



STOWARZYSZENIE

www.klir.pl

t.borowski@onet.pl

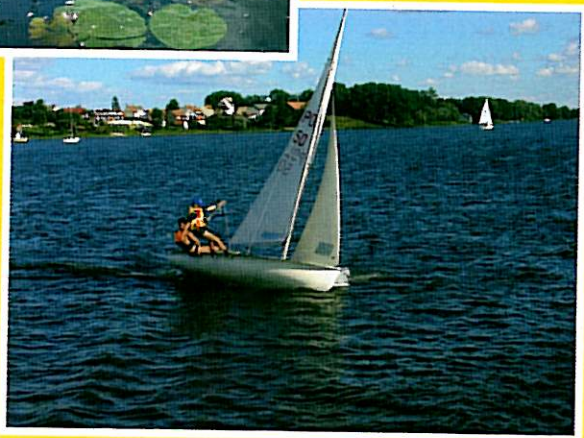
KLUB INŻYNIERII RUCHU

Biuro Zarządu - ul. Leśna 40
62-081 Przeźmierowo k/Poznania
skr. poczt. nr 20 • tel/fax 061- 814 25 25

WALNE ZEBRANIE

NR **59**

Olsztyn • Jezioro Wulpińskie • Październik 2006

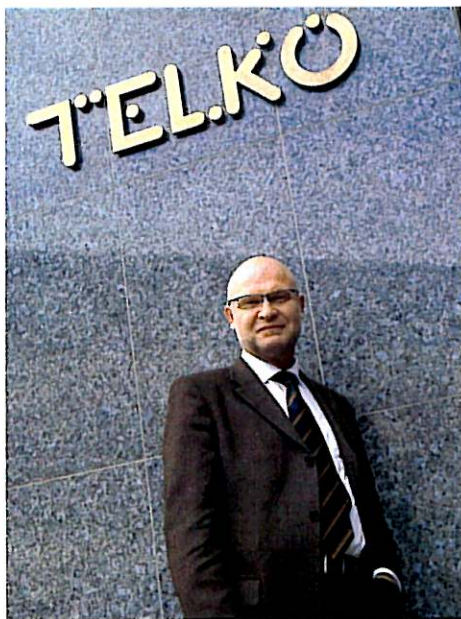


WITAJCIE NA MAZURACH

Już na początku chciałbym podziękować za zaufanie jakim obdarzył mnie zarząd KLiR-u powierzając organizację Walnego Zebrania Sprawozdawczo - Wyborczego mojej firmie.

TELKO to szyld znany w telekomunikacji ponad piętnaście lat ale w branży drogowej obecny zaledwie od dwóch. Ośrodek COPERNICUS który gościł będzie uczestników zjazdu powstał przed kilku laty z myślą o zapewnieniu zaplecza szkoleniowo-konferencyjnego usprawniającego działania naszych pracowników.

Z czasem jego struktura rozrastając się zapewniła mu niezależność a efekty finansowe pozwalają nam oddawać co roku nowe obiekty. Mimo iż główny obiekt hotelowy jest jeszcze w fazie budowy to istniejące bungalowy zgodnie z opiniami naszych gości stanowią godne zaplecze wielu udanych imprez. Tych wszystkich z pośród Państwa, którzy chcieli by poznać szczegóły dotyczące zakwaterowania i dojazdu odsyłam na www.copernicus.olsztyn.pl. Ufam, iż tegoroczne spotkanie w ośrodku



COPERNICUS pozostanie wśród miłych wspomnień szczególnie iż moje starania wspierają takie prężne olsztyńskie firmy jak PUDiZ oraz WMPD.

Życzę miłego pobytu

Romuald Wojciech Wydorski

Siedziba PUDiZ Spółka z o.o. mieści się w Olsztynie przy ul. Jarockiej 21, gdzie posiada biurowiec wraz z zapleczem socjalnym, magazynowym i halami.

Działalność spółka PUDiZ rozpoczęła 01.01.1992 roku a przedmiotem działalności było i jest: produkcja, usługi, projektowanie i handel w zakresie:

a. budownictwa drogowego i ogólnego,

d. zieleni miejskiej

b. ogrodnictwa,

e. usług sprzętowych

c. oczyszczania miasta

f. ekologii

Spółka w okresie swego piętnastoletniego istnienia wypracowała sobie wysoką pozycję w rankingach wojewódzkich i krajowych. W kraju mieścimy się w pierwszej setce firm budowlanych, a województwie w pierwszej dziesiątce (wg. rankingu Arcata).

Dynamiki wzrostu produkcji organizowanym przez Puls Biznesu i 386 miejsce na ogólnokrajowej liście konkursu Gazeł Biznesu w roku 2000 dziennika Puls Biznesu gdzie sklasyfikowane były wszystkie przedsiębiorstwa w Polsce.

Spółka zdobyła za swoje wyroby 2 nagrody na Targach Budowlanych w roku 2000 oraz dostała wyróżnienie w konkursie Budowa Roku w 1999 roku. W tym roku zostaliśmy wyróżnieni przez Wojewodę Warmińsko-Mazurskiego i Olsztyńską Izbę Budowlaną w konkursie Budowa Roku 2004 Regionu Warmińsko-Mazurskiego I miejsce w kategorii budownictwa mieszkaniowego za budowę III i IV etapu przedsięwzięcia inwestycyjnego osiedla mieszkaniowego "Na Butryny".

Firma nasza jest członkiem:

- Polskiego Kongresu Drogowego,
- Olsztyńskiej Izby Budowlanej,
- Izby Projektowania Budowlanego,
- Stowarzyszenia Producentów Brukowej Kostki Drogowej,
- Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa,
- Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu.

Naszą specjalnością jest produkcja: mas bitumicznych, drogowej galanterii betonowej; betonu towarowego wszystkich marek, kruszyw płukanych i łamanych; sadzonek i kwiatów oraz drzew i krzewów. Jesteśmy dystrybutorami: chemii budowlanej firmy **Schomburg** i liniowych systemów odwodnieniowych firmy **Aco**.

Zarząd firmy funkcjonuje w składzie dwuosobowym:

Jerzy Żarkiewicz - Prezes Zarządu

Tadeusz Stępniewski - Vice Prezes

Krzysztof Połukord - Dyrektor Oddziału Szczytno - prokurent

Marek Dębski - Zastępca Dyrektora Oddziału - prokurent

Zgodnie ze strukturą organizacyjną w Spółce funkcjonowały w 2005 roku następujące działy:

1. **EKSPLOATACJA** – zajmująca się, według zleceń, konserwacją, odnawianiem i wymianą oznakowania poziomego i pionowego ulic i ciągów komunikacyjnych w mieście.

2. **SYGNALIZACJA** – specjalizująca się w robotach związanych z konserwacją sygnalizacji ulicznej, utrzymaniem jej sprawności technicznej, budową i modernizacją urządzeń sygnalizacji świetlnej oraz oświetleniem ulic i placów.

3. **OCZYSZCZANIE MIASTA** – zajmujące się oczyszczaniem letnim i zimowym ulic i placów na terenie miasta. W ramach działu prowadzony jest wynajem sprzętu takiego jak: podnośnik koszowy, spycharki, ładowarki, dźwig oraz sprzedaż i wypożyczanie z obsługą toalet biologicznych.

4. **BETONIARNIA Jaroty** – zajmująca się produkcją betonu towarowego.

5. **BETONIARNIA Gutkowo** - zajmująca się produkcją kostki betonowej do robót drogowych, w różnych kształtach i kolorach, na maszynie typu ZENITH AZ 846

6. **KONSERWACJA ZIELENI** – zajmująca się, według zleceń zagospodarowaniem i utrzymaniem terenów zielonych, wycinką drzew, sadzeniem nowego materiału roślinnego, itp.

W ramach tego działu funkcjonuje **SZKÓŁKA DRZEW I KRZEWÓW OZDOBNYCH** przy ul. Jarockiej.

7. **OGRODY** – zajmujące się produkcją materiału roślinnego, zgodnie z zapotrzebowaniem rynku.

8. **Handlowy** - zajmuje się sprzedażą pełnego asortymentu akcesorii do budownictwa drogowego, systemów odwodnieniowych ACO, drobnych

9. **ODDZIAŁ SPÓŁKI w Szczytnie** którego przedmiotem działalności jest:

- budownictwo drogowe,
- oczyszczanie miasta,
- produkcja kruszyw płukanych i łamanych,
- produkcja betonu i mas bitumicznych.

Baza Oddziału mieści się w Lipowej Górze Wschód, gmina Szczytno.



Podstawowym przedmiotem działalności WMPD Sp. z o.o. jest:

- budowa i remonty dróg
- usługi laboratoryjne
- produkcja mas bitumicznych
- recykling materiałów budowlanych

Konkurencyjna technologia wytwarzania i wbudowywania mas bitumicznych, innowacyjność oraz otrzymanie Certyfikatu Zarządzania Jakością ISO 9001: 2000 to działania, które umocnią firmę a znak firmowy kojarzyć się będzie z dobrą marką i jakością.

REALIZACJE

Do najważniejszych zadań zrealizowanych robót w roku 2003 - 2004 należy:

- Modernizacja drogi krajowej nr 16 wokół Olsztyna na odcinku Olsztyn - Nagłady, zrealizowano roboty na wartość 6 244 tys. zł, na rok 2004 przewiduje się wykonać roboty na wartość około 6 500 tys. zł.



- Zakończenie budowy odcinka ulicy Tuwima



- Zakończenie budowy odcinka ulicy Tuwima



KONTAKT:

WARMIŃSKO - MAZURSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO DROGOWE Sp z o.o.

11-041 Olsztyn

Gulkowo 49

sekretariat:

tel: (0-89) 521 26 24

fax: (0-89) 521 26 25

e-mail: wmpd@poczta.jzk.pl

mgr inż. Andrzej Szóstek

Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego –

Regionalne Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Olsztynie

a.szostek@ward.olsztyn.pl

Ocena możliwości wdrażania wojewódzkiego programu brd na przykładzie województwa warmińsko-mazurskiego

Streszczenie

Wiele działań podjętych dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie warmińsko-mazurskim w latach 1999 – 2002 nie przyniosło znaczących efektów. Stwierdzono, że jedynie metodyczne podejście do problemu jest efektywne, a zatem należy je realizować systemowo rozszerzając na cały obszar województwa. Program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego Gambit warmińsko – mazurski, został wdrożony w 2004r. i do tej pory możemy zaobserwować współpracę instytucji wojewódzkich w kierunku realizacji głównego celu strategicznego jakim jest zmniejszenie liczby zabitych na drogach Warmii i Mazur o 50% do roku 2012. Dzięki realizacji programu udało się wiele osiągnąć, m. in. efekt synergii pomiędzy głównymi obszarami poprawy brd: infrastruktura, ratownictwo, edukacja komunikacyjna, nadzór i kontrola ruchu drogowego ale również zaobserwowano problemy, które ograniczają skuteczność działań.

Wstęp

W województwie warmińsko-mazurskim, w ciągu pięciu lat jego istnienia (1999 - 2002), w wypadkach drogowych zginęło blisko 1400 osób, a ponad 12.200 osób zostało rannych. Straty materialne poniesione przez społeczeństwo województwa warmińsko-mazurskiego wyniosły w tym czasie około 3,3 mld złotych, tj. ok. 2.200 zł na jednego mieszkańca.

Mimo wielu działań podjętych w tym czasie stan bezpieczeństwa ruchu w województwie warmińsko-mazurskim nie zmienił się istotnie. Stwierdzono, że jedynie metodyczne podejście do problemu przynosi efekty, a zatem należy je realizować systemowo rozszerzając na cały obszar województwa.

Dlatego też Warmińsko-Mazurska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zamówiła projekt Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego "GAMBIT Warmińsko- Mazurski". Projekt ten został sfinansowany przez Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego – Regionalne Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Olsztynie.

Projekt ten składa się z 5 części:

- Diagnoza systemu i stanu brd w województwie warmińsko-mazurskim (marzec 2003),
- Założenia do Programu (marzec 2003),
- Strategia bezpieczeństwa ruchu drogowego do roku 2010 (luty 2004),
- Program Operacyjny BRD na lata 2004 – 2006 (luty 2004)
- Plan realizacyjny brd na rok 2004 (marzec 2004).

Program był konsultowany z przedstawicielami wielu instytucji, organizacji i samorządów na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego. Program został przyjęty przez Warmińsko-Mazurską Radę BRD w Olsztynie w lutym 2004r oraz przez Sejmik Województwa Warmińsko-Mazurskiego w listopadzie 2004r.

Długoterminowa prognoza liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych wykazała, że przy założeniu umiarkowanego wzrostu liczby samochodów osobowych i podjęciu niezbędnych, wskazanych w Programie działań, możliwe jest uzyskanie spadkowej tendencji liczby śmiertelnych ofiar.

Misja programu strategicznego

„Warmia i Mazury przyjazne bo bezpieczne”

Będzie to województwo o zorganizowanym systemie bezpieczeństwa ruchu drogowego, życzliwych i przyjaznych uczestników ruchu, szanujących pieszych i rowerzystów, z bezpieczną infrastrukturą drogową i dobrze zorganizowanym systemem ratownictwa drogowego. Misja ta jest emanacją celu przyjętego w Strategii Województwa Warmińsko – Mazurskiego.

Cel strategiczny programu

W roku 2002 w wypadkach drogowych na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego zginęło 253 osoby. W przypadku Programu Krajowego GAMBIT 2000 założono zmniejszenie liczby ofiar zabitych do roku 2010 o 30 % w stosunku do roku 2002, natomiast w Strategii UE założono redukcję liczby zabitych do roku 2010 o 50 % w stosunku do stanu obecnego. Dla obszaru województwa warmińsko-mazurskiego przyjęto ambitny cel strategiczny polegający na podjęciu działań prowadzących do :

- zmniejszenia liczby ofiar zabitych w wypadkach drogowych,
- przełamania wzrostowej tendencji liczby ofiar rannych w wypadkach drogowych.

Celem strategicznym programu bezpieczeństwa ruchu drogowego GAMBIT Warmińsko-Mazurski jest zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o 50 %, tj. do 120 osób w roku 2012.

Priorytety

Osiągnięcie tak ambitnego celu strategicznego wymaga określenia a następnie podjęcia wielu kompleksowych, intensywnych, efektywnych i zintegrowanych działań na obszarze województwa.

Biorąc pod uwagę najważniejsze problemy brd i grupy ryzyka bycia ofiarą wypadku drogowego na obszarze województwa, w okresie strategicznym do 2012 roku przyjęto pięć priorytetów do realizacji celu strategicznego:

1. Usprawnienie systemu brd w województwie,
2. Modyfikacja niebezpiecznych zachowań uczestników ruchu,
3. Ochrona pieszych i rowerzystów,
4. Usprawnienie miejsc najbardziej niebezpiecznych,
5. Zmniejszenie ciężkości wypadków.

Główne kierunki realizacji programu

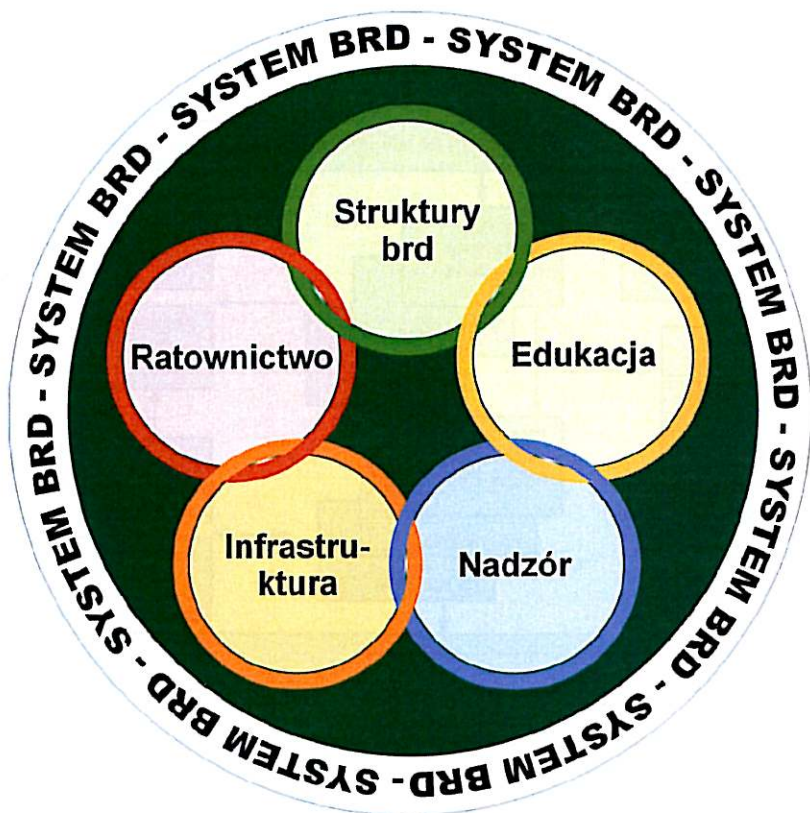
W systemowym podejściu do zarządzania brd na poziomie krajowym można wyróżnić co najmniej 9 obszarów działań, które razem składają się na funkcjonowanie systemu brd. Do tych obszarów należą:

- organizacja systemu brd,
- szkolenie i egzaminowanie kierowców,
- edukacja motoryzacyjna,
- stan pojazdu,
- infrastruktura drogowa,
- nadzór nad ruchem drogowym,
- działania prawne,
- ratownictwo drogowe,
- badania i system informacyjny.

