pomiędzy szczeblami samorządu. Po opanowaniu administracyjnej procedury przejmowania ich na stan, kolejnym procesem będzie zawieranie porozumień gmin, powiatów i województw, wprowadzających jednego gospodarza na określonych obszarach. Niepokojące

jest natomiast współistnienie dwóch bądź nawet trzech zarządców odpowiedzialnych za ruch transportowy w granicach administracyjnych miasta. Wskutek tego na pewno przedłuży się modernizacja sygnalizacji świetlnej, ustawienie znaków czy malowanie oznakowań na jezdni. Uniemożliwi to prowadzenie jednolitej polityki komunikacyjnej. Kierowcy i pieszych niełatwo będzie wytłumaczyć przyczyny opieszałości kierowców.

GENERALNE ZASADY ZMIANY KATEGORII DRÓG KOŁOWYCH

KATEGORIE	CHARAKTER DROGI	DOTYCHCZAS BYŁY TO DROGI
KRAJOWE	- autostrady (A) - ekspresowe (S) - w korytarzach międzynarodowych (E ...) - alternatywnie dla A i S płatnych - obwodowe ciągi aglomeracji - oraz zapewniające spójność, dojazdy drogowe, obronne	MIEDZYREGIONALNE - krajowe o nr 1-cyfrowych - większość krajowych o nr 2-cyfrowych - niektóre o nr 3-cyfrowych
WOJEWÓDZKIE	- między miastami - istotne dla województw - inne obronne	REGIONALNE - w zasadzie krajowe o nr 3-cyfrowych - niektóre krajowe o nr 2-cyfrowych
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
WEWNĘTRZNE	nie zaliczone do dróg publicznych, ale udostępnione do publicznego użytkowania	- wewnętrzne - zakładowe, które nie muszą być publicznymi - o nie określonym statusie

na szczeblu centralnym nie pracuje nad dostosowaniem kategoryzacji dróg do faktycznych warunków poszczególnego miasta powinny pilnie rozpocząć te prace we własnym zakresie.

NOWE KOMPETENCJE W ZAKRESIE DRÓG I ZARZĄDZANIA RUCHEM

ZALICZENIE DO KATEGORII	USTALENIE PRZEBIEGU	POZWOLENIE NA BUDOWĘ I NADZÓR ARCH. BUD.	ZARZĄDCA DROGI	ZARZĄD DROGI	ZARZĄDZAJĄCY RUCHEM NA DRODZE
RADA MINISTRÓW (rozporządzenie) Wniosek - minister ds. transportu (poroz. z adm. publ. i spr. wew. oraz obr. nar.)	MINISTER ds. TRANSPORTU (rozporządzenie) Opiniują - sejmiki wojew. i rady powiatów		GENERALNY DYREKTOR DRÓG PUBLICZNYCH	GENERALNA DYREKCJA DRÓG PUBLICZNYCH	MINISTER ds. TRANSPORTU
SEJMIK WOJEWÓDZTWA (uchwała) Poroz. z ministr. ds. transportu oraz obr. nar.	SEJMIK WOJEWÓDZTWA (plan regionalny województwa art. 4 ustawy o zagosp. przestrzennym) Opinia - rady powiatów	WOJEWODA	ZARZĄD WOJEWÓDZTWA	Jednostka organizacyjna powołana przez zarządcę drogi lub (w przypadku braku takiej jednostki) bezpośrednio zarządcę drogi	MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA
RADA POWIATU (uchwała) Poroz. z marsz. wojew. i niasiadujących powiatów	RADA POWIATU Opinia - rady gmin		ZARZĄD POWIATU		
RADA GMINY (uchwała) Opinia - rady powiatu	RADA GMINY	STAROSTA POWIATU	ZARZĄD GMINY		STAROSTA POWIATU

***** ZARZĄD MIASTA NA PRAWACH POWIATU

wzajemnego przekazywania kompetencji w trybie porozumień

Je mogą być przekazane tylko w jednym kierunku i tylko w drodze rozporządzenia

województwa przekazywania kompetencji

Zmienione tzw. ustawą kompetencyjną zapisy ustawy o drogach publicznych rozdzielają i wyraźnie określają pojęcia zarządcy i zarządu drogi. Zarządca pełni funkcję administratora drogi oraz właściciela gruntu pod nią (dotychczas ustawa o drogach publicznych nie rozstrzygała wszystkich kwestii własności gruntu; większość dróg była państwowa). Zarządca powołuje zarząd, który w jego imieniu wykonuje funkcje gospodarcze. Taki podział zadań likwiduje dotychczasowe konflikty kompetencyjne pomiędzy inwestorem odpowiedzialnym za kreowanie polityki rozwoju sieci a wykonawcą bieżących robót na drogach.

WŁAŚCICIEL I GOSPODARZ

W świetle nowych przepisów nadzórne znaczenie zyskuje zarządca drogi. Dla dróg krajowych jest nim minister transportu. Z mocy ustawy przekazuje on uprawnienia szefowi Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych. Zarząd sprawuje GDDP, w skład której wchodzi 9 oddziałów terytorialnych. Nie są one samodzielnymi jednostkami. W zakresie kompetencji zarządcy drogi decyzje podejmuje szef terenowego oddziału lub jego zastępca, ale w imieniu generalnego dyrektora GDDP i na jego imienne upoważnienie.

Istniejącą sieć bezpośrednio obsługuje 117 Rejonów Dróg Krajowych. Na każdy przypada po około 134 km (drogi krajowe liczą blisko 16 tys. km i stanowią około 5 proc. wszystkich dróg publicznych).

Drogi, które wcześniej były międzyregionalnymi (o numeracji jedno- i dwucyfrowej) są obecnie drogami krajowymi. Wojewódzkimi mianowano dawne drogi regionalne o numeracji trzycyfrowej (ich zarządcą jest zarząd województwa). Jest ich około 27 tys. kilometrów. Natomiast dawne wojewódzkie - blisko 128 tys. km - stały się powiatowymi (przeszły pod zarząd powiatu). Drogi gminne pozostały bez zmian.