Na poziomie regionalnym i lokalnym nie ma możliwości pełnego prowadzenia działań we wszystkich wymienionych obszarach. Stosownie do kompetencji instytucji i organizacji regionalnych i lokalnych oraz na podstawie przeprowadzonych analiz diagnostycznych działania systemowe w niniejszym programie ograniczono do pięciu wybranych obszarów, są to:

- budowa struktur brd w województwie,
- edukacja i komunikacja społeczna,
- nadzór i kontrola ruchu,
- infrastruktura drogowa,
- ratownictwo drogowe.

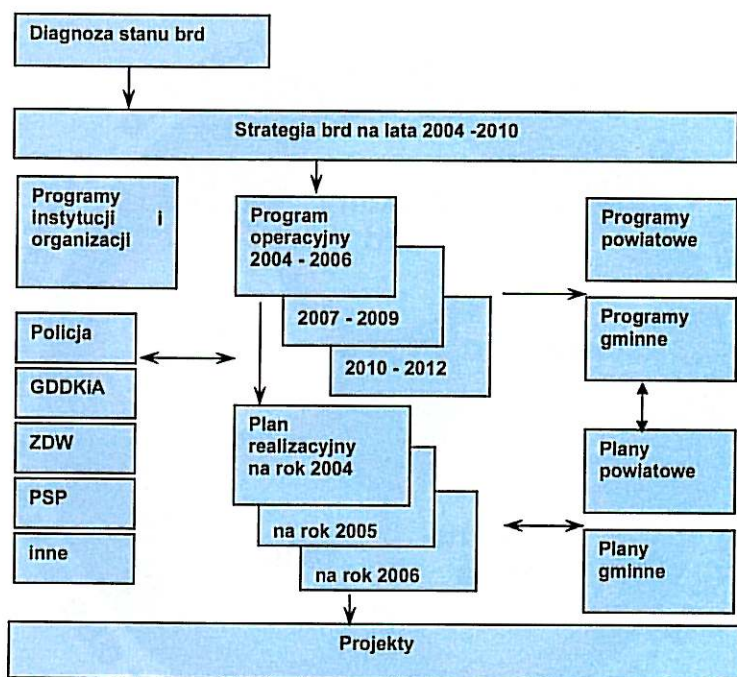
Redukcja ubocznych skutków ruchu drogowego jakimi są wypadki drogowe jest zadaniem złożonym i wymagającym zaangażowania różnych instytucji działających w różnych sektorach aktywności społecznej i gospodarczej. Formalnie zaangażowanie takie wynikać powinno z realizacji przez daną instytucję statutowych zadań w zakresie brd. Dotyczy to w różnym stopniu: Wojewódzkiej Rady BRD, Samorządu Województwa, Wojewody, Policji i Państwowej Straży Pożarnej, Służby Zdrowia, Zarządów dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych, Kuratorium Oświaty i szkół różnych szczebli, samorządów lokalnych (powiatowych, gminnych), organizacji technicznych, społecznych. Każda z tych instytucji realizując regionalną strategię brd powinna tak formułować swoje programy i plany, aby nawiązywały one do wspólnie ustalonych priorytetów oraz obejmowały wszystkie obszary. Wówczas działania te będą uzupełniały się i wzajemnie wzmacniały. Tak jak to przedstawiono na rysunku:



Rys. 1. Elementy systemu brd

Realizacja programu

Strategia Gambit Warmińsko – Mazurski została przyjęta przez Warmińsko-Mazurską Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Olsztynie w lutym 2004r. Następnie na podstawie Strategii sporządzono Program Operacyjny na lata 2004-2006 oraz do chwili obecnej dwa Programy Realizacyjne na poszczególne lata czyli 2004 i 2005.



Rys. 2. Struktura realizacji programu GAMBIT warmińsko – mazurski

Projekty zrealizowane w pięciu obszarach poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2004 r.

Obszar A - System brd w województwie:

1. Tworzenie struktur wojewódzkich wdrażających strategię GAMBIT Warmińsko-Mazurski – rozwój Regionalnego Centrum BRD,
2. Przyjęto GAMBIT Warmińsko-Mazurski – Program operacyjny na 2004-2006 oraz GAMBIT Warmińsko-Mazurski – Program realizacyjny na 2004,
3. Szkolenie powiatowych „liderów” w zakresie brd (Wszystkie powiaty Warmii i Mazur), próba stworzenia struktur brd w powiatach,

Obszar B - Edukacja i komunikacja społeczna:

1. Szkolenie nauczycieli - Wychowanie komunikacyjne,
2. Szkolenie z zakresu ratownictwa medycznego dla strażaków Krajowego Systemu Ratowniczego,
3. Szkolenie uzupełniające w zakresie kierowania ruchem drogowym dla strażaków prowadzących akcje ratownicze,
4. Zorganizowanie I Konferencji Naukowo – Technicznej „Sprawna i bezpieczna komunikacja drogowa warunkiem rozwoju regionu warmińsko-mazurskiego,
5. Zorganizowanie Warmińsko-Mazurskiego Turnieju Wiedzy o Bezpieczeństwie Ruchu Drogowego – KARTA ROWEROWA 2004 -
6. Zorganizowanie Turnieju Wiedzy o Ruchu Drogowym Młodzieży Warmii i Mazur – PRAWO JAZDY 2004 -
7. Akcja „Bezpieczna droga do szkoły w Krainie Bociana” czyli dystrybucja pakietów odblaskowych wśród dzieci,
8. Konkursowa Jazda Samochodowa o puchar Dyrektora WORD – Regionalnego Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Olsztynie.
9. Turniej „Policjanci-Motocykliści” o puchar Marszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego.
10. Zorganizowanie Szkoły Bezpiecznej Jazdy w ramach warmińsko-mazurskiego tygodnia brd
11. VI Wojewódzkie Mistrzostwa Pierwszej Pomocy Przedmedycznej Polskiego Czerwonego Krzyża
12. Ogólnopolskie Ekologiczne Jazdy Oszczędnościowe o Puchar Dyrektora WORD – Regionalnego Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Olsztynie,

13. Turniej „Instruktor Nauki Jazdy 2004” o Puchar Przewodniczącego Warmińsko – Mazurskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
14. IV Międzynarodowy Tydzień BRD pod hasłem „Szacunek to bezpieczeństwo” w województwie warmińsko – mazurskim.
15. Konkursowa Jazda Samochodowa „Rally Taxi – 2004”,
16. Turniej „VII Spektakl Rowerowy – Dobrze Miasto 2004”,
17. Letnia akcja „Bezpieczne wakacje 2004”,
18. II Otwarte Mistrzostwa Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Ratownictwie Medycznym.

Obszar C – Nadzór i kontrola ruchu drogowego:

1. Rozpoczęcie budowy Radarowego systemu kontroli prędkości (instalowanie fotoradarów),
2. Rozbudowa olsztyńskiego systemu sterowania ruchem drogowym CESTER,
3. Sporządzenie raportu z „Badań zachowań kierowców na drogach województwa warmińsko-mazurskiego”.

Obszar D – Infrastruktura drogowa:

1. Opracowanie i wdrożenie sieci drogowych stacji pomiarowych,
2. Weryfikacja lokalnych ograniczeń prędkości,
3. Budowa progów zwalniających,
4. Stosowanie środków bezpieczeństwa pieszych,

5. Podniesienie standardu oznakowania dróg,
6. Budowa ścieżek rowerowych,
7. Remonty chodników przy drogach krajowych, wojewódzkich i powiatowych,
8. Ustawienie barier ochronnych w miejscach niebezpiecznych,
9. Przebudowa ulic, budowa i przebudowa obwodnic, modernizacja dróg krajowych i innych,
10. Poprawa stanu technicznego/parametrów dróg,
11. Budowa parkingów,
12. Stosowanie bezpiecznych typów skrzyżowań,
13. Koszenie traw oraz cięcie drzew, krzewów i odrostów przy drzewach na poboczach dróg,
14. Bieżąca wymiana i odnowa oznakowania pionowego oraz poziomego,
15. Oznakowanie niebezpiecznych łuków,
16. Zmiany organizacji ruchu na drogach

Obszar E – Ratownictwo drogowe:

1. Doposażenie jednostek PSP i OSP w sprzęt z zakresu ratownictwa technicznego i medycznego,
2. Opracowanie i wdrożenie standardów funkcjonalnych i sprzętowych,
3. Weryfikacja i optymalizacja rozmieszczenia służb ratowniczych,
4. Rozpowszechnianie i usprawnianie standardów działań na miejscu wypadku,
5. Wdrożenie zasad i programów szkolenia grup ratowniczych,

6. I Mistrzostwa woj. warmińsko - mazurskiego w ratownictwie medycznym jednostek Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego,

7. Zawody Drużyn Sanitarnych Obrony Cywilnej zorganizowane przez Urząd Wojewódzki.

Projekty zrealizowane w pięciu obszarach poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2005 r.

Obszar A - System brd w województwie:

1. Powołanie Powiatowej Rady BRD w Kętrzynie, która przygotowała wzorcowy Powiatowy Program Poprawy Bezpieczeństwa GAMBIT Kętrzyński,
2. Wdrożenie Bazy Wypadków i Kolizji „SZLAK” zawierającą dane za lata 99-04. w instytucjach wojewódzkich (KWP, KW PSP, GDDKiA, ZDW, WORD) oraz we wszystkich powiatach Warmii i Mazur,
3. Szkolenie dla wszystkich powiatów w województwie pt. „Nadzór starosty nad szkoleniem osób ubiegających się o wydanie uprawnień do kierowania pojazdami”

Obszar B - Edukacja i komunikacja społeczna:

1. Przygotowanie ulotek informacyjno – edukacyjnych „rower”, „niebezpieczna prędkość” rozpowszechnianych wśród uczestników imprez promujących bezpieczne zachowania w ruchu drogowym,
2. Sporządzenie raportu „Analiza ilościowa odbytych szkoleń na kartę rowerową i motorowerową” w szkołach województwa warmińsko-mazurskiego,
3. Wyposażenie dzieci najmłodszych w materiały odblaskowe,

4. Szkolenie egzaminatorów w zakresie brd 14-16 października 2005,
5. Szkolenie kadr powiatowych przygotowujące do sporządzenia powiatowych programów poprawy brd 16-18 czerwca 2005,
6. Zorganizowanie II Konferencji Naukowo – Technicznej „Sprawna i bezpieczna komunikacja drogowa warunkiem rozwoju regionu warmińsko-mazurskiego”,
7. Zorganizowanie Warmińsko-Mazurskiego Turnieju Wiedzy o Bezpieczeństwie Ruchu Drogowego –KARTA ROWEROWA 2004-
8. Zorganizowanie Turnieju Wiedzy o Ruchu Drogowym Młodzieży Warmii i Mazur –PRAWO JAZDY 2004-
9. Organizacja Finału Ogólnopolskiego Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego 2005,
10. Konkursowa Jazda Samochodowa o puchar Dyrektora WORD – Regionalnego Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Olsztynie.
11. Turniej „Policjanci-Motocykliści” o puchar Marszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego.
12. Zorganizowanie Szkoły Bezpiecznej Jazdy w ramach warmińsko-mazurskiego tygodnia brd,
13. VII Wojewódzkie Mistrzostwa Pierwszej Pomocy Przedmedycznej Polskiego Czerwonego Krzyża
14. Ogólnopolskie Ekologiczne Jazdy Oszczędnościowe o Puchar Dyrektora WORD – Regionalnego Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Olsztynie,
15. Letnia akcja „Bezpieczne wakacje 2005”,
16. Regionalne wsparcie kampanii ogólnopolskiej „Ostatni wyskok” zorganizowanej przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
17. Regionalne wsparcie kampanii ogólnopolskiej „Klub pancernika klika w fotelikach”,

18. Propagowanie działań zwiększających bezpieczeństwo w ruchu drogowym w prasie i radiu: „Gazeta Olsztyńska”, „Puls Regionu”, „Olsztyńska Gazeta Gospodarcza”, „Radio Olsztyn”,
19. Propagowanie hasła „Weź kulturę na drogę”, w czasie trwania Olsztyńskiego Lata Artystycznego 2005,
20. Turniej „Policjant Ruchu Drogowego 2005”,

Obszar C – Nadzór i kontrola ruchu drogowego:

1. Opracowanie i wdrożenie wojewódzkiej koordynacji służby, czyli rozlokowania służb ruchu drogowego zależnie od sytuacji na drogach,
2. Szkolenia policjantów w zakresie nadzoru nad transportem drogowym oraz przewozem materiałów niebezpiecznych,
3. Szkolenia policjantów prowadzących postępowania w sprawach o wypadki drogowe, (Budowa i badanie stanu technicznego pojazdów, badanie na zawartość alkoholu oraz innych podobnie działających środków, kompetencje organów zarządzających drogami),
4. Doposażenie Policji w przenośne znaki informacyjne przy wykonywaniu pomiaru prędkości fotoradarem mobilnym „Twoja prędkość została zmierzona”,
5. Doposażenie Inspekcji Transportu Drogowego w przenośne komplety znaków ostrzegawczych i informacyjnych,
6. Doposażenie Policji w 5 szt. dowodowych analizatorów wydechu (alkomatów),
7. Działania zmierzające do utrzymania etatów policjantów ruchu drogowego pełniących służbę bezpośrednio na drogach województwa,
8. Rozwój systemu monitorowania prędkości na drogach (Zakup 20 słupów pod fotoradary, które zostały ustawione na terenie całego województwa),

9. Wyznaczenie i urządzenie parkingów do kontroli samochodów ciężarowych przez ITD,
10. Bieżące działania/akcje Policji: „Pomiar”(nietrzeźwi użytkownicy dróg), „Bezpieczny weekend”,
11. Wdrożenie monitorowania stosowania pasów bezpieczeństwa oraz fotelików dla dzieci,

Obszar D – Infrastruktura drogowa:

1. Wiosenne i jesienne przeglądy dróg pod względem brd,
2. Poprawa widoczności w miejscach niebezpiecznych,
3. Zwiększenie bezpieczeństwa pieszych,

Obszar E – Ratownictwo drogowe:

1. Zwiększenie skuteczności akcji ratowniczych poprzez wyposażenie jednostek PSP i OSP w sprzęt z zakresu ratownictwa technicznego i medycznego (Zakup zestawów ratownictwa medycznego),
2. Sukcesywna wymiana sprzętu i doposażenie jednostek włączonych do Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego. Sprzęt o nowych parametrach technicznych, zestawy do udzielenia pomocy (Wymiana samochodów ratowniczych),
3. Adaptowanie pomieszczeń lub budowa od podstaw CPR jako punktu przyjmowania i selekcji zgłoszeń oraz dysponowanie jednostek do zdarzeń,
4. Tworzenie Szpitalnych Oddziałów Ratunkowych w tym Analiza potrzeb i możliwości w zakresie uruchamiania nowych SOR, Tworzenie kolejnych SOR, (Wymiana ambulansów R i W - wg. potrzeb i doposażenie ambulansów),

5. Przygotowanie informacji o standardach działania służb ratowniczych w miejscu wypadku i ewentualne przygotowanie wniosku o usprawnienie standardów działań służb ratowniczych,
6. Szkolenie kadr PSP i OSP w zakresie udzielania pomocy przedlekarskiej ze szczególnym uwzględnieniem służb OSP,
7. Przeprowadzenie zintegrowanych ćwiczeń zespołów ratowniczych pod hasłem „Start”, październik 2005,

Podsumowanie dotychczasowych działań oraz zagrożenia i bariery w realizacji Strategii.

Wojewódzki Program BRD GAMBIT Warmińsko-Mazurski został skonstruowany na bazie filozofii przyjętej w Krajowym Programie BRD GAMBIT '2000, wykonanym na zamówienie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej. Działania ujęte w programie wojewódzkim nawiązują do głównych problemów brd w Polsce, uwzględniając jednakże specyfikę województwa warmińsko-mazurskiego. Dla realizacji tych zadań sformułowano operacyjny i realizacyjny plan ich wdrożenia.

W Programie uwzględniono trzy zasadnicze elementy: wyniki analiz diagnostycznych, postulaty i oczekiwania instytucji wojewódzkich oraz samorządów powiatowych i gminnych a także cele i rekomendacje Programu Krajowego. Program zawiera przede wszystkim dwie grupy działań; te o charakterze systemowym, zmierzające do utworzenia systemu brd oraz te o charakterze doraźnym, czyli uwzględniające obecne problemy brd w województwie oraz dostępne, niestety niedostateczne środki finansowe. Część zadań ma charakter długofalowy, których efekty będą widoczne po dłuższym okresie czasu.

W Programie uwzględniono także dwa aspekty podejścia do problemu wypadków drogowych:

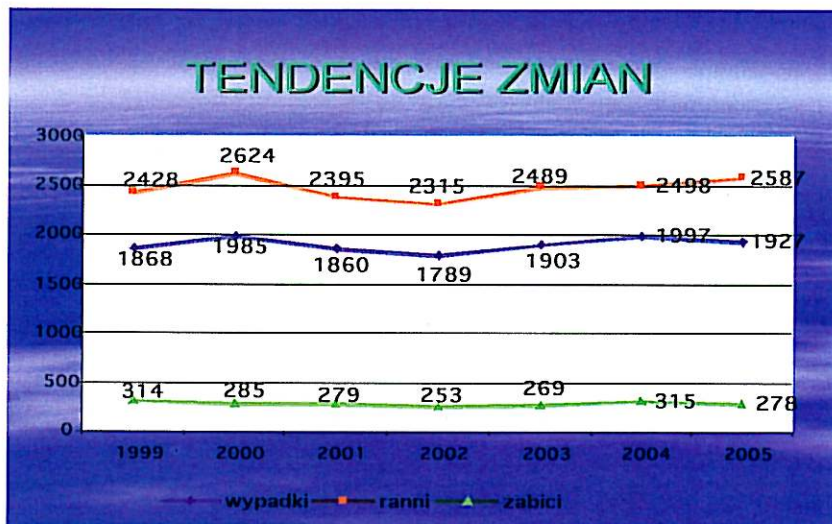
- Aspekt techniczny; czyli bezpośrednie oddziaływanie na system transportu drogowego poprzez zmniejszenie wystawienia użytkowników dróg na ryzyko wypadku oraz zmniejszenie skutków wypadków drogowych,
- Aspekt behawioralny; czyli oddziaływanie na użytkowników dróg w celu zmniejszenia wpływu błędu człowieka na powstawanie wypadków drogowych.

Mamy przekonanie, że utrzymująca się liczba ofiar zabitych w wypadkach, nie jest trwałą tendencją i na skutek realizacji Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego osiągniemy założony cel strategiczny.

Dotychczasowa realizacja dwóch programów realizacyjnych (2004r., 2005r.) oprócz niewątpliwych sukcesów ukazała również słabości i bariery, które mogą zagrażać realizacji celów postawionych w Programie GAMBIT Warmińsko-Mazurski.

Są to:

- Brak ustawy o drogowym audycie bezpieczeństwa,
- Brak zwiększenia znaczenia edukacji komunikacyjnej w programach nauczania różnych typów szkół,
- Brak reorganizacji systemu szkolenia, edukacji kandydatów na kierowców i reedukacji kierowców naruszających nagminnie przepisy ruchu drogowego,
- Ograniczone - niedostateczne możliwości nadzoru nad ruchem drogowym służb ruchu drogowego wynikające z ograniczeń finansowych i organizacyjnych,
- Niedostateczny poziom środków finansowych przeznaczonych wyłącznie na brd,
- Brak opracowań - materiałów pomocniczych (infrastruktura, edukacja) umożliwiających standardową działalność,
- Niedostateczna rola prasy i telewizji w promowaniu bezpiecznych zachowań na drodze.



Tablica 1. Stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym, obejmujący okres od rozpoczęcia realizacji Programu GAMBIT Warmińsko-Mazurski w 2004r do końca 2005r.*

* Dane udostępnione przez Komendę Wojewódzką Policji w Olsztynie.

**PROGRAM BUDOWY ŚCIEŻEK ROWEROWYCH
PRZY DROGACH KRAJOWYCH
WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO**



OLSZTYN, STYCZEŃ 2006

ZAŁOŻENIA

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie przygotowuje program budowy ścieżek rowerowych wzdłuż dróg krajowych.

Zamiarem Oddziału w Olsztynie jest wykonanie ścieżek rowerowych przy drogach, które nie są przewidziane do przebudowy w perspektywie najbliższych 30 lat, czyli drogach nr 58, 59, 63, 65. Są to jednocześnie drogi przebiegające przez tereny atrakcyjne pod względem turystycznym i w związku z tym często wykorzystywane do ruchu rowerowego.

Ścieżki rowerowe planowane przez Oddział w Olsztynie miałyby łączyć wybudowane już odcinki ścieżek oraz turystyczne szlaki rowerowe znajdujące się w pobliżu dróg krajowych.

W swoich zamierzeniach GDDKiA Oddział w Olsztynie chce budować ścieżki rowerowe za 5 mln zł rocznie tak, aby jednorazowo oddawać do użytku długie (ok. 20 km) ciągi ścieżek.

Docelowo GDDKiA Oddział w Olsztynie zamierza wybudować ścieżki rowerowe wzdłuż dróg krajowych, które przeniosą ruch rowerów poza jezdnię zapewniając bezpieczeństwo rowerzystom,

a jednocześnie połączą istniejące lub planowane poza drogami krajowymi szlaki rowerowe w jedną sieć.

UZASADNIENIE

Sieć dróg krajowych województwa warmińsko-mazurskiego obejmuje 12 dróg o łącznej długości około 1300 km, które w powiązaniu z drogami wojewódzkimi, powiatowymi i drogami gminnymi stanowią podstawowy układ komunikacyjny regionu.

Wzdłuż dróg krajowych województwa zlokalizowane są liczne miejscowości, przy drogach usytuowane są budynki o charakterze mieszkalno – usługowym, handlowym, szkoły i zakłady pracy.

Miejscowa ludność często dojeżdża do tych miejsc rowerami wykorzystując drogi krajowe, po których odbywa się również ruch innych pojazdów przy znacznym udziale samochodów ciężarowych.

Dostępność do drogi z przyległego terenu możliwa jest poprzez liczne zjazdy na pola i do posesji, w wielu miejscach zlokalizowane są włączenia dróg powiatowych i gminnych.

W sezonie letnim wiele osób rowerami jeździ do lasów, nad jeziora, przy drogach spotyka się liczne grupy osób sprzedających jagody, grzyby.

Województwo warmińsko-mazurskie graniczy z Obwodem Kaliningradzkim, mieszkańcy miejscowości położonych w pasie przygranicznym rowerami przekraczają granicę, turyści również korzystają z takiej formy podróżowania.

Przy drogach krajowych wybudowano kilkanaście kilometrów ciągów pieszo – rowerowych. Ścieżki zostały wybudowane na odcinkach miejskich w ramach przebudowy skrzyżowań i odcinków dróg, jednak z uwagi na krótkie odcinki (do kilkuset metrów) nie przejmują ruchu rowerowego z jezdni.



Według Generalnego Pomiaru Ruchu przeprowadzonego w 2000 roku (GPR 2000) średni dobowy ruch (SDR) na drogach województwa w wybranych punktach pomiarowych wyniósł odpowiednio:

- droga nr 16 odcinek Iława-Ostróda - 3037 pojazdów/dobę, w tym 201 (6,6 %) rowerów
- droga nr 53, m. Szczytno (przejście) - 8989 poj/d, w tym 677 (7,5 %) rowerów

- droga nr 53 odc.Rozogi-granica wojew. -3400 poj/d w tym 331 (9,7%) rowerów
- droga nr 57 odc.Bartoszyce-Wozławki -1551 poj/d w tym 111 (7,2 %) rowerów
- droga nr 57 odc.Biskupiec-Szczytno -1228 poj/d w tym 122 (9,9 %) rowery
- droga nr 58 odc. Olsztynek-Zgniłocha -1342 poj/d w tym 156 (11,6 %) rowerów
- droga nr 58 odc. Szczytno-Babięta -1911 poj/d w tym 183 (9,6 %) rowery
- droga nr 59 odc. Mrągowo-Piecki -4252 poj/d w tym 373 (8,8 %) rowery
- droga nr 65 odc.Gr. Państwa-Gołdap -2226poj/d w tym 281 (12,6 %) rowerów.

W okresie letnim przy znacznym wzroście natężenia ruchu, udział rowerów w ogólnej liczbie pojazdów wzrasta średnio o 30%, co obrazuje niżej podane zestawienie; według GPR 2000 średni dobowy ruch wyniósł:

- droga nr 16 odcinek Iława-Ostróda - 3519 poj/d w tym 265 (7,5%) rowerów
- droga nr 53 , m.Szczytno (przejście) - 9750 poj/d w tym 810 (8,3 %) rowerów
- droga nr 53 odc.Rozogi-granica wojew. - 5151 poj/d w tym 366 (7,1%) rowerów
- droga nr 57 odc.Bartoszyce-Wozławki - 1818 poj/d w tym 148 (8,1 %) rowerów
- droga nr 57 odc.Biskupiec-Szczytno - 1729 poj/d w tym 173 (10 %) rowery

- droga nr 58 odc. Olsztynek-Zgniłocha - 2202 poj/d w tym 274 (12,4 %) rowery
- droga nr 58 odc. Szczytno-Babięta - 2942 poj/d w tym 288 (9,8 %) rowerów
- droga nr 59 odc. Mrągowo-Piecki - 5604 poj/d w tym 521 (9,3 %) rowerów
- droga nr 65 odc.Gr. Państwa-Gołdap - 2506 poj/d w tym 298 (11,8%) rowerów.

Wiele odcinków dróg posiada nienormatywne parametry techniczne; liczne łuki poziome i pionowe, wąskie 5,5-6 metrowe jezdnie, wąskie pobocza gruntowe, drzewa na koronie drogi, liczne skrzyżowania o nienormatywnych parametrach i ograniczonej widoczności, brak prowadzenia na łukach poziomych i pionowych, obowiązują ograniczenia prędkości, to elementy które wpływają niekorzystnie na warunki ruchu i znaczne pogorszenie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, w tym rowerzystów i pieszych.

Z analiz danych o wypadkach wynika, że dużym problemem na drogach krajowych Warmii i Mazur jest wysokie zagrożenie niechronionych uczestników ruchu. „Najechanie na pieszego” stanowi drugi pod względem liczby wypadków rodzaj zdarzenia (na pierwszym miejscu „Zderzenie czołowe”).



Zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym kierujący rowerem jednośladowym jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów lub z drogi dla rowerów i pieszych. Kierujący rowerem, korzystając z drogi dla rowerów i pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustępować miejsca pieszym. W razie braku drogi dla rowerów lub drogi dla rowerów i pieszych kierujący rowerem jednośladowym jest obowiązany korzystać z pobocza, a jeżeli nie jest to możliwe - z jezdni.

Rowerzyści poruszający się po drogach narażeni są jednak na niebezpieczeństwa. Główne czynniki powodujące zagrożenia w ruchu rowerowym to:

- konieczność jazdy w ruchu drogowym o dużym natężeniu, dużej prędkości i dużych gabarytach pojazdów,
- brak odporności na boczne podmuchy wiatru lub powiewy powietrza powodowane przez przejeżdżające pojazdy samochodowe,
- brak jakiegokolwiek fizycznej ochrony przed skutkami upadku lub zderzenia z innym pojazdem lub przeszkodą
- mała masa pojazdu, co w przypadku zderzeń powoduje często odrzucenie
- brak stabilności, zwłaszcza przy nagłym hamowaniu,
- niesposobienie przez znaczną część kierujących pojazdami prawa rowerzysty do jazdy po jezdni
- wrażliwość na zły stan techniczny nawierzchni jezdni i poboczy

W okresie styczeń 2004 – czerwiec 2005 (1,5 roku) na drogach krajowych województwa wydarzyło się 815 wypadków, w których zginęło 166 osób, a 1135 zostało rannych. Wśród 815 wypadków – 166 to wypadki z pieszymi, a 92 to wypadki z udziałem rowerzystów. Wśród 166 wypadków z pieszymi 42 osoby zginęły, a 151 zostały ranne, natomiast wśród 92 wypadków z udziałem rowerzystów 17 osób zginęło, a 83 zostały ranne.

Łącznie wśród 815 wypadków, 258 wypadków wydarzyło się z udziałem pieszych i rowerzystów, w tych wypadkach zginęło 59 osób a 234 osoby zostały ranne.

Drogi, na których najczęściej dochodzi do wypadków z pieszymi:

- droga nr 7 – 22 wypadki
- droga nr 16 – 35 wypadków
- droga nr 51 – 20 wypadków
- droga nr 58 – 11 wypadków
- droga nr 65 – 25 wypadków

Drogi, na których najczęściej dochodzi do wypadków z rowerzystami:

- droga nr 7 – 14 wypadków
- droga nr 16 – 25 wypadków
- droga nr 53 – 8 wypadków
- droga nr 57 – 11 wypadków
- droga nr 58 – 9 wypadków



Rower jest środkiem transportu, którego zalety skłaniają do stosowania nawet przy wysokim poziomie motoryzacji głównie z uwagi na:

- koszty – koszty podróżowania rowerem (obejmujące koszty budowy i utrzymania drogi, budowy pojazdu oraz bieżące koszty eksploatacji) są wielokrotnie niższe niż samochodu i komunikacji zbiorowej
- walory zdrowotne
- możliwość podróży od drzwi do drzwi
- minimalne obciążenie środowiska naturalnego
- efektywność energetyczną
- szybkość przemieszczania się – w obszarach o dużym ruchu samochodowym rower jest najszybszą formą przemieszczania się przy długościach podróży do 5-6 km

Uwzględniając udział ruchu rowerowego w ruchu pojazdów samochodowych, liczbę wypadków z udziałem niechronionych uczestników ruchu, parametry techniczne drogi, plany dotyczące przebudowy dróg, walory krajobrazowo – turystyczne naszego regionu, wyznaczone trasy rowerowe, Oddział w Olsztynie w pierwszej kolejności planuje budowę ścieżek rowerowych i ciągów pieszo rowerowych przy drogach krajowych nr 58 Olsztynek - Szczytno - Ruciane-Nida - Pisz - Szczuczyn, nr 59 Giżycko - Ryn - Mrągowo - Rozogi, nr 63 Granica państwa – Węgorzewo – Giżycko – Orzysz – Pisz – Łomża – gr. państwa i nr 65 Granica Państwa - Gołdap – Olecko - Elk – Grajewo – Mońki - Białystok – Bobrownik – Granica Państwa

Rys. Plany lokalizacji ścieżek rowerowych wzdłuż dróg krajowych na Warmii i Mazurach



Drogi nr 58,59,63,65 należą do podstawowej sieci dróg województwa warmińsko-mazurskiego. Prowadzą do południowo-wschodniej części regionu, do licznych miejscowości turystycznych położonych wśród lasów i jezior. Stanowią również połączenie poprzez drogę krajową nr 57 z drogą dojazdową do portu lotniczego w Szymanach, na którym odprawiany jest międzynarodowy ruch osobowy. Nie są jednak przewidziane do przebudowy w perspektywie najbliższych 30 lat. Warmia i Mazury licznie odwiedzane są przez turystów z kraju i zza granicy, którzy coraz częściej przesiadają się z samochodu na pojazd jednośladowy.

PODSUMOWANIE

Na wielu odcinkach zagospodarowanie terenu w otoczeniu drogi uniemożliwia zlokalizowanie ścieżek rowerowych przy drogach, co skłania do szukania innych rozwiązań pozwalających na zapewnienie bezpiecznych rowerowych wędrówek. Jako przykład można podać propozycję „lasów” polegającą na

wykorzystaniu do budowy ścieżki pasa przeciwpożarowego na terenach leśnych, co pozwoli na oddzielenie ruchu rowerowego od ruchu pojazdów samochodowych. Do tego celu mogą być również wykorzystane stare nasypy kolejowe, które po przebudowie przy niewielkim nakładzie finansowym mogą stanowić ciągi rowerowe.

Wykorzystując istniejące leśne drogi, drogi gminne i powiatowe, lokalne władze samorządowe opracowały mapy i wyznaczyły w terenie trasy rowerowe przebiegające przez najbardziej malownicze miejsca.

Te działania władz samorządowych, nadleśnictw i zarządców dróg przebiegu ścieżek oraz planowane nowe przebiegi zostaną uwzględnione przy budowie ścieżek rowerowych przy drogach krajowych, co pozwoli na powstanie układów ścieżek przebiegających przez atrakcyjne obszary naszego województwa.

BRD w Olsztynie - dokonania i zamierzenia

Zagadnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu jest, a w każdym razie powinno być, podstawową przesłanką w podejmowaniu decyzji przez inżynierów ruchu drogowego. Realizację tego celu regulują z jednej strony przepisy prawa, z drugiej zaś wzmacniają działania o charakterze szerszym, które wynikają z podsumowania doświadczeń zarządów, ośrodków naukowych, klubów i stowarzyszeń.

Choć od wielu lat Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego, wspomagane jest przez powołaną przez Prezydenta Miasta Olsztyn - **Komisję Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego** ostatnio znalazło dodatkowe narzędzia wsparcia w dwóch ważnych opracowaniach. Są nimi:

- „**Gambit Olsztyński. Miejski Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**” - opracowany przez Fundację Rozwoju Inżynierii Drogowej w Gdańsku, oraz
- „**Europejska Karta bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**”, której miasto Olsztyn stało się we wrześniu br. sygnatariuszem.

Oba te dokumenty, choć różni je szczegółowość opracowania, pozwalają MZDMiZ w Olsztynie (który statutowo pełni funkcję zarządzania drogami i realizuje zadania z zakresu inżynierii ruchu drogowego) na podejmowanie koniecznych, często niepopularnych decyzji i realizację zadań, z wykorzystaniem gminnego i unijnego budżetu.

Dokumenty te można rozpatrywać pod kątem dokonań i zamierzeń w zakresie BRD.



Europejska Karta Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Gambit Olsztyński. Opracowanie to, wykonane przez Fundację Rozwoju Inżynierii Lądowej z Gdańska, zawiera najaktualniejsze informacje z września 2006 r. i stanowi w pełni obiektywny materiał porównawczy oceniający poziom BRD na tle województwa warmińsko-mazurskiego, a w niektórych aspektach – również na tle innych ośrodków miejskich całej Polski. Ze względu na wagę poruszanych tematów,

Gambit Olsztyński zostanie przedstawiony w m-cu października radnym RM Olsztyn na sesji.