Wnioski z konferencji Stowarzyszenia „Klub Inżynierii Ruchu” w Kazimierzu Dolnym w grudniu 1998:

■ należy stworzyć możliwość przekazywania kompetencji w zakresie zarządzania ruchem w sposób podobny jak w zarządzaniu drogami;

■ w miastach wydzielonych z powiatu (i nie podlegających wcześniej tzw. ustawie miejskiej) należy przekazać kompetencje w zakresie zarządzania ruchem - z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych - prezydentom tych miast.

Drogi krajowe są własnością Skarbu Państwa. Pozostałe należą do samorządów. Do 2005 roku muszą być uregulowane prawa własności gruntów: pod drogami krajowymi na koszt państwa, a samorządowymi - na koszt administracji terytorialnych (odszkodowania za przejęte nieruchomości, przyznawane są na wnioski właścicieli składane do końca 2001 roku).

Wyjątkiem są miasta na prawach powiatu. Zarządzają one wszystkimi kategoriami dróg na swoim terenie. W ich gestii będzie około 1200 km.

Źródło: Tabele opracował ZYGMUNT UŹDALEWICZ ze Stowarzyszenia „Klub Inżynierii Ruchu”.



Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowo Usługowe Sp.z o.o.

24 Radestów k/Przysuchy
26-422 Borkowice
tel/fax.(048)75-79-74
tel/fax.(048)75-79-75
tel.(048)75-79-76

05-092 Łomianki
ul. Spacerowa 27
tel/fax.(022)751-94-84

Posiadamy w ciągłej sprzedaży artykuły bezpieczeństwa i organizacji ruchu drogowego :

- | | |
|------------------------------|---|
| BARIERY DROGOWE | - U-51,U-53,U-54 z tworzyw sztucznych |
| BARIERY SEGMENTOWE | - plastikowe,typ New Jersey,do tymczasowej zmiany lub ograniczeń pasów ruchu |
| PACHOLKI DROGOWE | - odblaskowe o wysokości : 30 cm,40 cm, 50 cm,53 cm,60 cm,75 cm,100 cm, |
| LAMPY OSTRZEGAWCZE | - pulsujące ,Microlite,Minilite,Maxilite,Xenolite posiadają znak „B” |
| TAŚMY OSTRZEGAWCZE | - zebra |
| PROGI OGRANICZAJĄCE PRĘDKOŚĆ | - wysokość : 3 cm, 5 cm, 7,5 cm, posiadają opinie Instytutu Badawczego Dróg i Mostów |
| TAŚMY NAJEZDNIOWE | - odblaskowe, samoprzylepne, kolor żółty do tymczasowego oznakowania |
| KAMIZELKI OSTRZEGAWCZE | - z pasami odblaskowymi |
| SŁUPKI PROWADZĄCE UI-A | - uchylne , standardowe , samopionujące posiadają Aprobata Instytutu Badawczego Dróg i Mostów |
| FOLIĘ ODBŁASKOWĄ ADCOLITE | - I Gen. Engineer Grade,biała,żółta,czerwona, zielona,niebieska - ceny promocyjne !!! |

WYKONUJEMY ZAMÓWIENIA NIETYPOWE !!!

Posiadamy w ciągłej sprzedaży artykuły BHP (kaski,okulary,ochronniki słuchu)
Artykuły BHP posiadają znak B

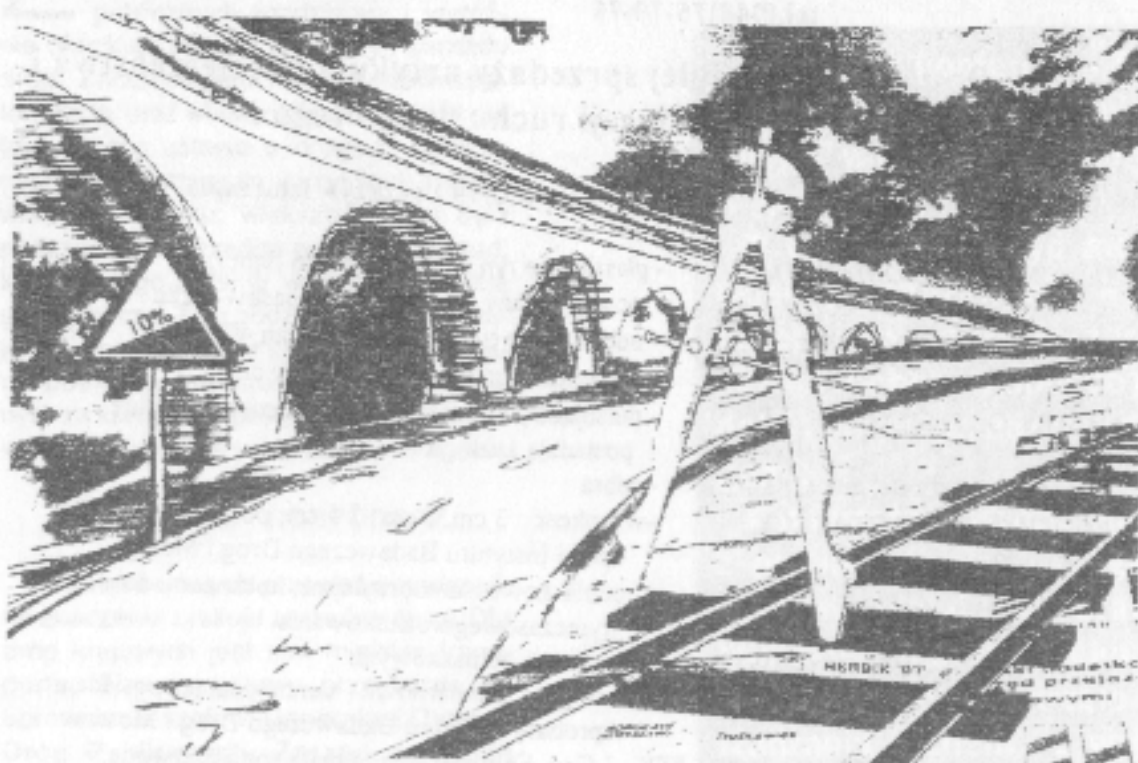
MALOWANIE?
NO PROBLEM!
MALUJ Z PACHOLEKAMI
"SANDPOL-U"

TYP "NAWIGATOR", "MELBA", "EURO"
wys. 30cm, 45cm, 46cm, 50cm, 52cm,
53cm, 60cm, 75cm, 100cm

CENY PROMOCYJNE DO 30.05.1995



GEOSECMA



GEOSECMA to system ukierunkowany na projektowanie dróg i kolei, obsługę terenowych rejestratorów danych, obliczenia miernicze i geodezyjne wraz z wyrównaniem sieci kątowno - liniowych. Część geodezyjna i projektowa korzystają ze wspólnej bazy danych.