Wśród wielu przydatnych informacji statystycznych w nowym opracowaniu Gambitu znajdujemy dane, przykładowo:

- wskaźnik ryzyka bycia ofiarą śmiertelną (liczba zabitych na 100 tys. mieszkańców), który wynosi 7, sytuuje Olsztyn na 20-tym (przedostatnim) miejscu w woj. warmińsko-mazurskim, zaś na 34 wśród 65 sklasyfikowanych powiatów grodzkich w całym kraju.
- Wskaźnik ciężkości wypadków (liczba zabitych na 100 wypadków), który wynosi 3, sytuuje Olsztyn na 21-szym (ostatnim) miejscu w woj. warmińsko-mazurskim.
- Wskaźnik bycia ofiarą ranną (liczba rannych na 100 tys. mieszkańców): 197; szóste miejsce w naszym województwie.

Analizując rodzaje wypadków możemy stwierdzić, iż na przestrzeni lat 2001 ÷ 2006:

- a) Najwięcej ofiar śmiertelnych było wśród pieszych: 34 osoby zabite, 60,7 % wszystkich zabitych.
- b) Na drugim miejscu znajdują się ofiary kolizji z drzewami i innymi obiektami drogowymi: 9 osób zabitych, 16,1 % wszystkich ofiar śmiertelnych.
- c) Na trzecim zaś – ofiary zderzeń czołowych pojazdów: 7 osób zabitych, 12,5 % wszystkich ofiar śmiertelnych.

Przedstawiona przez gdańskich naukowców diagnoza wskazuje, iż podstawowe przyczyny większości wypadków to:

- nadmierna prędkość i przekraczanie sygnału czerwonego na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną
- alkohol
- infrastruktura drogowa

○ ile zarządzający ruchem nie ma większego wpływu na zmniejszenie liczby wypadków, których przyczyną jest spożycie alkoholu, o tyle w pozostałych dwóch grupach: nadmiernej prędkości i przekraczaniu sygnału czerwonego oraz infrastrukturze drogowej, istnieją możliwości działań profilaktycznych.

Dlatego od kilku lat miasto rozbudowuje sieć punktów elektronicznych pomiarów prędkości i czyni starania o zainstalowanie pierwszych czujników rejestrujących przekroczenia sygnału czerwonego na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną.

Według danych policyjnych rejestratory prędkości w istotny sposób ograniczają liczbę wypadków na odcinkach ulic, na których wcześniej notowano dużą ich ilość.

Dotychczas, po stronie dokonień, można wymienić zamontowanie 12 fotoradarów przy ulicach: Piłsudskiego (przy szkole), Dworcowej, Bałtyckiej (przy szkole), Warszawskiej (za Uniwersytecie), Sikorskiego (przed skrzyżowaniem z ul. Synów Pułku), Obrońców Tobruku (przy przejściu dla pieszych), Sielskiej (przed skrzyżowaniem i przejściem dla pieszych), Synów Pułku (przy ul. Orłowicza), Krasickiego (przy ul. Jeziółowicza), a także Wojska Polskiego (przy szpitalu), Wyszyńskiego, Krasickiego (jako atrapy, z możliwością montażu aktywnych wkładów).



Fotoradar zamontowany pod koniec września na pasie rozdzielającym zmodernizowanej ulicy Synów Pułku. Ulica ta skraca przejazd przez Olsztyn, z Warszawy w kierunku – Wielkich Jezior, do drogi krajowej nr 16

Obsługą ich zajmuje się Straż Miejska i Policja, które wystawiają grzywny za zarejestrowane wykroczenia.

Innym elementem poprawy bezpieczeństwa BRD jest fizyczna **separacja różnych grup użytkowników dróg**. Przykładem takich działań jest budowa ścieżek rowerowych. Jest ich obecnie w Olsztynie niemal 20 km, a wszystkie nowe inwestycje i modernizacje uwzględniają potrzeby rowerzystów.

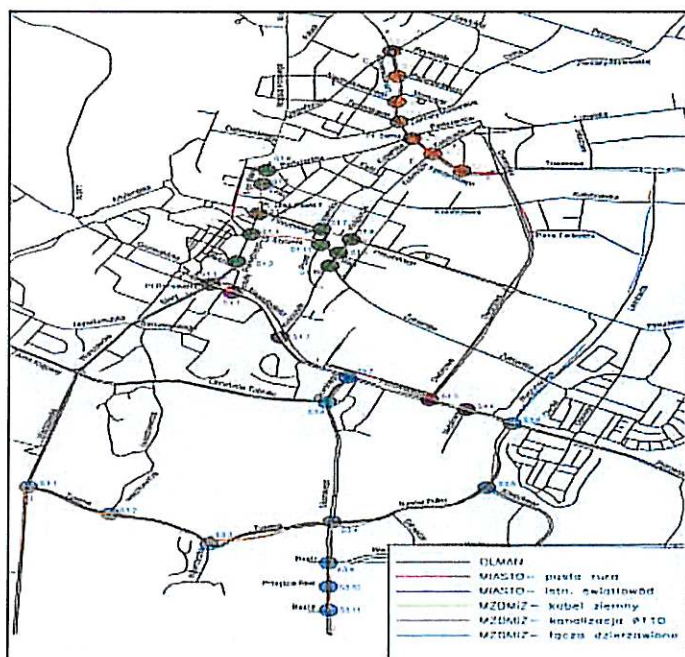
Warto podkreślić, że od niedawna MZDMiZ współpracuje ze Stowarzyszeniem „Koldrom”. Spotkania, na których przedstawia się plany budowy nowych i remontu istniejących ścieżek, prowadzą do wspólnych wniosków; chociażby o zastępowaniu nawierzchni z kostki betonowej, nawierzchnią bitumiczną, która jest bardziej przyjazna dla rowerzystów.



Nowa ulica Tuwima, oddana do ruchu latem 2006 r.

Kolejnym dokonaniem w zakresie BRD jest zmodernizowanie w latach 2000÷2006 50% olsztyńskich sygnalizacji ulicznych. Zostały one przystosowane do nowoczesnego sterowania akomodacyjnego, do zbierania danych o ruchu, natychmiastowego reagowania „pogotowia sygnalizacyjnego” na awarie, do pełnej łączności z centrum sterowania poprzez sieć telefonii komórkowej (w systemie pakietowego przesyłu danych – GPRS).

Obecnie MZDMiZ jest w przededniu rozstrzygnięcia przetargu na Dostawę systemu sterowania ruchem drogowym, nazywanego w skrócie „systemem dynamicznego sterowania”, który zapoczątkuje budowę nowoczesnego centrum zarządzania ruchem. Poniższy schemat przedstawia kolejność realizacji systemu.



Zakładamy, że współpraca z nową Radą Miasta będzie układała się równie dobrze i pod koniec 2007 roku Olsztyn zrobi znaczący krok w kierunku zbudowania nowego centrum sterowania ruchem ulicznym.

mgr inż. Janusz Jędrasik

Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich

w Olsztynie

Przydrożne drzewa a BRD na drogach wojewódzkich Warmii i Mazur



**Dlaczego drzewa rosnące przy jezdni
tak negatywnie wpływają na bezpieczeństwo...**

Tytuł wystąpienia określając przedmiot dalszych rozważań sugeruje jak ważnym problemem w naszym regionie są zadrzewienia dróg, tak należy o tym mówić, gdyż większość „przydrożnych drzew” rośnie po prostu w drodze która jako budowla nie kończy się na krawędzi jezdni a dopiero za

przeciwną krawędzią rowu lub ścieku odwadniającego jako elementu tejże budowli niezbędnego do jej prawidłowego funkcjonowania. Przez całą Polskę przetaczają się okresowe „burze” związane z wycinkami drzew przez drogowców w trakcie ich przebudów i remontów.

Liczne organizacje „ekologiczne”, nawet luminarze sztuki, artyści, naukowcy odsądzają nas od czci i wiary w swych wystąpieniach, nazywając barbarzyństwem masowe wycinki drzew nie wnikając w obowiązujące prawo, realia przygotowania i realizacji inwestycji.



**... zawężają skrajnie drogi zmuszając do
zjazdu przeciwny pas ruchu...**



... ograniczają widoczność na skrzyżowaniach i zjazdach...

Fakty i alarmujące statystyki dotyczące zderzeń z drzewami są przez media ignorowane gdy wskazują na związek tragicznych w skutkach zdarzeń z lokalizacją drzew bezpośrednio przy jezdni . Czy zatem pozostawić szpalery drzew sadzonych jeszcze w epoce powozu, malownicze ale też zabójcze, czy wycinać

drzewa rosnące w koronie drogi i w miarę możliwości obsadzać drogi poza rowami .W jakim kierunku winny pójść niezbędne zmiany w prawie abyśmy mogli budować bezpieczne drogi i zminimalizować wpływ naszych działań na krajobraz , mając świadomość że jest to działanie długotrwałe i kosztowne.



... zasłaniają znaki drogowe...



... nie pozostawiają miejsca dla ruchu pieszego.

mgr inż. Piotr Jan Graczyk

Pracownia Inżynierii Komunikacyjnej w Poznaniu

KONCEPCJA ORGANIZACJI RUCHU W CENTRUM OSTRÓDY – FRAGMENT WIĘKSZEJ CAŁOŚCI

Jako, że spotykamy się na terenie Mazur wydało mi się nie od rzeczy napisać coś - co wiąże się z tym przepięknym regionem naszego kraju - a dotyczy zagadnień ściśle związanych z działalnością członków KLIR-u.

Wielokroć słyszałem opinie, iż KLIR jest w swych działaniach za mało „naukowy” (obecnie jest to 84 spotkanie w ciągu 17 lat od założenia Klubu na Zjeździe Drogowców Miejskich w Łodzi 12-15.09.1986 r. – i na każdym był program merytoryczny), oraz że działania Klubu nie mają doniosłego dla rozwoju drogownictwa wymiaru. Od lat nie zgadzam się z takimi poglądami wskazując na to, że wielokroć większe niedobory w tej dziedzinie przynosi nadmierne angażowanie się wielu naukowców w działalność gospodarczą, zamiast kształcenia nowych kadr i publikowania stosownych książek fachowych. Prawdą wszakże jest, że powinni, oni, lepiej zarabiać w procesie kształcenia. Jednym z wielu przykładów, że nie do końca są prawdziwe powyższe zarzuty wobec KLIR-u niech stanie się poniższa historia.

Onegdaj (jakieś trzy lata temu) spotkałem się z paroma ludźmi związanymi z drogownictwem, z pięknego miasteczka Ostróda – perły zachodnich Mazur. Spotkanie odbyło się na życzenie mego Przyjaciela z czasów Technikum Drogowego w Mogilnie – pana Leszka Zawadzkiego, który boryka się w tymże uroczym miasteczku, od lat siedemdziesiątych po dziś dzień – i na co dzień - z problematyką dziur w nawierzchni i nie tylko.

Przedmiotem owego spotkania była próba pozyskania dla Ostródy paru ludzi, z szerszym doświadczeniem w sprawach inżynierii ruchu (IR), uzyskanym na obszarze całego kraju - w miastach o różnej wielkości. Ideą było to, aby spotkali się oni z władzami samorządowymi w celu przedstawienia paru rozwiązań wspomagających zarządzanie ruchem i drogami w Ostródzie.

Udało mi się, i to bez trudu, namówić do takiego spotkania naszych kolegów z KLIR-u: Tomka Borowskiego (szefa MSR TRAFFIC z Przeźmierowa koło Poznania) i Wiesława Graczyka (szefa iKOM z Lublina) do przyjazdu do Ostródy i zaprezentowania najnowszych trendów IR w swoich dziedzinach.

Każdy kto zna, choć trochę rzeczywistość miejscowości rzędu 30 – 40 tysięcy mieszkańców - wie doskonale, z jakimi oporami materii spotyka się każda innowacja w dziedzinie IR, szczególnie wtedy, kiedy powszechnym jest pogląd: „jakoś się u nas jeździ – byle dziur w nawierzchni nie było”. Grupa ludzi z miejscowej branży drogowej postanowiła pójść w tym względzie do przodu wbrew temu, że „jakoś się jeździ”.

Powszechnie wiadomo jak istotna jest w obecnej dobie informacja - dzisiaj miasto Ostróda ma już operacyjną mapę oznakowania ulic i zmierza do istotnego wykorzystania tego faktu w pozyskiwaniu funduszy z Unii Europejskiej (UE).

Pieniądze z UE – jeżeli zostaną pozyskane – będą mogły być spożytkowane wyłącznie na cele wskazane we wniosku o dofinansowanie poprawy stanu dróg, a zatem będą mniej „wrażliwe” na zmiany ich przeznaczenia.

Zorientowani wiedzą, że aby w sensowny sposób starać się o pomoc finansową z UE potrzebny jest stosownie umotywowany wniosek – wniosek, który będzie wyposażony w odpowiedni zestaw argumentów.

Wskutek tamtej (mam taką nadzieję) inicjatywy wykonano w Ostródzie w ciągu ostatnich lat dwóch lat: badania natężeń i rozrządów ruchu pojazdów na 42 skrzyżowaniach (w sezonie i poza sezonem wakacji letnich), badania źródeł ruchu na wlotach dróg zamiejskich (metoda numerów rejestracyjnych), analizę stanu zaludnienia i zatrudnienia na terenie miasta, oraz analizę wypadków za okres ostatnich pięciu lat. Zatem zamieniono wiedzę intuicyjną na fakty.

Na podstawie wyżej wymienionych prac przygotowawczych, na zamówienie Burmistrza miasta Ostróda, zostały opracowane materiały koncepcyjne mające ułatwić Zamawiającemu planowanie i podejmowanie decyzji zmieniających organizację ruchu w centrum Ostródy.

Założono, że wyniki opracowań będą mogły być wykorzystywane przez Zamawiającego jako dane pomocnicze przy:

- zamawianiu projektów organizacji ruchu w sieci ulicznej centrum,
- bieżącym udzielaniu wytycznych dla projektów drogowych,
- poprawie bezpieczeństwa ruchu podczas przyjmowania rozwiązań planistycznych w aspekcie przenoszenia ruchu drogowego,
- szacowaniu ruchowych skutków realizacji (bądź ich braku) najpilniejszych inwestycji komunikacyjnych w centrum miasta.

Zakres terytorialny opracowania koncepcyjnego objął sieć ulic w obszarze centrum Ostródy zamkniętym: od północy ulicą Olsztyńską, od wschodu ulicą Drwęcką i Grunwaldzką od południa ulicą Jagielly, od zachodu ulicami: Pieniężnego, 11-go Listopada oraz ulicą Mickiewicza – na odcinku do ulicy Olsztyńskiej; (spójrz na rysunek następnej stronie).

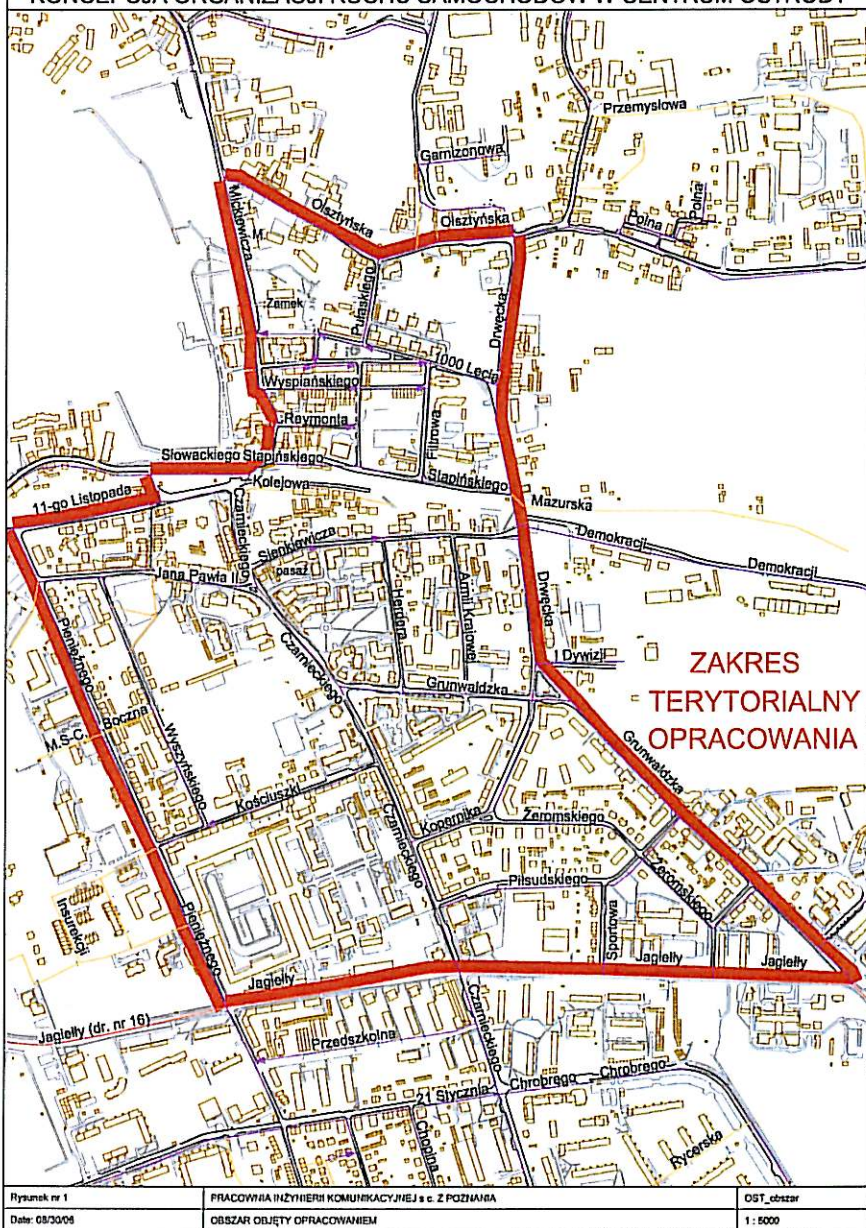
A oto garść informacji o układzie komunikacyjnym: Ostróda jest miastem powiatowym województwa warmińsko – mazurskiego w północnej Polsce, położonym nad rzeką Drwęcą w zachodniej części Mazur. W Ostródzie zbiegają się drogi krajowe: nr 7 ... Gdańsk – Ostróda - Warszawa ... (GP), nr 15 ... Toruń - Ostróda (GP), nr 16 ... Grudziądz – Ostróda – Olsztyn ... (GP).

Przez Ostródę przebiega, ze wschodu na zachód, linia kolejowa ...Toruń – Ostróda - Olsztyn... dzieląca miasto na część północną (25% mieszkańców) i południową 75% mieszkańców).

Ostróda liczy obecnie 34,7 tysiąca mieszkańców, a zarejestrowanych jest około 5500 samochodów osobowych i –1700 samochodów ciężarowych - co daje wskaźniki motoryzacji odpowiednio: 160 s.o. i 48 s.c na tysiąc mieszkańców.

Referat omawia pewien wycinek prac związany z pokonaniem torów PKP w obszarze objętym opracowaniem na I i II przejeździe.

KONCEPCJA ORGANIZACJI RUCHU SAMOCHODÓW W CENTRUM OSTRÓDY



Rysunek nr 1

PRACOWNIA INŻYNIERŹ KOMUNIKACYJNYCH s.c. Z POZNANIA

DST_obstar

Data: 08/30/06

OBZAR OBIĘTY OPRACOWANIEM

1: 5000

**ZAKAZY WJAZDU POJAZDÓW
O CAŁKOWITEJ MASIE RZECZYWISTEJ
LUB DOPUSZCZALNEJ POWYŻEJ:**

- 2,5 t
- 3,5 t
- 5 t
- 10 t

Elementem brany pod uwagę był ruch rowerów, w ciągu doby w sezonie letnim jest on niewielki - maksymalne dobowe natężenia nie przekraczają 400 rowerów w jednym kierunku (spójrz na rysunek następnej stronie).

Rozkład ruchu rowerowego na przekroju linii kolejowej

Przejazd I		Przejazd II		Przejazd III	
w kierunku południowym	w kierunku północnym	w kierunku południowym	w kierunku północnym	w kierunku południowym	w kierunku północnym
98	67	98	207	269	264
Razem	165	Razem	305	Razem	533
Udział w %	16,5%	Udział w %	30,4%	Udział w %	53,1%
Ogółem w przekroju			1003		

Rozkład ruchu rowerowego na przekroju Drwęcy

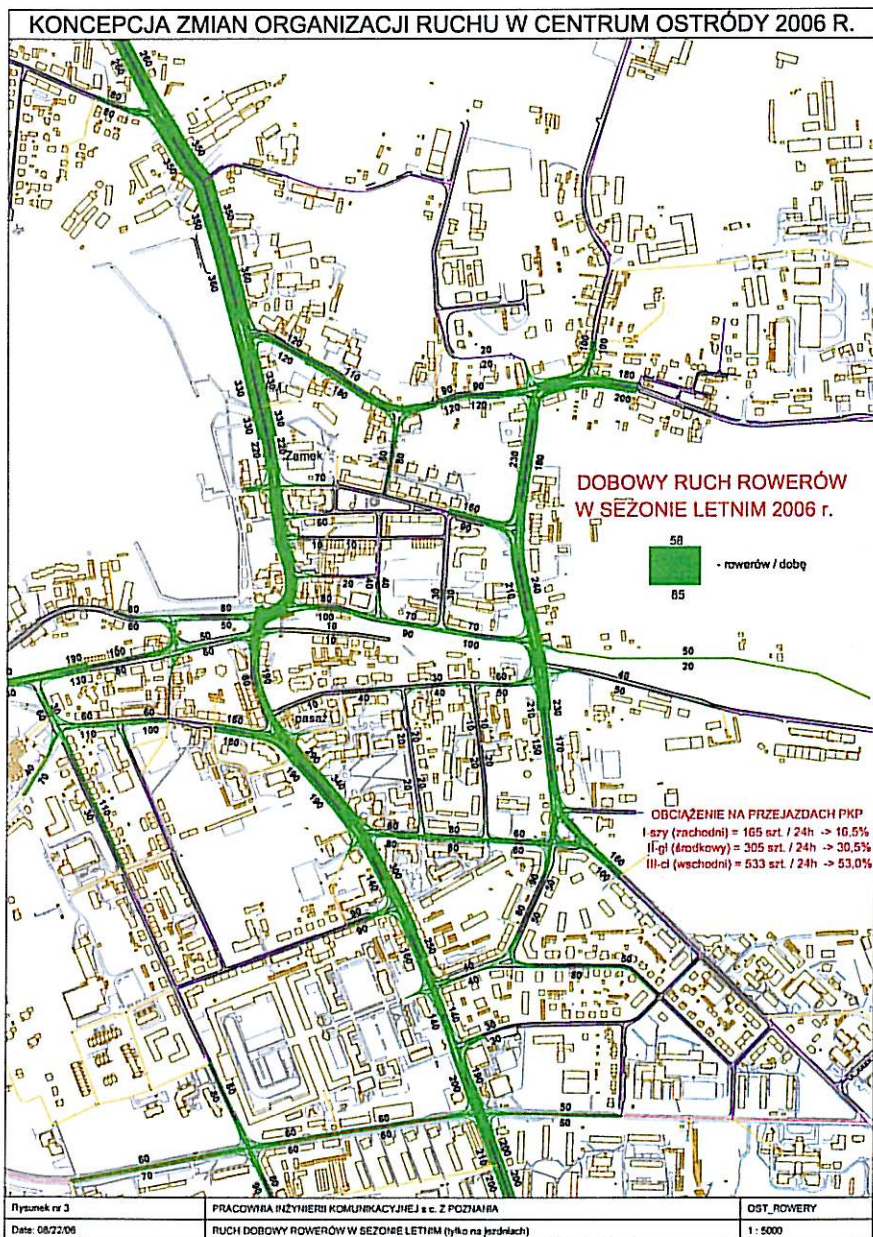
Most na ul. Mickiewicza		Most na ul. Pułaskiego		Most na ul. Drwęckiej	
w kierunku południowym	w kierunku północnym	w kierunku południowym	w kierunku północnym	w kierunku południowym	w kierunku północnym
330	330	60	80	230	180
Razem 660		Razem 140		Razem 410	
Udział w % 54,5%		Udział w % 11,6%		Udział w % 33,9%	
Ogółem w przekroju 100%		1210			

Analiza potoków ruchu rowerowego wskazuje, że najistotniejszym kierunkiem wskazującym na zainteresowanie się ewentualną budową ciągów rowerowych jest kierunek północ – południe. Przy analizie ruchu rowerowego na naturalnych i technicznych przeszkodach rozdzielających obszary miasta (rzeka i kolej), zwraca się uwagę na III przejazd przez tory kolejowe (na ul. Drwęckiej), który przejmuję 53% tego ruchu. Podobną wielkość ruchu rowerowego przejmuję most na Drwęcy na ul. Mickiewicza.

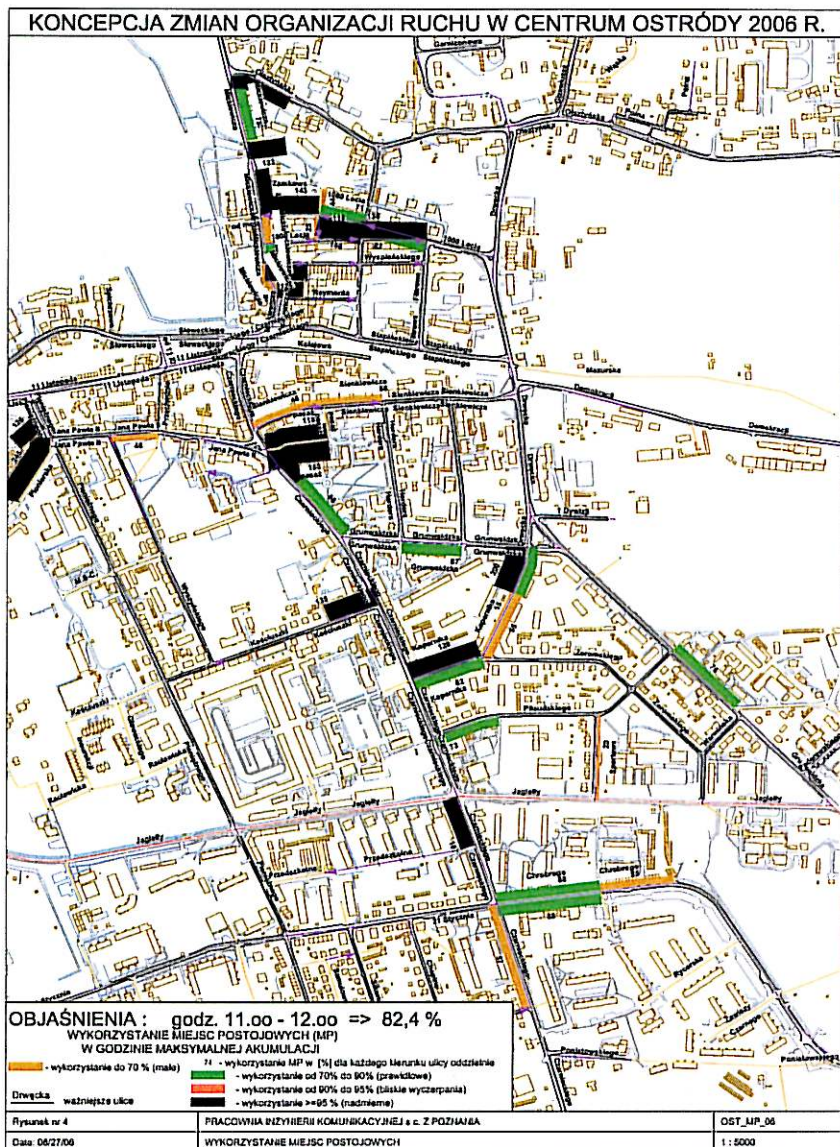
Kryteria budowy dróg rowerowych nie określają dolnej granicy natężenia ruchu rowerowego. Określa się natomiast kryteria wyznaczania pasów ruchu dla rowerów lub budowy wydzielonych dróg rowerowych na jezdniach w zależności od prędkości i natężenia ruchu pojazdów.

- Przy prędkości ruchu pojazdów 30 km/h (kwantyl V85) oraz strefach 30 km/h, przy ruchu samochodów nie przekraczającym 1000 pojazdów na dobę (P/d) – ruch rowerów nie wymaga żadnych urządzeń.
- Przy natężeniu ruchu samochodowego na pasie skrajnym od 1000 P/d do 2000 P/d ruch rowerowy może się odbywać na poszerzonym pasie ruchu.
- Przy ruchu pojazdów od 2000 P/d do 3000 P/d na pasie skrajnym, zaleca się wyznaczyć linią przerywaną (lub ciągłą) pas ruchu rowerowego.
- Przy ruchu ponad 3000 P/d pas ruchu dla rowerów powinien być wyznaczony linią ciągłą.
- Przy ruchu powyżej 5000 P/d lub prędkości ruchu V85 większej od 60 km/h wymagane są oddzielne ścieżki rowerowe.

Ruch dobowy rowerów w sezonie letnim.



W centrum Ostródy parkują głównie samochody osobowe 92,4% reszta to samochody dostawcze 7,3% i ciężarowe 0,3%. Maksymalne wykorzystanie miejsc postojowych występuje w godzinie 11.00 – 12.00 i wynosi 82,4% (patrz rysunek poniżej).



Trzeba też podać garść faktów o natężeniach i strukturze rodzajowej i kierunkowej ruchu. Przeciętna struktura rodzajowa ruchu charakteryzuje się typowym dla miast wysokim 85% udziałem samochodów osobowych. Godzinę szczytu przyjęto pomiędzy godzinami 15 a 16 na poziomie 7,7% ruchu dobowego. Ruch dzienny pomiędzy godziną 6 a 22 stanowi: 93,5% ruchu dobowego a ruch nocny pomiędzy godziną 22 a 6 stanowi: 6,5% -3,9 ruchu dobowego na skrzyżowaniach przyległych do II przejazdu PKP.

Proponowane w części koncepcyjnej rozwiązanie w rejonie I i II przejazdu PKP powoduje zwiększenie ruchu pokonującego przejazdy o 12% (głównie jest to ruch obecnie skręcający w lewo z 11-go Listopada w Czarnieckiego oraz ruch ze Słowackiego w Mickiewicza), lecz jednocześnie powoduje lepsze rozłożenie ruchu, po około 1/3, na każdy z przejazdów.

Ruch pomierzony w godzinie szczytu popołudniowego 15 - 16							
Przejazd	Kierunek	Ruch dzisiaj	podział na kierunki dzisiaj	Ruch wg koncepcji	podział na kierunki wg koncepcji	podział na przejazdy obecnie	podział na przejazdy wg koncepcji
I - zachodni	S – N	76	38,0%	0	0,0%	8,0%	0,0%
	N – S	124	62,0%	647	100,0%	13,3%	62,1%
	oba kierunki	200	100,0%	647	100,0%	10,6%	30,8%
II - środkowy	S – N	578	58,3%	764	100,0%	60,8%	72,1%
	N – S	413	41,7%	0	0,0%	44,3%	0,0%
	oba kierunki	991	100,0%	764	100,0%	52,7%	36,3%
III - wschodni	S – N	296	42,8%	296	42,8%	31,2%	27,9%
	N – S	395	57,2%	395	57,2%	42,4%	37,9%
	oba kierunki	691	100,0%	691	100,0%	36,7%	32,9%
I + II + III	S – N	950	50,5%	1060	50,4%		
	N – S	932	49,5%	1042	49,6%		
	oba kierunki	1882	100,0%	2102	100,0%		

W celu oszacowania warunków ruchu przyjęto założenie o równomiernym 4,5% rocznym wzroście natężeń ruchu; wstępne dane o ruchu z pomiarów generalnych mówią o 25% wzroście ruchu w pięciu latach 2000 – 2005. W miastach o warunkach ruchu decydują w głównej mierze skrzyżowania. Przeliczono przepustowości skrzyżowań bez sygnalizacji świetlnej (metoda odstępów granicznych) poszukując wlotów i relacji krytycznych.

Pomiary prędkości na ulicach Mickiewicza i Czarnieckiego nie wykazały przekroczeń ograniczenia 50 km/h.

Pomiary ruchu pieszego wykazują niewielką intensywność ruchu pieszego (osób/minutę/metr szerokości przejścia) jednakże w powiązaniu z kolidującym ruchem kołowym przejścia przez jezdnie ulic Mickiewicza i Czarnieckiego mogą wymagać regulacji za pomocą sygnalizacji świetlnej już obecnie można zaobserwować „wymuszanie” zatrzymań potoku pojazdów.

Z analiz wynika, że przepustowość wlotów podporządkowanych na skrzyżowaniach bez sygnalizacji świetlnej zacznie się wyczerpywać za około 6-7 lat (wzrost natężeń o około 1/3).

Badania parkowania wykazują, że szczególnie w sezonie letnim w obszarze w pobliżu Urzędu Miasta mogą być konieczne ograniczenia czasu parkowania pojazdów – napelnienie miejsc postojowych zostawia mniej niż 5% miejsc wolnych, jednocześnie parking z tyłu Zamku jest słabo wykorzystany – 44% napelnienia.

Problem uciążliwości zamykanych przejazdów PKP, bez segregacji pionowej ruchu kolejowego i drogowego, można jedynie łagodzić poprzez zmiany w organizacji ruchu porządkujące kolejki pojazdów i lepsze rozłożenie ruchu na przejazdach - straty czasu powstają podczas zamykania przejazdów PKP. Łączny czas zamknięcia każdego z 3 przejazdów (a są one zamykane prawie równocześnie) to 2 godziny 24 minuty, co stanowi 10 % doby. Przejazdy są zamykane 36 razy na dobę ze średnim czasem zamknięcia 4 min, największe utrudnienia z uwagi na natężenia ruchu występują w godzinach 10, 11 i 16. Czterominutowe zamknięcie na najbardziej obciążonym środkowym przejeździe PKP wywołuje kolejki pojazdów, sięgające na północy poza skraj obszaru projektowania – rzqd 400 – 500 m.

Pokazane oznakowanie pionowe ogranicza się jedynie do znaków, które objaśniają projektowaną organizację ruchu (bez urządzeń bezpieczeństwa ruchu, informacji drogowaskazowej itp.).