System zasługuje na szczególną uwagę projektantów dróg i ulic - posiada opcję do projektowania modernizacji istniejących dróg.

Umożliwia również projektowanie równoległych tras (autostrady, drogi szybkiego ruchu) z osobnymi niweletami i osiami tras. W tle projektu można umieszczać rastrowy lub wektorowy obraz mapy terenu.

Oferujemy również:

- dla geodetów - KART-K1 Mapa Numeryczna, KAMISCAN
- dla administratorów dróg - System Informacji o Drogach
- dla administratorów sieci rurowych (wod-kan) - GEOSECMA/Rejestr Rurociągów

Ponadto podejmujemy się prac konsultingowych i aplikacyjnych w zakresie Systemów Informacji Przestrzennej.

KORDAB

www.kordab.com.pl

KORDAB Polska Sp. z o.o.
ul. Więckowskiego 33, 90-734 Łódź
tel. (0-42) 632-31-00, 632-18-93
fax. (0-42) 632-04-82
e-mail: kordab@kordab.com.pl



Centrum Systemów Softdesk

*Autodesk Registered Developer & Systems Center
Industrial Workgroup Software Distributor*

**Temat: GeoTECZKA AC – system
komputerowego wspomagania
projektowania w inżynierii lądowej i
dziedzinach pokrewnych.**

Maciej Rydlewicz, Centrum Systemów Softdesk

Celem referatu jest przedstawienie podstawowej informacji o systemie komputerowego wspomagania projektowania w inżynierii lądowej i dziedzinach pokrewnych - GeoTECZKA AC

1. Współpraca w procesie projektowania.

Jednym z wyzwań jakim trzeba sprostać w procesie projektowania w Inżynierii lądowej, jest efektywne i współdzielenie danych pomiędzy współuczestnikami procesu projektowania oraz ich wymiana z jednostkami administrującymi zasobami terenowymi. W jednym przypadku oznacza to dostarczenie inżynierowi danych o aktualnym układzie terenu, lecz w innym przypadku, może oznaczać to konieczność współdzielenia tych danych pomiędzy geodetą, a inżynierami - konsultantami, zaangażowanymi w specjalistyczne fragmenty projektu. W drugim przypadku, pojawia się konieczność otrzymania i umieszczenia w projekcie przetworzonych danych. Poza tym, w całym procesie projektowania, zespół projektujący teren musi na bieżąco konsultować się z zespołem projektującym budynki, aby zachować spójność przygotowywanej dokumentacji. Z kolei po zakończeniu procesu projektowania, coraz większe rzesze inwestorów oczekują dokumentacji, pozwalającej na łatwe zastosowanie komputerowego systemu administracji i zarządzania, tak aby np.w prosty sposób aktualizować lokalne systemy GIS. To

jest właśnie pole, na którym proponowane przez naszą firmę rozwiązanie GeoTECZKA AC wyróżnia się w zdecydowany sposób. Ponieważ wszystkie programy systemu wykorzystują AutoCAD, który jest obecnie standardem światowym, jako bazowy system CAD, przygotowane projekty mogą być w prosty sposób przekazywane innym użytkownikom.

2. GeoTECZKA AC – propozycja dla profesjonalistów

Geoteczka AC - to system komputerowego wspomaganie projektowania zawierający m.in. oprogramowanie do opracowywania projektów z zakresu planowania przestrzennego, inżynierii lądowej i wodnej, geodezji oraz inżynierii ruchu drogowego, będące w dużej części rozwinięciem pakietu Autodesk S8 Civil/Survey. Stanowi spójny zestaw profesjonalnych programów CAD, które wprowadzają w środowisko inteligentnej deski kreślarskiej, jaką jest AutoCAD R 14 i AutoCAD Map, wspomaganie tak specjalistycznych zadań projektowych jak odwzorowywanie i kształtowanie powierzchni terenu, rysowanie map warstwicznych, wprowadzanie i analiza danych z rejestratorów polowych, tworzenie map zasadniczych, a przede wszystkim projektowanie: dróg, organizacji ruchu drogowego, makroniwelacji terenu, wysypisk odpadów, zbiorników wodnych, sieci kanalizacji i rurociągów itp. Do pracy z dokumentami skanowanymi lub zdjęciami terenu można system uzupełnić o dodatkowe programy.

Szczególną uwagę warto zwrócić na duże możliwości systemu wspomaganie analiz i projektowania terenu - w tym tyczenie projektowanego terenu, obliczenia robót ziemnych oraz automatyczne wykonywanie dokumentacji rysunkowej, szczególnie przy projektowaniu dróg i innych struktur liniowych, kanalizacji sanitarnej i deszczowej oraz makroniwelacji terenu.

Na poszczególnych etapach projektowania korzystamy z różnych zestawów narzędzi projektowych. Realizują one różnorodne zadania - pakiet oprogramowania tworzy zestaw modułów specjalistycznych.