Założono, że proponowane zmiany nie będą wykraczały poza działania w zakresie organizacji i sterowania ruchem oraz zmiany geometrii skrzyżowań – czyli nie obejmą planów budowy obiektów mostowych.

Przedstawiono jedynie prace drogowe związane z niezbędną przebudową niektórych elementów układu drogowego dla potrzeb obsługi ruchu w najbliższych 5-ciu latach. Propozycje obejmujące okresy perspektywiczne wymagają dalszych prac prognostycznych opartych nie na wskaźnikach wzrostu ruchu a na jego modelowaniu.

Za główne zadanie uznano próbę złagodzenia skutków zamykania przejazdów PKP i idący za tym wzrost bezpieczeństwa ruchu uczestników ruchu drogowego.

STAN OBECNY

Przedstawione w referacie zadanie nr 1 (jedno z dwunastu) obejmuje ulicę Mickiewicza od Reymonta do przejazdu II oraz ulice Słowackiego i 11 Listopada między I – II przejazdem wraz ze skrzyżowaniami.

W dzisiejszym stanie rzeczy ruch obciąża II-gi przejazd (o szerokości 19 m), 5 razy bardziej niż I-szy (o szerokości 12 m). Gdy przejazdy są otwarte ruch, na I-szym odbywa się bez przeszkód.

Na II-gim przejeździe następują częste zatrzymania potoku pojazdów na torowisku PKP wywoływane przez pieszych zniecierpliwionych oczekiwaniem na przejściu na wysokości hotelu (przejście dla pieszych jest zlokalizowane bezpośrednio za przejazdem przepuszcza do 300 pieszych/h i około 1000 Pojazdów/h w obu kierunkach).

Istniejąca kładka dla pieszych nad torami PKP jest wykorzystywana bardzo słabo – z obserwacji wynika, że z 278 osób przekraczających tory w ciągu godziny 6,5% (18 osób) zrobiło to za pomocą kładki. Z pośród osób zatrzymanych przed zamkniętymi rogatekami (69 osób), z kładki skorzystało tylko 20 % (14 osób).

Sytuacja znacznie się pogarsza, bezpośrednio po tym gdy przejazdy są otwierane po przejeździe pociągu. Kolejki pieszych i pojazdów oczekujące na otwarciu przejazdu, po jego otwarciu, blokują się wzajemnie, a pojazdy pozostają na torach przejazdu co jest zjawiskiem potencjalnie bardzo niebezpiecznym.

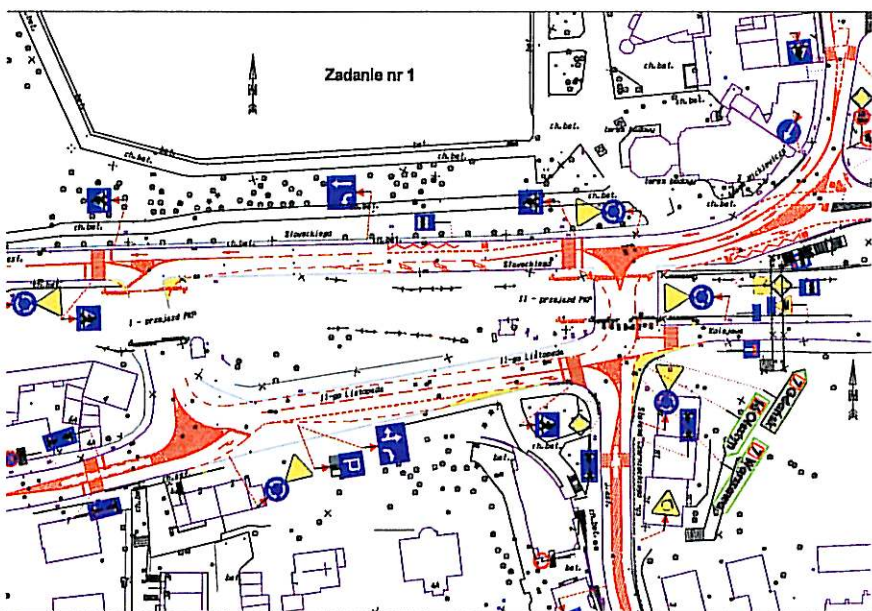
W takich sytuacjach włączenie się do potoków głównych (Mickiewicza – Czarnieckiego) z ulic 11-go Listopada i Słowackiego staje się możliwe jedynie dzięki uprzejmości kierowców mających pierwszeństwo. Często dają się obserwować wymuszenia pierwszeństwa, które na szczęście grożą tylko sflu-zkami z uwagi na niewielkie prędkości ruchu.

Należy podejrzewać, że niektórzy kierowcy chcący przejechać z ulicy 11-go Listopada w kierunku ulicy Mickiewicza niepotrzebnie obciążają ciąg Jana Pawła II – Czarnieckiego po to, aby znaleźć się na kierunku uprzywilejowanym. Zaobserwowano również zachowania takie jak jazda w prawo z ulicy 11-go Listopada do ulicy Sienkiewicza i tam zawracanie („w tył na lewo”) przy wykorzystaniu przerwy w kolejce pozostawianej dla przejścia dla pieszych i skrzy-żowania.

W tworzeniu kolejek nie bez znaczenia są pojazdy próbujące skręcać w lewo z Mickiewicza w Stapińskiego - pojedynczy pojazd w tej relacji ustępując pierwszeństwa pojazdowi jadącemu z przejazdu „przytrzymuje” ruch na pasie prowadzącym do przejazdu.

Wypadki: od 2001 w rejonie zadania nr 1 wydarzyło się 5 wypadków w których 5 osób zostało rannych; były to 3 najechania na pieszych; 1 nie udzielenie pierwszeństwa i 1 najechanie na pojazd unieruchomiony.

Obowiązująca i projektowana organizacja ruchu.



KONCEPCJA

Głównym zadaniem wydaje się być dążenie do jak najszybszego rozładowania kolejek po otwarciu przejazdów, oraz redukcja długości kolejki sięgającej ulicy Olsztyńskiej. Proponuje się zmianę organizacji ruchu w obrębie przejazdów opartą na zasadzie ruchu po obwodni przebiegającej przez obydwa przejazdy przy podporządkowaniu pojazdów na wlotach - pojazdom w ruchu okrężnym; proponuje się:

- utworzenie między przejazdami I i II, obwodni o 2 pasach ruchu wraz z przebudową rogatek PKP,
- przeniesienie istniejącego przejścia dla pieszych z jezdni Mickiewicza po wschodniej stronie II-giego przejazdu (vis a vis hotelu) - na zachodnią stronę przejazdu - na 11-go Listopada i Słowackiego,
- przeniesienie istniejącego przejścia dla pieszych przez Mickiewicza o 25 m na północ (bliżej Reymonta – poprawa bezpieczeństwa pieszych).
- zakaz skrętu w lewo z ulicy Mickiewicza w ulicę Stapińskiego – ruch ca 30 P/h będzie odbywać się przez ulice Wyspiańskiego i Reymonta na północy (warto to zrobić w każdej sytuacji).

Zakres podstawowych robót drogowych:

- roboty rozbiórkowe nawierzchni,
- wybrukowanie wysepek - 340 m²,
- budowa około 40 m² nawierzchni bitumicznej (korekty luków)
- ustawienie około 815 m krawężników, na wysepkach i wyłączonych z ruchu powierzchni jezdni na ul Słowackiego, 11 Listopada i na II przejeździe.
- położenie infrastruktury technicznej w obszarze robót.

Koncepcja rozwiązania pokazana jest na pierwszym rysunku w dziale 6;

- elementy projektowane naniesiono na rysunkach koncepcji kolorem czerwonym
- oznakowanie pionowe ogranicza się jedynie do znaków, które objaśniają projektowaną organizację ruchu (bez urządzeń bezpieczeństwa ruchu, informacji drogowiskazowej itp.).

Wady rozwiązania to:

- wydłużenie dróg przejazdu [m]:

wlot/wylot	11-go listopada	Czarnieckiego	Mickiewicza	Słowackiego
11-go listopada	-	0	0	245
Czarnieckiego	95		0	-13
Mickiewicza	38	278		0
Słowackiego	0	-20	56	

- zamiana przejścia dla pieszych przez jedną jezdnię po wschodniej stronie II-giego przejazdu, na przejścia przez dwie jezdnie po zachodniej stronie przejazdu - iloczyn ruchu pojazdów i pieszych nie ulegnie zmianie; powstaje konieczność budowy dodatkowych rogatek dla pieszych (nawiasem mówiąc rozwiązanie takie ma także sens przy zachowaniu dzisiejszej organizacji ruchu).

Zalety rozwiązania:

- umożliwienie zjeżdżania, bez zatrzymań, głównego potoku pojazdów ze środkowego przejazdu w kierunku ul. Mickiewicza – płynne opuszczanie torowiska kolejowego; taka organizacja wylotu w obecnym stanie rzeczy - wyjazd ze środkowego przejazdu blokowany przez pieszych - jest niemożliwa; wypadki zdarzające się na przejazdach kolejowych (w tym także strzeżonych) każą odpowiedzieć sobie na pytanie – czy przywołanego w wadach koncepcji wzrostu pracy przewozowej nie równoważy uniknięcie potencjalnego wypadku z 3 ofiarami (napętnienie średnie samochodu osobowego to 1,5 osoby).

- częściowe przeniesienie strefy akumulacji z Mickiewicza na Słowackiego o długości około 160 m, a co za tym idzie pewne skrócenie kolejki w ulicy Mickiewicza,
- przy skróceniu kolejki w ulicy Mickiewicza jawi się poprawienie sytuacji pojazdów skręcających w lewo w ulice: 1000-lecia P.P, Wyspiańskiego i Reymonta; są to niewielkie liczby pojazdów - jednakże dzisiaj często blokują one ruch na wprost i wykonują niebezpieczne manewry jazdy po pasie ruchu dla kierunku przeciwnego,
- uzyskanie równomiernego obciążenia obydwu przejazdów, oraz pełniejsze wykorzystanie odcinków ulic 11-go Listopada i Słowackiego pomiędzy przejazdami pierwszym i drugim,
- uzyskanie bardziej przejrzystego układu w rejonie I i II przejazdu, oraz poprawę warunków przejazdu autobusów (ZKM, PKS itp.) w kierunku północnym,
- ułatwienie obsługi relacji z 11-go Listopada do północnych części miasta, a co za tym idzie, możliwe pewne odciążenie wlotu ulicy Czarnieckiego; będzie to także zachęta do wykorzystywania ciągu ulic 11-go Listopada i Pieniężnego zamiast Czarnieckiego (wiąże się to jednakże z koniecznością budowy sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic Jagielły z Pieniężnego).

ROZWIĄZANIE ALTERNATYWNE

Rozwiązaniem alternatywnym, w stosunku do opisanej powyżej koncepcji zmiany organizacji ruchu, jest realizacja planowanego wiaduktu nad torami kolejowymi w ciągu ulicy Drwęckiej (ponad III przejazdem PKP) według wariantu wyłonionego w konkursie, jednakże skuteczność takiego rozwiązania należałoby potwierdzić badaniami modelowymi ruchu.

W rozwiązaniu tego typu winna być dodatkowo zastosowana informacja (znaki zmiennej treści) o zamykaniu przejazdów kolejowych (uruchamiana synchronicznie z zamykaniem rogatek PKP 36 razy na dobę) ustawiona na

wlotach ulicy Mickiewicza przed Olsztyńską oraz Czarnieckiego przed Grunwaldzką i umożliwiającą wybranie trasy poprzez wiadukt w ciągu ulicy Drwęckiej tym kierowcom, którzy w warunkach przejazdu otwartego jadą prosto.

Podsumowując, tę krótką wycieczkę po układzie ulic centrum Ostródy narzucają się pewne spostrzeżenia ogólnej natury co do problemów miast tej wielkości.

Odczuwanie uciążliwości ruchu samochodowego przez mieszkańców jest odmienne od odczuć mieszkańców dużo większych miast:

- tutaj pozostanie w kolejce „na światłach” do następnego cyklu to spory dyskomfort i częste pomstowanie na złe funkcjonowanie sygnalizacji, choć spiętrzenia ruchu mają miejsca zaledwie przez pół godziny w ciągu doby,
- szczyty poranny i popołudniowy można tu jeszcze dosyć wyraźnie wyróżnić podczas gdy np.: w Poznaniu ruch w godzinach między 7 a 17 ma bardzo zbliżoną intensywność i problem zatłoczenia występuje przez cały dzień,
- ciężkie chwile związane z utrudnieniami w ruchu ma Ostróda jeszcze przed sobą – za około 5 – 7 lat zaczną się wyczerpywać możliwości wlotów podporządkowanych skrzyżowań bez sygnalizacji świetlnej, a wtedy straty czasu będą wzrastać intensywnie, jest zatem jeszcze trochę czasu na myślenie o najbliższej przyszłości.

Wszelkie działania mające na celu przygotowanie się do rozwiązywania problemów, które większe miasta już mają - są przejawem rozsądnej przezorności u każdego komu leży na sercu dobro komunikacji w mieście

ściskający kciuki za Ostródę jej KLIR-owski sympatyk

Piotr Jan Graczyk

...czy złym, czy dobrym nazwą serce moje sędzie
Cokolwiek rzekną, wszystko prawdą będzie.

(Leopold Staff)

Zygmunt Uzdalewicz

Czy Klubowi Inżynierii Ruchu potrzebne są

Bezpieczne *drogi*

• KOŁOWE • SZYNOWE • WODNE

(Refleksje jubileuszowe)

Żeby nie było nieporozumień, wyjaśnię od razu na początku, że nie będzie w tym tekście odpowiedzi na pytanie postawione w tytule. Na to pytanie musicie odpowiedzieć sami. Ja jedynie podzielę się moimi refleksjami i w sposób naturalny nasuwającymi się skojarzeniami. Obecnie jestem emocjonalnie bardziej związany z miesięcznikiem „Bezpieczne drogi” niż z Klubem Inżynierii Ruchu i doskonale rozumiem, że moje stanowisko w tej sprawie nie może być bezstronne.

Kiedy ćwierć wieku temu podpisywałem z Wydawnictwami Komunikacji i Łączności, pierwszą umowę o pełnienie funkcji redaktora naczelnego miesięcznika „Komunikacja Miejska”, nie bardzo wiedziałem jak ma wyglądać to czasopismo. Natomiast doskonale wiedziałem, jaką powinno odgrywać rolę. Był to z trudem wywalczony, pierwszy tytuł komunikacyjno-miejski, wśród ówczesnych wydawnictw technicznych w Polsce.

Było to wkrótce po III Zjeździe Drogowców Miejskich w Krakowie. Tak naprawdę to był dopiero drugi ogólnopolski zjazd „uliczników”, ponieważ pierwszy, zwołany w 1959 r. wykazał całkowity brak tego rodzaju środowiska. Już nieco inaczej było 20 lat później w Szczecinie, od kiedy to zjazdy drogowców miejskich odbywają się regularnie co 2 lata.

Dlatego zacząłem od zmiany tytułu nowego miesięcznika na „Transport Miejski”, żeby nie był kojarzony wyłącznie z miejską komunikacją publiczną. Chciałem żeby to czasopismo było źródłem informacji i forum wymiany poglądów oraz doświadczeń wszystkich zajmujących się problemami komunikacyjnymi w obszarach zurbanizowanych. Dotyczyło to 3 grup środowiskowych o różnych stopniach integracji:

- Komunikacji miejskiej, której tradycje integracyjne sięgały czasów drugiej Rzeczypospolitej i zostały przez to środowisko zachowane w różnych formach zastępczych, mimo likwidacji w 1949 r. Związku Komunikacji Miejskiej.
- Drogownictwa miejskiego, które dopiero rodziło się w świadomości pracowników służb komunalnych zajmujących się ulicami miejskimi. Istotną rolę w integracji tego środowiska odegrało powołanie Komisji Doradczej Drogownictwa Miejskiego wraz z systemem podkomisji problemowych, która angażowała do współpracy ponad 100 osób z całego kraju.
- Inżynierii ruchu, najmłodszego ale bardzo aktywnego, spotykającego się na licznych konferencjach naukowo-technicznych. Dużą rolę w uaktywnieniu tego środowiska odegrał zorganizowany w latach 70. ub.w. przez Jacka Dobieckiego, Dział Inżynierii Ruchu w Stołecznym Wydziale Komunikacji i jego aktywność poza granicami Warszawy.

I zamiar powiódł się. W miesięczniku „Transport Miejski” publikowane były informacje i artykuły merytoryczne poszukiwane przez każde z wymienionych środowisk. Tak było do 1990 r., a to co działo się później to już inna historia.

Dotychczasowego Miejsca Klubu Inżynierii Ruchu w prasie fachowej

- Klub Inżynierii Ruchu powstał we wrześniu 1989 r., na hasło rzucone przez Jacka Dobieckiego, w czasie prowadzonych przeze mnie obrad sekcji inżynierii ruchu na VII Zjeździe Drogowców Miejskich w Łodzi, zorganizowanym przez SITK. (W tym samym czasie powstała Stała Komisja drogownictwa Miejskiego). Powstanie KLIR zostało podane do publicznej wiadomości tylko w miesięczniku „Transport Miejski”. Byłem wówczas redaktorem naczelnym tego czasopisma.
- Do mojego rozstania z Wydawnictwami Komunikacji i Łączności - ówczesnym wydawcą „Transportu Miejskiego”, w lipcu 1990 r., informacje o działalności KLR regularnie ukazywały się w tym miesięczniku.
- W 1992 r. powróciły na łamy tego miesięcznika w odrodzonej wersji, mimo że wydawcą było teraz niezbyt przychylnie nastawione do Klubu Inżynierii Ruchu – Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji. Ukazywały się do drugiej połowy 1999 r., kiedy to definitywnie skończyłem moją współpracę z „Transportem Miejskim”.
- Grudniowe seminarium KLIR w Kazimierzu Dolnym, było prawdopodobnie jedynym takim spotkaniem środowiskowym, na którym pojawił się po raz pierwszy numer sygnałny („zerowy”), nowego miesięcznika „Bezpieczne drogi”, wydany właśnie w grudniu 1998 r.
- W 1999 r., nowy miesięcznik nie tylko zamieszcza informacje o działalności Klubu Inżynierii Ruchu, ale ma też odwagę opublikować artykuł na temat przebiegu autostrady A-2 przez Mazowsze, prezentujący poglądy odmienne od oficjalnych, wywołując burzę na targach autostradowych w Kielcach. Od jesieni 1999 r., przejmując to, co skończyło się właśnie w „Transportie Miejskim”, do tego w bogatszej formie
- Po seminarium KLIR w Janowicach (luty 2000 r.), ukazuje się w „Bezpiecznych drogach” obszerny, bogato ilustrowany reportaż o Klubie Inżynierii Ruchu. Od tego czasu regularnie ukazują się informacje o seminariach KLIR, publikowane są różne dokumenty przekazywane przez Stowarzyszenie.

- W drugiej połowie 2000 r., ukazują się w „Bezpiecznych drogach” pierwsze „Materiały informacyjne KLIR”, które okazały się do tego stopnia atrakcyjne, że widziałem je powielone i noszone w teczkach pracowników ówczesnej GDDP. (Ciekawe czy ktokolwiek pamięta jakie to były materiały?). Rozpocząłem stałą współpracę z redakcją.
- W 2001 r., na Targach Roads and Traffic KLIR po raz pierwszy organizuje seminarium. Przygotowaniem redakcyjnym, składem i drukiem materiałów seminaryjnych zajęła się redakcja „Bezpiecznych dróg”. Podobnie było w 2002 r. i w 2003 r.

Coraz rzadsze bezpośrednie kontakty Małgosi Dobrodziej z KLIR (ostatnie seminarium, na którym była i to bardzo krótko, to spotkanie kieleckie w czerwcu 2003 r.), a potem także moje, spowodowały rozluźnienie, jeszcze niedawno tak bliskich relacji KLIR – „Bezpieczne drogi”. Czy zastąpiła je współpraca z innymi czasopismami? Przyznam się, że nie wiem, bo nie śledziłem rozwoju sytuacji w ostatnich latach. Ale wydaje mi się, że **nie ma drugiego czasopisma tak bliskiego tematycznie temu, co powinno być obszarem szczególnych zainteresowań Klubu Inżynierii Ruchu.**

Jaka jest nowa edycja „Bezpiecznych dróg”

Zastanawiając się nad tym, na czyją pomoc mógłbym liczyć wznawiając wydawanie „Bezpiecznych dróg”, postawiłem na te same osoby, które organizowały Klub Inżynierii Ruchu i nie zawiodłem się. Przyłączyli się do tego zespołu jeszcze dwaj inni moi przyjaciele spoza KLIR, co w zasadzie pozwala na kompletowanie materiałów merytorycznych do każdego numeru. Na razie nie publikujemy pełnego składu zespołu redakcyjnego ze względu na niezdecydowane postawy jeszcze innych współpracowników.

Ukazało się już 7 zeszytów „Bezpiecznych dróg” w tym roku. Pierwszy (dla zachowania pewnego porządku otrzymał potrójną numerację 1-3), został wydrukowany na przełomie marca i kwietnia 2006 r. i rozesłany jako egzemplarz bezpłatny do wszystkich, których jakikolwiek ślad adresowy

znajdował się w redakcji. Następne numery (4 i 5), poza prenumeratą były wyłożone na kieleckich targach AUTOSTRADA POLSKA, na seminarium GAMBIT w Gdańsku i na konferencji drogowej w Lubinie. Zawierały m.in. aktualne materiały i komentarze na temat bezpieczeństwa ruchu, ratownictwa drogowego. Podjęliśmy próbę zebrania i uporządkowania informacji o celach i systemach pobierania opłat drogowych.

Od nr 6 ukazują się materiały merytoryczne dotyczące uspokojenia ruchu kołowego. Głównym trzonem tych materiałów jest pierwszy zeszyt (wydany w 3 odcinkach w nr. 6, 7, 9/10), „Nowego Poradnika Organizatora Ruchu drogowego”, a materiałami uzupełniającymi artykuły opisujące: polsko-holenderski eksperyment uspokojenia ruchu w Puławach (nr 8), doświadczenia i efekty z pierwszego eksperymentalnego odcinka fali uspokajającej (nr 7). Tymi publikacjami uruchomiliśmy Forum Dyskusyjne w jego pierwszej formie – Warsztaty „Bezpiecznych dróg”. Opublikowane materiały, Wasze uzupełnienia i uwagi do nich, w tym ewentualna bezpośrednia dyskusja, powinny umożliwić wydanie ostatecznej wersji zeszytu na temat uspokojenia ruchu, już jako oddzielnego wydawnictwa lub rozdziału w książkowym wydaniu „Poradnika ...” Numery te były również dostępne na stoisku wydawnictwa na warszawskich targach INFRASTRUKTURA.

W ostatnim numerze „Bezpiecznych dróg” zebraliśmy i uporządkowaliśmy wszelkie dostępne materiały na temat konfliktu wokół obwodnicy Augustowa, uruchamiając równocześnie drugi kanał Forum Dyskusyjnego – „Zapraszamy do dyskusji o problemach trudnych”. W tej konwencji mieści się również dyskusja o zielonych strzałkach, jeżeli będzie takie zapotrzebowanie wśród inżynierów ruchu. W przeciwnym razie dyskusja publiczna będzie wyglądać tak, jak to opisano w artykule „Jeszcze będzie o zielonych strzałkach”...

W każdym bądź razie, zapraszamy do prezentowania Waszych poglądów”, a także do zgłaszania problemów, czy spraw, dla których chcielibyście poznać stanowisko innych. Możecie się wypowiadać na naszych stronach internetowych www.bezpiecznedrogi.org, korzystać z faksu (0-22) 646-84-19, czekamy też na Wasze listy.

Czy istnieje konkurencja ?

Przejrzyjmy tytuły czasopism technicznych lub techniczno-podobnych, które zajmują się szeroko rozumianymi sprawami drogowymi. Kolejności chronologicznej (według daty powstania), będą to następujące tytuły, jakie udało mi się zidentyfikować:

- **„Drogownictwo”** – miesięcznik, nie wiem czy jeszcze wychodzi.
- **„Polskie drogi”** – miesięcznik, wydaje 6 dodatków, w tym „Bezpieczeństwo i Inżynieria Ruchu Drogowego”.
- **„Nowe Drogi”** – okazjonalne wydawnictwo plakatowe, wychodzi dwa razy do roku z okazji targów w Kielcach i w Warszawie.
- **„Magazyn Autostrady”** – miesięcznik, prowadzi dział „Bezpieczeństwo ruchu drogowego”, którego udział nie przekroczył 7 % w objętości poszczególnych numerów.
- **„Katalog Drogownictwa** - projektowanie; budowa; eksploatacja - dróg, autostrad, mostów” – rocznik.
- **„Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne”** – magazyn (częstotliwość niezidentyfikowana, ukazało się dotychczas 8 numerów), prowadzi dział poświęcony mostom i budownictwu drogowemu.
- **„Infrastruktura – ludzie, innowacje, technologie”** - magazyn (częstotliwość nieokreślona, dotychczas ukazał się jeden numer: listopad/grudzień 2006 r.), głównie tematyka komunikacyjna, brak tematów z inżynierii ruchu.

W najbliższym czasie powstaną prawdopodobnie jeszcze dalsze tytuły, podobnie jak to było z targami autostradowymi i budownictwa drogowego, po pierwszym ogłoszonym programie budowy autostrad i tak jak w wypadku imprez targowych, wykrusza się w sposób naturalny. Analiza tendencji wydawniczych wskazuje na to, że czasopisma te będą przekształcać się w kierunku reprezentowanym przez „Katalog Drogownictwa”, ponieważ duże pieniądze na reklamy znajdują się u dużych producentów maszyn drogowych i w dużych firmach wykonawczych. Inżynieria ruchu będzie w odwrocie, podobnie jak to wcześniej nastąpiło na targach.

W tej sytuacji pytanie postawione w tytule tych moich refleksji, nie jest tylko pytaniem o czasopismo, które redaguję. To jest pytanie o przyszłość środowiska inżynierii ruchu, które warto sobie zadać przy okazji Walnego Zebrania KLIR. Czy będziemy nadal godzić się na to, żeby być tylko dodatkiem do budownictwa drogowego, czy też stać nas na wywalczenie właściwej pozycji dla inżynierii ruchu. Zaczniemy od próby odpowiedzi na pytanie:

W jakim celu buduje się drogi ?

**Nowy
Poradnik Organizatora
Ruchu Drogowego**

Zeszyt 06-07/06

**Uspokojenie
ruchu kołowego**

zbiór zasad



Opracował:
Zygmunt Uzdalewicz

Czerwiec 2006 r.

Od Redakcji

W latach siedemdziesiątych ubiegłego wieku, w Dziale Inżynierii Ruchu Stolecznego Wydziału Komunikacji, pracował zespół młodych i gniewnych adeptów sztuki zarządzania ruchem, starając się wprowadzać zasady nowej dziedziny w polskie realia, najlepiej jak to było możliwe. Ich praca i zdobyte doświadczenia zostały opisane w trzatomowym „Poradniku organizatora ruchu drogowego”, wydanym przez Wydawnictwa Komunikacji i Łączności. Książki te, przeznaczone dla projektantów, urzędników i kierujących ruchem, pomogły ujednolicić zasady organizacji ruchu i stworzyły podwaliny pod przyszłe instrukcje oraz inne akty prawne, związane z ruchem drogowym.

Po latach, już nieco na innym poziomie, powraca problem wymiany doświadczeń pomiędzy kadrą odpowiadającą za zarządzanie ruchem i zarządzanie drogami na różnych szczeblach administracji rządowej i samorządowej. Mamy też obecnie znacznie więcej biur projektowych różnej wielkości, a nie ma biur patronackich, których zadaniem było śledzenie postępu oraz nowych doświadczeń w poszczególnych dziedzinach i ich popularyzowanie wśród projektantów. Inżynieria

ruchu, jako dziedzina nie wymagająca w Polsce posiadania uprawnień do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych, nie znajduje się w centrum uwagi izb gospodarczych projektowania budowlanego.

Nie dość tego, obowiązuje prawo nie wymaga od autorów projektów organizacji ruchu jakiegokolwiek dokumentu stwierdzającego odpowiednie przygotowanie zawodowe. Autorzy opracowań, które są ostatnim etapem projektowania drogowego, decydującym o tym czy zaprojektowane rozwiązanie drogowe zapewni wymagany poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, nie muszą mieć żadnego specjalistycznego wykształcenia ani jakiegokolwiek stażu zawodowego. Nie wymaga się tego również od zarządzających ruchem, którzy zatwierdzają te opracowania.

A tak się dzieje, że w całym procesie projektowania dróg, tylko organizacja ruchu (w tym również geometria rozwiązań drogowych), podlega zatwierdzeniu!

To tylko niektóre problemy spośród zgłaszanych przez naszych Czytelników, a uznane przez Redakcję za najważniejsze w obecnej sytuacji. A przecież trudno przewidzieć jakie jeszcze przyniosą najbliższe miesiące i lata. W każdym bądź razie powtarzają się sygnały o potrzebie szerszej wymiany doświadczeń i potrzebie wydawania poradników merytorycznych, które będą uzupełniały, suche z konieczności, akty prawne dotyczące zasad projektowania i zasad organizacji ruchu drogowego.

Wychodząc temu zapotrzebowaniu naprzeciw, redakcja „Bezpiecznych dróg” podejmuje próbę stworzenia ogólnopolskiego forum dyskusyjnego, poświęconego wymianie doświadczeń i informacji o do-

brzych praktykach stosowanych w kraju i poza jego granicami, przez służby organizujące ruch na drogach. To forum to „Warsztaty „Bezpiecznych dróg”, które są otwarte na wszelkie formy umożliwiające zaspokojenie wymienionych wcześniej potrzeb. Zaczynamy od nowej edycji „Poradnika organizatora ruchu drogowego” publikowanej w odcinkach, ale z zamiarem skompensowania całego materiału w wydaniu książkowym.

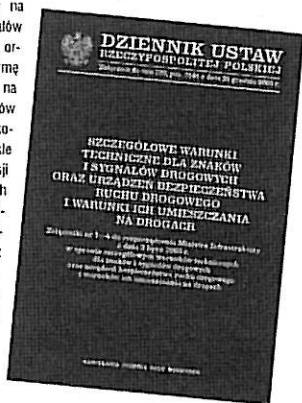
Pierwsze zeszyty Poradnika mają za zadanie wywołanie reakcji Czytelników i dyskusji środowiskowej. Są napisane w zwężonej formie i poruszają tylko wybrane zagadnienia. Zachęcamy do współpracy i zgłaszania swoich uwag, komentarzy, uzupełnień i własnych doświadczeń, które w miarę możliwości, będziemy publikować jako informacje bieżące. Warsztaty będą również miejscem na zapowiedzi związane z nadchodzącą zmianą czy aktualizacją przepisów związanych z daną tematyką.

Zaczynamy od jednego z rozdziałów „Poradnika organizatora ruchu drogowego”, oczywiście w nowym wydaniu i oczywiście przyszłego. Dotyczy on najbardziej gorącego tematu – uspokojenia ruchu kołowego, do którego nie ma żadnych polskich materiałów metodycznych, bo przecież nie można do takich zaliczyć „Tymczasowych wytycznych (nie) stosowania progów zwalniających”, których cel i okoliczności powstania były dość specyficzne.

Prezentowany w tym zeszycie materiał ma charakter unikalny. Jest to prawdopodobnie pierwsza w Europie próba kompleksowego ujęcia i uporządkowania problematyki uspokojenia ruchu kołowego. Został napisany na podstawie materiałów przygotowanych na organizowane przez firmę „Trotech” szkolenia, na temat metod i środków uspokajania ruchu kołowego oraz niezwykle twórczych dyskusji z uczestnikami tych szkoleń. Właśnie wydzielanie i sklasyfikowanie metod oraz pogrupowanie stosowanych środków, powinno ułatwić zarządzającym ruchem wybór rozwiązań właściwych do osiągnięcia założonych celów.

W następnym numerze „Bezpiecznych dróg” proponujemy inną formę warsztatów – porady praktyczne dotyczące stosowania określonych rozdziałów „Szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych ...”, czyli tak zwanej Czerwonej Książki. Przewidujemy również dyskusję redakcyjną i inne formy „Warsztatów Bezpiecznych dróg”, także te, które nam proponujecie. Drodzy Czytelnicy

**Zespół Redakcyjny
„Bezpiecznych dróg”**



SPRAWOZDANIE ZARZĄDU S - KLIR ZA LATA 2002 - 2004

W dniu 15 listopada 2002 r. na Walnym Zebraniu Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu (S-KLIR) w Nowym Jasińcu wybrano Zarząd S-KLIR, który ukonstytuował się uchwałą 16/02 na swoim pierwszym posiedzeniu w Poznaniu w dniu 22 listopada 2002 r. w składzie:

1. Tadeusz Cudziło – Prezes.
2. Tomasz Borowski – Wiceprezes.
3. Aleksander Deskur – Wiceprezes.
4. Mirosław Eggert - Członek Zarządu.
5. Piotr Jan Graczyk - Członek Zarządu.
6. Paweł Józefowicz - Członek Zarządu (zrezygnował)
7. Barbara Zielińska - Członek Zarządu.

Zarząd S-KLIR odbył w latach 2003 – 2004 jedenaście posiedzeń:

1. 08.01.2003 w Poznaniu – omówienie planów działań na rok 2003, oraz w drodze uchwały nr 17/03 (biuletyn nr 48):

- przyjęto w poczet członków wspierających firmy, które zgłosiły chęć uczestnictwa:
 - 3M Poland sp. z o.o. z siedzibą w Nadarzynie,
 - Z.U.I. „Eldro – fl” sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku
- przyjęto w poczet członków:
 - Wiesława Bartoszewickiego – Poznań
 - Sławomira Rabendę - Szczecin

2. 04.06.2003 w Jodłowym Dworze podczas szkolenia KLIR – w drodze uchwały nr 18/03 (biuletyn nr 50) przyjęto w poczet członków

- przyjęto w poczet członków:
 - Krzysztofa Zalewę – Włocławek,
 - Waldemara Araminowicza – Kraków
- Przychylnono się do pisma członka wspierającego wnioskującego o zawieszenie działalności na okres dwóch lat – Śląska Fabryka Lamp Żarowych „HELIOS”.
- zatwierdzono i skierowano pismo w sprawie podatku VAT w projektowaniu w drogach do Sejmu RP (jednocześnie kierując pismo do: Ministerstwa Infrastruktury, Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa, Biura Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa, Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji).