GeoTECZKA AC Terra

- Akwizycja, obróbka i analiza danych
- Osnowa geodezyjna, tyczenie
- Numeryczny, wielowarstwowy model terenu
- Projektowanie ukształtowania terenu
- Projekty zagospodarowania terenu, melioracja, roślinność

GeoTECZKA AC Projekt

- Drogi
- Kanalizacja sanitarna i deszczowa
- Budowle o strukturze liniowej
- Hydrologia inżynierska

GeoTECZKA AC Traffic

- Znaki drogowe

Opcjonalne rozszerzenia systemu:

- Narzędzia rastrowe umożliwiające pracę na skanowanych mapach, zdjęciach lotniczych i satelitarnych
- Narzędzia do wizualizacji projektu z serii VideoTECZKA
- Narzędzia do projektowania zabudowy i infrastruktury terenowej z serii ArchitecZKA

Rodzaje projektów

- Analiza i planowanie przestrzenne
- Geodezja
- Topografia
- Kształtowanie powierzchni terenu
- Projektowanie dróg
- Remonty dróg
- Projektowanie tras kolejowych
- Ochrona środowiska

- Przygotowanie terenów pod zabudowę
- Projektowanie kanalizacji sanitarnej i deszczowej
- Wycena terenów
- Analizy geotechniczne
- Tworzenie map

Centrum Systemów Softdesk

93-232 Łódź

ul. Lodowa 101, 6 piętro

Internet: <http://www.cssoftdesk.com.pl>

e-mail: maciej.rydlewicz@cssoftdesk.com.pl

tel. (042) 6491471

GSM: 0601211856



DROGI ROWEROWE

ZASADY PLANOWANIA I PROJEKTOWANIA

Poradnik dla samorządów i projektantów

Pomysłodawcą i inicjatorem przygotowania
i wydania takiego opracowania jest Związek Gmin Górnego Śląska

Poniżej trochę informacji o przygotowywanym poradniku i jego
autorach.

I. UZASADNIENIE CELOWOŚCI WYDAWNICTWA

Rower przeżywa swój renesans na świecie i w Europie.
Złożyło się na to szereg przyczyn, z których najważniejsze to:

- ☐ zmiany techniczne i technologiczne w konstrukcji rowerów;
- ☐ ożywienie ruchów ekologicznych;
- ☐ zmęczenie społeczeństwa oraz większą uciążliwością motoryzacji.

Ruch rowerowy przekroczył granice obszarów lokalnych i regionalnych. Powstały sieci rowerowe krajowe i międzynarodowe. W ich tworzenie i utrzymanie zaangażowane są nie tylko organizacje ekologiczne i stowarzyszenia cyklistów, ale również agencje rządowe, w tym m.in. takie jak generalna dyrekcja dróg publicznych (np. w Danii). Wydawane są krajowe i międzynarodowe przewodniki turystyczne dla rowerzystów. Ustalono międzynarodowe zasady oznakowania transeuropejskich tras rowerowych.

Efekty tych działań dotarły również do Polski. Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze uzgodniło z Ministerstwem Transportu i Gospodarki Morskiej zasady oznakowania turystycznych szlaków rowerowych. Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych wyraziła zgodę na instalowanie znaków turystycznych na podporach znaków drogowych. Coraz więcej osób jeździ na rowerach turystycznie i na codzień, w tym także jesienią i zimą.

Organizacje ekologiczne i stowarzyszenia cyklistów wywierają silną presję na administrację terenową aby wyznaczyć i budować trasy dla rowerów. Oczekiwania te znalazły największe zrozumienie w samorządach.

Gminy realizują rozwiązania dla ruchu rowerowego (prekursorem było miasto Leszno) tak jak potrafią. Te, które mają kontakty zagraniczne (zwłaszcza z miastami holenderskimi) wdrażają rozwiązania prawidłowe i bezpieczne. W pozostałych gminach dobre zamiary nie zawsze są dobrze realizowane.

Bogata literatura zagraniczna nie zawsze jest wykorzystywana przez lokalnych projektantów i decydentów, a polskich opracowań na ten temat nie ma. Oprócz tego nie zawsze zasady zagraniczne pasują do polskich przepisów.

Ostatnie zasady projektowania dróg rowerowych wydane przez Instytut Kształtowania Środowiska przed 20 laty są przy obecnym stanie wiedzy zupełnie nieprzydatne. Wydana przed 14 laty książka Tadeusza Kopy *Rower w ruchu drogowym* także się zestarzała, a oprócz tego miała inne przeznaczenie.

Pojedyncze artykuły i referaty (w tym 3 seminariów zorganizowanych przez redakcję miesięcznika „Transport Miejski” nie zastępują poradnika o charakterze wytycznych. Pomogły natomiast w

sformułowaniu i wprowadzeniu korzystnych dla ruchu rowerowego zmian w przepisach o ruchu drogowym, które obowiązują od początku 1998r.

Potrzeba przygotowania proponowanego wydawnictwa jest bezsporna, a jego wpływ na przyszły wzrost liczby i poprawę jakości rozwiązań dla ruchu rowerowego w Polsce jest łatwy do udowodnienia.

II. ZESPÓŁ AUTORSKI

Trzech inżynierów pięćdziesięciolatków o różnym przygotowaniu i doświadczeniu zawodowym, których łączy zamiłowanie do rowerów. Wszyscy trzej jeżdżą na rowerach od dzieciństwa do dzisiaj, promują ruch rowerowy w Polsce, oraz rozwiązania dla tego ruchu i mają w tej dziedzinie pewne osiągnięcia.

Dr inż. **Tadeusz Kopta** (ur. w 1947r.), absolwent Wydziału Budownictwa Lądowego Politechniki Krakowskiej. Ukończył również podyplomowe studium inżynierii ruchu na Politechnice Warszawskiej. Pracował w Dziale Studiów Ruchu krakowskiego MPK, w Pracowni Studiów Zarządu Autostrad i obecnie w *Biurze Studiów Sieci Drogowej*.

Działacz i rzeczoznawca Polskiego Klubu Ekologicznego, w którym przez pewien czas był przewodniczącym Komisji Transportu.

Autor wielu publikacji krajowych i zagranicznych, w szczególności dotyczących problemów ekologicznych transportu. Jest m.in. autorem książki *Rower w ruchu drogowym* wydanej w 1984r. przez WKŁ.

W 1996r. uzyskał wraz z prof. Andrzejem Rudnickim główną nagrodę Ministra Ochrony Środowiska w I ogólnopolskim konkursie na najlepszą koncepcję ruchu rowerowego za pracę dotyczącą Krakowa.

W 1998r. obronił pracę doktorską p.t. *Ekorozwój jako kryterium polityki transportowej* uzyskując tytuł doktora nauk ekonomicznych.

Mgr inż. **Wiktor T. Nowotka** (ur. w 1948r.), absolwent Wydziału Ogrodniczego Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego. Artysta fotografik, członek ZPAF (nr leg. 669). Odbił podróże rowerowe po Europie: Niemcy, Dania, Holandia, Austria, Szwajcaria, Francja, Czechy, Słowacja, Litwa, Chorwacja, Słowenia. Po Warszawie i okolicach przejeżdża na rowerze co miesiąc średnio 1000 km.

Współorganizator Warszawskiego Centrum Rowerzystów działających przy WTC. Współpracownik Biura Ruchów Ekologicznych i Polskiego Klubu Ekologicznego. Autor koncepcji miejskich systemów dróg dla rowerów dla gmin warszawskich i miejscowości podwarszawskich (jest jednym z laureatów I ogólnopolskiego konkursu na koncepcję ruchu rowerowego w mieście).

Współautor koncepcji *Ogólnomiejskiego Systemu Dróg Rowerowych* dla Warszawy. Współautor *Kampinoskiego Szlaku Rowerowego*. Autor przewodnika: *Najlepsze wycieczki na rowerze górskim: okolice Warszawy* (PPWK Warszawa, 1997).

Redaktor naczelny magazynu rowerowego *Blke Ski* (wydawnictwo Ski Team), redaktor magazynu rowerowego: *Twój Rower* (wydawnictwo Prószyński i S-ka).

Kolarz amator, uczestnik zawodów MTB dla amatorów (Family Cup 1997, II miejsce w kategorii weteranów).

Właściciel firmy *noWotka* (fotografia reklamowa, techniczna i wydawnicza oraz mechanika rowerów).

Mgr inż. **Zygmunt Uzdalewicz** (ur. 1946r.) absolwent Wydziału Inżynierii Budowlanej Politechniki Warszawskiej. Inżynier ruchu z dużym i różnorodnym doświadczeniem merytorycznym, oraz administracyjnym.

Wiceprezes stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu d/s merytorycznych, rzeczoznawca SITK. Przez 17 lat wykładał na poddyplomowym studium inżynierii ruchu na Politechnice Warszawskiej.

Laureat nagrody II stopnia Ministra Administracji Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska za wybitne osiągnięcia twórcze, dwukrotny laureat Nagrody Sześcianu (za najlepszy projekt roku w Warszawie), oraz członek zwycięskich zespołów w kilku konkursach na rozwiązania komunikacyjne.

Prekursor uprzywilejowania komunikacji publicznej w latach 70., a od 20 lat zagorzały rzecznik i popularyzator humanizacji projektowania rozwiązań transportowych. Autor lub współautor projektów prawie 300 km tras rowerowych - w większości zrealizowanych.

Założyciel i pierwszy redaktor naczelny, a obecnie po krótkiej przerwie zastępca redaktora naczelnego miesięcznika *Transport Miejski*.

Autor lub współautor wielu publikacji krajowych i zagranicznych, w tym m.in. III tomu *Poradnika organizatora ruchu drogowego - Organizacja ruchu w miastach* (WKiŁ-1984r),

Właściciel firmy *SiGMA - SYSTEM* studia projekty konsultacje.

III. ZAWARTOŚĆ WYDAWNICTWA

1. Dlaczego warto inwestować w rozwiązania dla ruchu rowerowego?

Ekologiczne i zdrowotne zalety ruchu rowerowego i roweru. Do czego może nas doprowadzić niekontrolowany rozwój motoryzacji.

Ważniejsze dokumenty międzynarodowe i krajowe dotyczące tych problemów. Czy i w jakim zakresie rower może zastąpić część podróży odbywanych samochodami. Jakie warunki muszą być spełnione.

Na koniec argumenty dla zatwardziałych entuzjastów motoryzacji - zagrożenia jakie stwarzają rowerzyści na jezdniach zatłoczonych dróg i ulic.

Forma publicystyczna - wciągająca czytelnika.

2. Charakterystyczne cechy i parametry ruchu rowerowego.

Rower jako pojazd. Możliwości i ograniczenia ruchu rowerowego. Przeszkody, które rowerzyści pokonują bez trudności i warunki szczególnie uciążliwe dla rowerzystów. Możliwości jakie stwarzają różne typy rowerów. Tendencje w konstrukcji rowerów.

3. Sieć rowerowa.

Ponadregionalna (krajowa i europejska) sieć tras rowerowych. Sieć regionalna i lokalna. Wymagania i oczekiwania dotyczące poszczególnych rodzajów sieci. Charakterystyczne gęstości sieci dróg rowerowych.

4. Zasady planowania dróg rowerowych.

Pomiary i prognozy ruchu rowerowego. Drogi rowerowe w planach zagospodarowania przestrzennego. Studia i koncepcje układów dróg rowerowych. Koordynacja planów między sąsiadującymi obszarami.

5. Ogólne zasady projektowania rozwiązań dla ruchu rowerowego.

Parametry projektowe ruchu rowerowego. Skrajnia w różnych warunkach. Kiedy nie powinno się wydzielać dróg dla rowerów. Wkomponowanie w teren i otaczającą przyrodę. Kolorystyka. Ogólne wymagania techniczne. Klasyfikacja dróg rowerowych.

6. Parametry geometryczne i przepustowość

Typowe szerokości dróg rowerowych i ich przepustowość. Szerokości bezpieczników w różnych warunkach. Łuki poziome i pionowe. Pochylenia i spadki. Parametry tuneli i kładek.

7. Skrzyżowania, przecięcia, włączenia.

Skrzyżowania dróg rowerowych. Skrzyżowania z innymi drogami. Wyłączenia i włączenia do jezdni. Skręty samochodów i droga dla rowerów. Przecięcia z torami.

8. Przystanki komunikacji publicznej.

Szczegółne zagrożenia i konflikty w rejonie przystanków. Zasady ich rozwiązywania. Przykłady stosowanych rozwiązań.