3. 03.09.2003 w Poznaniu – gdzie :

- Stwierdzono brak reakcji merytorycznej kogokolwiek na pismo KLIR do Sejmu w sprawie VAT'u w projektowaniu w drogach.
- Postanowiono wysłać pisma do Członków zalegających ze składkami (początek zaległości „starszy” niż rok):
 - Tadeusz Bień III i IV kw. 2001 i 2002
 - Andrzej Graniczny 2001 i 2002
 - Ewa Karbowskiak 2001 i 2002
 - Marek Kowalczyk III i IV kw. 2001 i 2002
 - Anna Piszczek - Ostrowska 2001 i 2002
 - Renata Stankiewicz IX, X, XI i XII 2001 i 2002
 - Mirosław Wróblewski 2000 i 2002
- Ustalono treść komunikatu 1/03 zawiadamiającego Członków KLIR o:
- Targach Roads & Traffic odbywających się w dniach 8-10.X.2003r.
- Wycieczce organizowanej przez kol. Jacka Dobieckiego po Warszawie.
- Planowanym seminarium Klubu w Częstochowie.

- Postanowiono, że S-KLIR pokryje koszt autokaru – 500 zł podczas Targów R & T.

4. 27.10.2003 w Poznaniu – gdzie:

- ustalono treść komunikatu na planowane szkolenie KLIR w Częstochowie,
- postanowiono reaktywować na szkoleniach warsztaty KLIR.

5. 22.12.2003 w Poznaniu – gdzie:

- ustalono treść komunikatu na planowane szkolenie KLIR w Zgorzelisku,
- zatwierdzono i skierowano pismo w sprawie tworzenia aktów prawnych dotyczących dróg do Komisji Infrastruktury Sejmu RP (biuletyn nr 51) - jednocześnie kierując pismo do: Ministerstwa Infrastruktury, Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa, Biura Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa, Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji, Związku Miast Polskich, Unii Metropolii Polskich i Poznańskiego forum Transportowego,
- omówiono ustalenia dotyczące harmonogramu szkoleń w 2004 r.

6. 20.01.2004 w Poznaniu – gdzie:

- ustalono plan szkolenia KLIR w Zgorzelisku,

7. 04.03.2004 na szkoleniu w Zgorzelisku – gdzie:

- omówiono ewentualność zmiany prowadzenia strony internetowej KLIR,
- omówiono ewentualny udział S-KLIR w wydaniu poradnika kol. A. Dobieckiego.

8. 17.06.2004 na szkoleniu w Szczecinie – gdzie:

- omówiono konieczność zwołania Walnego Zebrania S-KLIR w 2004r.,

9. 06.07.2004 w Poznaniu – gdzie:

- podjęto decyzję co do zwołania Walnego Zebrania S-KLIR w 2004r. w Dymaczewie,

10. 28.09.2004 w Poznaniu – gdzie:

- sprecyzowano problematykę Walnego Zebrania S-KLIR w 2004r. w Dymaczewie,
- podjęto uchwałę 1 / 04 w sprawie wystąpienia z wnioskiem do Walnego Zebrania S-KLIR o nadanie członkostwa honorowego koledze Zygmuntowi Uzdalewiczowi - powierzając jej wykonanie Prezesowi.

11. 10.11.2004 w Poznaniu – gdzie:

- Uchwałą 2/04 (biuletyn nr 53) przyjęto w poczet członków:
Elżbietę Okła – Gdańsk,
- Uchwałą 3/04 (biuletyn nr 53) skreślono z listy członków – z powodu nieopłacania składek członkowskich:

Andrzeja Granicznego

Ewę Karbowskią

Marka Kowalczyka

Tadeusza Bienia

Mirosława Wróblewskiego

Annę Piszczek-Ostrowską

Ponadto na wszystkich posiedzeniach Zarządu poruszana była sprawa realizacji zmian Statutu S-KLIR w Sądzie i dzięki sposobowi działania tegoż ostatniego będzie nadal poruszana.

Zarząd S-KLIR patronował w latach 2003 – 2004 sześciu szkoleniom:

1. 26.02 do 01.03.2003 w Bielsku - Białej (biuletyn nr 48) o tematyce:

- „Wybrane problemy polityki parkingowej w dużym mieście - teoria i praktyka na przykładzie miasta Poznania”,
- „System sterowania i monitorowania sygnalizacji oraz pomiarów ruchu MSR-SM”,

- „Co nowego w dziedzinie oznakowania proponuje APM z Bielska-Białej”
- „Postęp w dziedzinie komputerowego wspomaganie projektowania”,
- „Historia podatku VAT na usługi związane z budową i utrzymaniem dróg i obiektów mostowych”.

2. 04-07.06.2003 w Kielcach (biuletyn nr 49) o tematyce:

- „Realizacja małej pętli świętokrzyskiej jako przykład pozyskiwania środków pomocowych dla rozwoju regionu i sieci dróg wojewódzkich”,
- "Problemy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na przykładzie Kielc"
- "Zbieranie i przetwarzanie danych o zdarzeniach drogowych",
- "Projekt zmian w systemie obsługi zdarzeń drogowych".

3. 26-29.11.2003 w Częstochowie (biuletyn nr 50) o tematyce:

- „Skróty wystąpień członków KLIR na R & T 2003”,
- „Doświadczenia MZD w Częstochowie”
- „Sprawy płatnego parkowania”
- „Warsztaty KLIR”.

4. 04-05.03.2004 w Zgorzelisku (biuletyn nr 51) o tematyce:

- Wpływ ustawy „ Prawo ochrony środowiska wraz z rozporządzeniami wykonawczymi na problematykę ochrony środowiska w drogownictwie.
- Realne metody i sposoby ochrony przed hałasem drogowym.
- „Wpływ urządzeń ochrony środowiska na bezpieczeństwo ruchu”.

- „Niekonwencjonalne sposoby oznakowania miejsc niebezpiecznych i czarnych punktów” – badania na świecie.
- Warunki techniczne wyrobów i usług warunkiem jakości i efektywności ich stosowania na drogach.
- Instrukcja o znakach drogowych, a odpowiednie normy europejskie. EN 12899, EN 12767.
- Prezentacja wybranych norm europejskich w zakresie infrastruktury drogi – istotne parametry techniczne.
- Ochrona zdrowia i życia człowieka poprzez stosowanie elementów brd. CE w oznakowaniu dróg.

5. 16-19.06.2004 w Szczecinie (biuletyn nr 52) o tematyce:

- System transportowy Szczecina
- Specyfika rond szczecińskich

6. 24-26.11.2004 w Dymaczewie (biuletyn nr 53) o tematyce:

- Pieszy w świetle przepisów.
- Pieszy jako użytkownik infrastruktury drogowej.
- Materiały stosowane w oznakowaniu poziomym przejść dla pieszych, a bezpieczeństwo użytkowników drogi.
- Przejścia dla pieszych w terenie niezabudowanym
- Pieszy w sterowaniu ruchem.
- Zebra lubi błyskotki.

Zarząd S-KLIR patronował w roku 2003 seminarium KLIR na XI targach R & T

"Zarządzanie drogami, a zarządzanie ruchem":

A.Dobiecki - Lata siedemdziesiąte - tak powstawało zarządzanie ruchem

S. Dzienis + T.Polichnowski - Telematyka komunikacyjna w zarządzaniu drogami i zarządzaniu ruchem

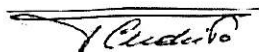
M.Kuzaj - Wybrane zagadnienia zarządzania drogami i zarządzania ruchem w Lublinie

J.Michalski - Krótka Historia Inżynierii Ruchu w poznaniu oczyma byłego Miejskiego Inżyniera Ruchu

B.Piasecki - Wybrane zagadnienia zarządzania drogami i zarządzania ruchem w Łodzi

Z.Uzdalewicz - Zarządzanie ruchem i drogami w aglomeracji warszawskiej

Zarząd S-KLIR przywrócił „do życia” zarzuconą onegdaj tradycję spotkań warsztatowych cieszących się sporym zainteresowaniem członków Klubu.



PREZES

Posiedzenie Zarządu Stowarzyszenia KLIR w Dychowie k/Zielonej Góry w
dniu 22.6.2006 r.

UCHWAŁA 1/06

Zarządu Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu w Dychowie k/Zielonej Góry
z dnia 22.06.2006 r

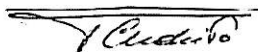
Uchwala się co następuje:

1. Na podstawie paragrafu 6 Statutu Stowarzyszenia Klubu Inżynierii Ruchu
Zarząd KLIR postanawia przyjąć w poczet członków:

Elżbietę RACHOCKĄ - Płońsk

Za Zarząd

Tadeusz CUDZIŁO



Prezes

Lista obecności:

1. Tadeusz CUDZIŁO
2. Tomasz BOROWSKI
3. Aleksander DESKUR
4. Mirosław EGGERT
5. Piotr Jan GRACZYK
6. Waldemar BOLEŃ
7. Barbara ZIELIŃSKA

Posiedzenie Zarządu Stowarzyszenia KLIR w Poznaniu
w dniu 10.10.2006 r.

UCHWAŁA 2/06

Zarządu Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu w Poznaniu z dnia 22.06.
2006 r

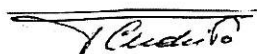
Uchwala się co następuje:

1. Na podstawie paragrafu 6 Statutu Stowarzyszenia Klubu Inżynierii Ruchu
Zarząd KLIR postanawia przyjąć w poczet członków:

Marka KOWALCZYKA - Bydgoszcz

Za Zarząd

Tadeusz CUDZIŁO



Prezes

Lista obecności:

1. Tadeusz CUDZIŁO
2. Tomasz BOROWSKI
3. Aleksander DESKUR
4. Mirosław EGGERT
5. Piotr Jan GRACZYK
6. Waldemar BOLEŃ
7. Barbara ZIELIŃSKA

Seminaria i spotkania Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu

Lp.	Data	Miejsce	
1.	12-15.09.1989	Łódź	Założenie Klubu – Zjazd Drogowców Miejskich
2.	27.11.1989	Warszawa	
3.	08.01.1990	Warszawa	
4.	06.04.1990	Lublin	
5.	16.05.1990	Warszawa	
6.	20-21.06.1990	Bielsko – Biała	
7.	11-12.10.1990	Szczecin	
8.	15-16.11.1990	Toruń (Kurzełnik)	
9.	14.03.1991	Warszawa	
10.	25-26.04.1991	Gdańsk	
11.	13-14.06.1991	Płock	Zjazd Drogowców Miejskich
12.	03-05.09.1991	Łomża	Seminarium
13.	21.11.1991	Warszawa	Puszcza Kampinoska
14.	20-21.02.1992	Jelenia Góra	Szklarska Poręba
15.	25-27.06.1992	Bełchatów	
16.	10-12.09.1992	Olsztyn	
17.	10-12.12.1992	Warszawa	
18.	15-17.04.1993	Poznań	Klekrz – Walne Zebranie - Statutowe
19.	26.06.1993	Warszawa	
20.	09-11.09.1993	Rzeszów	Zjazd Drogowców Miejskich
21.	14-16.10.1993	Gdańsk	Sobleszewo
22.	27-29.04.1994	Gorzów Wlkp.	Rogi
23.	26-28.05.1994	Warszawa	Rynia – Walne Zebranie
24.	07-09.09.1994	Tarnów	Janowice
25.	12-15.10.1994	Opole	Pokrzywna
26.	22-25.02.1995	Białystok	Supraśl
27.	11-13.05.1995	Leszno	Rokosowo
28.	24.06-02.07.1995	Szwecja – Norwegia	Wyjazd Statoil
29.	06-08.09.1995	Wrocław	Zjazd Drogowców Miejskich
30.	08-10.09.1995	Karpacz	<i>Samotnia I – Spotkanie koleżeńskie</i>
31.	16-24.09.1995	Dania	Wyjazd - EPOKE
32.	09-11.11.1995	Warszawa	Zalesie – Walne Zebranie
33.	20-23.03.1996	Bielsko-Biała	Jaworze
34.	29.05-01.06.1996	Olsztyn	Stare Jabłonki
35.	06-08.09.1996	Karpacz	<i>Samotnia II – Spotkanie koleżeńskie</i>
36.	11-14.09.1996	Gdańsk	Sobleszewo
37.	06-09.11.1996	Lublin	Kazimierz Dolny
38.	14-17.05.1997	Kielce	Sw. Krzyż
39.	10-13.09.1997	Suwałki	Augustów
40.	24-26.09.1997	Lublin	Zjazd Drogowców Miejskich
41.	19-22.11.1997	Sieradz	Burzenin
42.	09-14.03.1998	Holandia – Amsterdam	Intertraffic
43.	18-22.03.98	Gdańsk	Sobleszewo
44.	03-06.06.1998	Inowrocław	Przyjeździe – Walne Zebranie - Wybórce
45.	04-06.09.1998	Karpacz	<i>Samotnia III – Spotkanie koleżeńskie</i>
46.	10-12.12.1998	Lublin	Kazimierz Dolny
47.	10-13.03.1999	Bielsko-Biała	Bystra
48.	19-22.05.1999	Poznań	Zaniemyśl – Walne Zebranie
49.	09-11.09.1999	Rybnik	Rudy
50.	05-07.11.1999	Karpacz	<i>Samotnia IV – Spotkanie koleżeńskie</i>
51.	23-26.02.2000	Janowice	Seminarium WiMED
52.	09-16.04.2000	Holandia, Belgia, Luksemburg	Niemcy - Intertraffic
53.	14-17.06.2000	Bydgoszcz	Klonowo KlKoronowa
54.	06-09.10.2000	Raciborz	Dobczyce
55.	03-05.11.2000	Karpacz	<i>Samotnia V – Spotkanie koleżeńskie</i>
56.	28.02-03.03.2001	Tatry	Polana Zgorzelisko
57.	06-09.05.2001	Wrocław	Oborniki Śląskie - Walne Zebranie
58.	10.10.2001	Warszawa	Seminarium KLIR na R & T 2001
59.	05-07.10.2001	Karpacz	<i>Samotnia VI – Spotkanie koleżeńskie</i>
60.	20-23.02.2002	Pokrzywna	Pokrzywna
61.	03-06.04.2002	Gdańsk – Gdynia – Słupsk	Jurata

62.	13-21.04.2002	Amsterdam - Paryż	Intertraffic 2002
63.	04-06.07.2002	Dychów k/Zielonej Góry	Seminarium
64.	27-29.09.2002	Karpacz	<i>Samotnia VII – Spotkanie koleżeńskie</i>
65.	09.10.2002	Warszawa	Seminarium KLIR na R & T 2002
66.	13-16.11.2002	Koronowo	Nowy Jasiniec - Walne Zebranie - Wyborcze
67.	26.02-01.03.2003	Bielsko – Biata	Bielsko - Biata
68.	04-07.06.2003	Kielce	Sw. Krzyż
69.	18-21.09.2003	Karpacz	<i>Samotnia VIII – Spotkanie koleżeńskie</i>
70.	08.10.2003	Warszawa	Seminarium KLIR i IBDIM – R&T 2003
71.	26-29.11.2003	Częstochowa	Złoty Potok
72.	04-05.03.2004	Tatry	Seminarium - Polana Zgorzelisko
73.	16-17.06.2004	Szczecin	Seminarium KLIR
74.	09-12.09.2004	Karpacz	<i>Samotnia IX – Spotkanie koleżeńskie</i>
75.	24-27.11.2004	Dymaczewo k/Poznań	Seminarium – Walne Zebranie
76.	2005	Tatry	Seminarium - Polana Zgorzelisko
77.	06.2005	Toruń	Seminarium
78.	08-11.09.2005	Karpacz	<i>Samotnia X – Spotkanie koleżeńskie</i>
79.	11.2005	Aleksandrów Łódzki	Seminarium - Walne Zebranie
80.	03.2006	Tatry	Seminarium – Polana Zgorzelisko
81.	07.2006	Dychów k/Zielonej Góry	Seminarium
82.	14-17.09.2006	Karpacz	<i>Samotnia XI – Spotkanie koleżeńskie</i>
83.	19-21.10.2006	Szabruk k/Olsztyna	Seminarium – Walne Zebranie - Wyborcze

SPIS TREŚCI

TELKO - Witajcie na Mazurach Romuald Wojciech wydorski	1
PUDiZ Sp. z o.o.	2
WMPD Sp. z o.o.	6
Ocena możliwości wdrażania wojewódzkiego programu BRD Andrzej Szóstek	8
Program budowy ścieżek rowerowych przy drogach województwa warmińsko-mazurskiego	25
BRD w Olsztynie - dokonania i zamierzenia Paweł Jaszczuk	35
Przydrożne drzewa a BRD na drogach wojewódzkich Warmii i Mazur Janusz Jędrasik	41
Koncepcja organizacji ruchu w centrum Ostródy Piotr Jan Graczyk	43
Bezpieczne drogi - refleksje jubileuszowe Zygmunt Uzdalewicz	63
Sprawozdanie zarządu KLIR za lata 2002 - 2004	72
Uchwała 1/06	79
Uchwała 2/06	80
Seminaria i spotkania KLIR	81