9. Rozwiązywanie konfliktów samochód - rower.

Niebezpieczne konflikty. Zabezpieczenia dróg rowerowych przed wjazdem i parkowaniem pojazdów. Rozwiązania na powierzchniach wspólnych. Zabezpieczenia w rejonie parkingów i zatok postojowych.

10. Rozwiązywanie konfliktów pieszy - rower.

Kiedy ruch rowerowy należy bezwzględnie oddzielać od ruchu pieszego.

Sposoby oddzielania.

Zabezpieczenia w rejonie przecięć z ciągami pieszymi. Standardowe i nietypowe zabezpieczenia ruchów równoległych.

11. Infrastruktura dla ruchu rowerowego.

Parkingi i przechowanie. Zabezpieczenia przed warunkami atmosferycznymi. Znaczenie urządzeń socjalnych. Plące i urządzenia do ćwiczeń sprawnościowych.

12. Organizacja ruchu.

Obowiązujące przepisy o ruchu drogowym. Podstawowe znaki i sygnały drogowe związane z ruchem rowerowym i ich parametry. Zasady organizacji ruchu.

Przykłady rozwiązań.

13. Oznakowanie tras i szlaków rowerowych.

Oznakowanie turystyczne i informacyjne tras rowerowych. Wzory i wymiary znaków, drogowskazów i tablic. Zasady ich umieszczania.

14. Przykłady rozwiązań zagranicznych.

Kilkanaście ilustracji przedstawiających charakterystyczne i ciekawsze rozwiązania zagraniczne.

15. Przykłady rozwiązań krajowych.

Jak w rozdz. 14 - rozwiązania krajowe.

IV. OBJĘTOŚĆ

Przewiduje się ok. 100 str. tekstu i tabel oraz ok. 150 ilustracji, w tym:

☐ ok. 80 czarno białych rysunków rozwiązań;

☐ ok. 70 kolorowych ilustracji; głównie fotografie oraz niektóre

kolorowe rysunki.



STOWARZYSZENIE

ul. Buska 10, 02-924 Warszawa

KLUB INŻYNIERII RUCHU

Biuro Zarządu - ul. Leśna 40.

62-081 Przeźmierowo k/Poznań

skr. poczt. nr 20, tel./fax: (0-61) 814-25-25

Klub Inżynierii Ruchu jest dobrowolnym, samorządnym stowarzyszeniem zrzeszającym osoby zainteresowane inżynierią ruchu z racji wykonywanego zawodu, albo ze względu na współpracę z osobami inżynierskimi i prawnymi w zakresie inżynierii ruchu. Ten statutowy zapis określa, lecz nie opisuje osób tworzących stowarzyszenie. Tymczasem są nimi ludzie o dużym doświadczeniu i wiedzy, poszukujący i oferujący nowe wiadomości. Z ich adresem i opinią łączą się twórcy rozwiązań legislacyjnych. Członkowie Klubu Inżynierii Ruchu między innymi wpłynęli na kształt Prawa o ruchu drogowym.

Pomysł powołania Klubu Inżynierii Ruchu powstał w październiku 1989 roku na VII Zjeździe Drogowców Miejskich w Łodzi. Inspiratorem był Jacek Dobiecki - współwódcą służby zarządzania ruchem, pierwszy wojewódzki inżynier ruchu oraz w latach 70. zastępca dyrektora Wydziału Komunikacji w urzędzie stołecznym Warszawy. Przedstawiona przez niego propozycja, w czasie obrad sekcji inżynierów, zyskała zwolenników. Okres przemian gospodarczo-politycznych dotknął bowiem również środowisko drogowców. Czas ten nie przysporzył im optymizmu. Stowarzyszenie więc własnego środowiska inżynierów ruchu miało służyć wzajemnemu wspieraniu się, zarówno tych, którzy podjęli w swoich dotychczasowych zakładach i miejskich służbach, jak też tych, którzy odważyli się zakładać własne firmy branżowe.

Miesiąc później odbyło się w Warszawie pierwsze nieformalne spotkanie przyszłych klubowiczów. Przyjechało aż 38 osób. Zainteresowanych stworzeniem własnego środowiska było więc sporo. A przecież czas na przygotowanie i rozesłanie zaproszeń był krótki, zaś zima nie sprzyjała podróży. Lista tematów zawodowych i problemów merytorycznych o jakich grupach chciała dyskutować była duża. Stąd wkrótce zorganizowano w Warszawie jeszcze trzy kolejne spotkania. Po tych nastąpiły zaproszenia do innych miast. W 1990 r. zapoczątkowano tradycję sesji wyjazdowych. W kwietniu klubowiczów gościł Lublin. W czerwcu gospodarzem było Bieleśko. To spotkanie

całkowicie sfinansowano z pieniędzy zarobionych ze wykonania ekspertyzy rozwiązań dla drogi krajowej nr 1 (zarządca dla niej przygotował Jacek Dobiecki i Zygmunt Uzdalewicz). Kolejną poważną pracą klubowiczów było przygotowanie jednolitych tekstów ustaw: prawo o ruchu drogowym oraz o drogach publicznych.

W 1991 r. odbyło się pięć spotkań, z czego trzy - wyjazdowe. Klubowicze gościli w Gdańsku, Płocku (przy okazji VIII Zjazdu Drogowców) oraz w Łomży, do której zjechało aż 90 inżynierów ruchu. Tak wysoka frekwencja i zainteresowanie skłoniły do zastanowienia. Nadchodził czas sformalizowania grupy. W lutym 1992 roku na sesji w Jeleniej Górze zebrano deklaracje założenia stowarzyszenia. Jednak w następnym roku zabrakło czasu by sfinalizować rejestrację grupy. Za to integrujące się środowisko inżynierów ruchu mogło się poszczycić kolejnymi merytorycznie ciekawymi doświadczeniami z sesji w Bełchatowie i Olsztynie.

Skład Zarządu Stowarzyszenia „Klub Inżynierii Ruchu” tworzą:

prezes	- Tadeusz Cudziło - Inowrocław
wiceprezes	- Tomasz Borowski - Poznań
wiceprezes	- Zygmunt Uzdalewicz - Warszawa
oraz członkowie:	
Barbara Błaszczkowska	- Gdańsk,
Gabriela Gosch	- Bydgoszcz,
Paweł Józefowicz	- Wrocław,
Marek Wierchowski	- Lublin.

Dopiero w 1993 roku klubowicze podjęli wiążącą decyzję. Na zjeździe w Klekru pod Poznaniem 65 osób podjęło deklarację, uchwaloną statut i powołano Komitet Założycielski Stowarzyszenia w składzie: Zygmunt Uzdalewicz, Jacek Do-

biecki, Marek Wierchowski i Danuła Kowryga.

Wniosek o rejestrację Stowarzyszenia "Klub Inżynierii Ruchu" złożono z końcem roku, zaś na decyzję Sądu Wojewódzkiego w Warszawie przyszło jednak poczekać do kwietnia 1994 r. W tym czasie liczba członków założycieli - szczególnie wyodrębnionych w statucie - wzrosła do 93.

Prezesa, Zarząd oraz Komisję Rewizyjną i Sąd Koleżeńcki wybrano na statutową czterdziestą kadencję w maju 1994 r. na spotkaniu w Rybniku koło Warszawy.

W czerwcu ubiegłego roku w Przyjezierzu koło Inowrocławia odbyło się Sprawozdawczo-Wyborcze Walne Zgromadzenie Stowarzyszenia "Klubu Inżynierii Ruchu". Podsumowano minioną kadencję oraz wybrano nowe władze. Nie zabrakło wówczas refleksji. Nie udało się okiełznać Stowarzyszenia w skrupulatnej administracji. Trochę to przeszkadzało, ale z drugiej strony - społecznie uaktywniało klubowiczów, którzy żywiołowo przygotowywali kolejne wyjazdowe sesje. Spotykano się co kwartał. Dwu-trzydniowe sesje miały swoją część "ważącą" merytorycznie i lekką - służącą odpoczynkowi od pracy i problemów zawodowych. W 1995 roku dla członków stowarzyszenia zorganizowano dwa wyjazdy szkoleniowe do Szwecji, Norwegii i Danii, a od 1995 roku klubowicze są stałymi gośćmi corocznych wystaw inżynierii ruchu INTERTRAFFIC w Amsterdamie.

Wspólne dyskusje i zabawy zintegrowały środowisko inżynierów ruchu. Dowodzą tego społeczne spotkania klubowiczów w karkonoskim schronisku Samotnia. Te zjazdy nie są obowiązkowe. Parę dni urlopu mają być wyłącznie czasem towarzyskich spotkań i kontaktów z naturą. Nieśledy i w tym miejscu prowadzi się rozmowy zawodowe, choć już bez wyznaczonego programu problematyki.

Biuro Zarządu:

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



STOWARZYSZENIE

ul. Buska 10, 02-924 Warszawa

KLUB INŻYNIERII RUCHU

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

Pan
Tadeusz SYRYJCZYK
Minister Transportu
i Gospodarki Morskiej

Szanowny Panie Ministrze

Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu (KLIR) jest organizacją elitarną, która nie uzurpuje sobie prawa do reprezentowania jakichkolwiek grup społecznych czy zawodowych poza własnymi członkami. Jesteśmy nastawieni przede wszystkim na pracę wewnętrzną t.j. doskonalenie wiedzy i umiejętności członków Klubu przez wymianę doświadczeń, dyskusje merytoryczne, wzajemną pomoc itp.

Nie zamykamy się jednak wyłącznie we własnym gronie i jesteśmy otwarci na wszelkie formy współpracy z wszystkimi, którzy tego od nas oczekują. Współpracowaliśmy m.in. na roboczo z pracownikami MT i GM zajmującymi się przepisami regulującymi sprawy organizacji ruchu, oraz z władzami samorządowymi, zarządami dróg i zarządzającymi ruchem w niektórych miastach.

Dopiero teraz postanowiliśmy zrobić wyjątek i oprócz prezentacji naszego stowarzyszenia chcielibyśmy złożyć na ręce Pana Ministra sugestie na temat potrzeby i możliwości naprawienia uchybień i niedomówień w regulacjach prawnych dotyczących zarządzania ruchem jakie powstały w związku z zakresem i tempem wdrażania reformy ustrojowej w Polsce.

Są to wnioski z seminarium Klubu Inżynierii Ruchu n.t. nowych kompetencji i uprawnień w zakresie dróg i organizacji ruchu jakie odbyło się na początku grudnia ubiegłego roku w Kazimierzu n. Wisłą. Wnioski te, prezentowane również przez przedstawiciela KLIR na I Samorządowym Forum Drogowym w styczniu bieżącego roku znalazły pełne poparcie ponad 100 drogowców i działaczy samorządowych uczestniczących w tym spotkaniu.

W związku z tym pozwalamy sobie zwrócić uwagę Pana Ministra na następujące problemy:

1. Zapis art. 87 ustawy z dn. 13 października 1998r. - *Przepisy wprowadzające ustawy reformujące administrację publiczną*, który pozostawia bez zmian kompetencje dotyczące zarządzania

ruchem prezydentom miast objętych ustawą z dn. 24 listopada 1995r. o zmianie zakresu działania niektórych miast (...) nie został wcześniej uwzględniony przy przystosowaniu do nowych zmian ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. *Prawo o ruchu drogowym*. W związku z tym proponujemy, aby przy najbliższej okazji w art. 10 ustawy *Prawo o ruchu drogowym* wprowadzić ustęp o treści podobnej jak ust. 5 w art. 19 ustawy z dn. 21 marca 1985r. o drogach publicznych (*W granicach miast na prawach powiatu zarządzającym ruchem na wszystkich drogach z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych jest prezydent miasta.*

2. Ponieważ istnieją wątpliwości czy porozumienia, które zawarły wcześniej władze niektórych miast w sprawie przejęcia funkcji zarządzania ruchem pozostają w mocy zgodnie z art. 89 ust. 1 ustawy *przepisy wprowadzające* (...) (dotyczy to zwłaszcza 18 miast na prawach powiatu) wskazane było by wydanie oficjalnej interpretacji lub możliwie jak najszybsze wprowadzenie poprawki, o której mowa w pkt. 1.
3. Ponieważ istnieją ścisłe związki pomiędzy zarządzaniem drogami i zarządzaniem ruchem, a w wielu miastach (nie tylko w 65 „powiatach grodzkich”) uzasadnione jest zarządzanie ruchem obszarowe a nie liniowe (szczególnie kwestia realizacji określonej polityki transportowej w obszarach zurbanizowanych jest tu istotna) sugerujemy rozważenie możliwości wprowadzenia do art. 10 ustawy *Prawo o ruchu drogowym* ustępu o treści podobnej do ust. 4 art. 19 ustawy o drogach publicznych umożliwiającego wzajemne przekazywanie kompetencji w miastach.

Przedstawiając powyższe sugestie do rozważenia prosimy o ich wnikliwe przeanalizowanie. Jesteśmy przygotowani na dyskusję na ten temat i grębsze merytoryczne uzasadnienie naszych propozycji.

Liczymy również na to, że ten pierwszy kontakt Pana Ministra z zarządem naszego stowarzyszenia zapoczątkuje dalszą owocną współpracę z Resortem,

Z wyrazami szacunku

Tadeusz Cudziło
PREZES

Czekaliśmy na ministra

ale nie był to czas stracony

3 lutego 1999 roku Zarząd Klubu Inżynierii Ruchu miał umówione spotkanie z Tadeuszem Syryjczykiem – Ministrem Transportu i Gospodarki Morskiej.

Na spotkanie stawili się: nasz Prezes **Tadeusz Cudziło**; obaj Wiceprezesi **Tomasz Borowski** i **Zygmunt Uzdalewicz** oraz członkowie Zarządu **Barbara Błaszczkowska**, **Gabriela Gosch** i **Marek Wierzchowski**. Towarzyszył nam także **Marek Gabzdyl**, inicjator spotkania. Okazało się, że był to akurat dzień krytyczny w procesie rozwiązywania sporu rządu z rolnikami.

Tadeusz Syryjczyk miał przybyć do nas natychmiast po porannym spotkaniu koalicji i rządu. Jak się okazało techniki „organizacji ruchu” stosowane przez protestujących zaabsorbowały rząd i koalicję w większym stopniu niż przypuszczano.

Przez pierwsze trzy kwadranse oczekiwania w salce konferencyjnej, przylegającej do gabinetu Ministra, dotrzymujący nam przez cały czas towarzystwa asystent szefa resortu **Adrian Furgalski** odbył szereg rozmów telefonicznych ze swoim

przełożonym, który kilkakrotnie przeproszał, że jeszcze musi pozostać, z nadzieją na powrót do ministerstwa do końca dnia.

W tej sytuacji na obu zaplanowanych spotkaniach (naszym i zaplanowanym na późniejszą godzinę ze związkami przewoźników) musiał reprezentować Szefa Resortu **Podsekretarz Stanu**, odpowiedzialny za infrastrukturę transportową **Witold Chodakiewicz**.

Dla nas spotkanie z odpowiedzialnym m.in. za drogi podsekretarzem stanu, to półtorej godziny rzeczowej rozmowy z udziałem także sekretarza Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego **Andrzeja Grzegorzcyka** i głównego specjalisty zajmującego się sprawami przepisów o ruchu drogowym **Macieja Wrońskiego** (znanego większości członków KliR ze spotkania w Augustowie).

W tym gronie wymieniliśmy się nawzajem informacjami o prowadzonej działalności i zamierzeniach. Klub Inżynierii Ruchu zaoferował współpracę i pomoc merytoryczną, co zostało przyjęte chętnie i skwitowane propozycjami udziału w pracach legislacyjnych (z komisją sejmową włącznie) oraz włączenia KliR do odbudowywanych struktur koordynujących działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu.

Złożyliśmy pismo z wnioskami z naszego seminarium w Kazimierzu n/Wisłą i nieomal natychmiast otrzymaliśmy odpowiedź, że przygotowywany jest właśnie projekt Ustawy zmieniającej *Prawo o ruchu drogowym* właśnie w duchu naszych oczekiwań.

Według tego projektu zarządzanie ruchem na drogach krajowych (bez autostrad i dróg ekspresowych) oraz

wojewódzkich będzie w kompetencji Marszałka województwa, a na pozostałych - Starosty powiatu. W miastach na prawach powiatu (podobnie jak zarząd drogami) zarządzanie ruchem będzie należało do władz tego miasta (oczywiście bez autostrad i dróg ekspresowych).

Rozstaliśmy się z obietnicą zorganizowania spotkania z ministrem **Tadeuszem Syryjczykiem** w możliwie jak najszybszym terminie. Jedną z naszych propozycji była wizyta w Bielsku-Białej w czasie seminarium KliR.

Zygmunt Uźdalewicz

Komunikaty klubowe

■ Kolejne Seminarium Stowarzyszenia odbędzie się za sprawą naszych koleżanek i kolegów z Poznania. Tematami spotkania będą :

- „Doświadczenia we wdrażaniu systemów sterowania ruchem „
- „Związki inżynierii ruchu z planowaniem przestrzennym”

Seminarium odbędzie się w dniach :19 –22.05.99 w Zaniemyślu, 30 km od Poznania.

■ Na jesienne spotkanie , członków Stowarzyszenia zaprasza kol. Marysia Busłowicz w okolice Rybnika w terminie od 9 do 11.09.99r.

■ IV już spotkanie KLIR w SAMOTNI odbędzie się w listopadzie (5-7). Zobaczmy (?) „złotą” polską jesień w górach.

■ Prosimy o pilne deklaracje na wyjazd na TRAFFEX do Anglii.

■ Specjalne podziękowania należą się naszym gospodarzom grudniowego seminarium w Kazimierzu nad Wisłą : Markom i Wieśkowi . Ciekawa tematyka, doprowadzenie do rzeczowej dyskusji plus atrakcyjna zimowa sceneria i pełen sukces.

Może zdradzę ich słodką tajemnicę, ale już dziś chodzi im po głowach jeszcze ciekawsze spotkanie, tradycyjnie w Kazimierzu.

