



**STOWARZYSZENIE**

**KLUB INŻYNIERII RUCHU**

Sekretariat 02-924 Warszawa  
ul. Buska 10, tel. 40-99-98

# INFORMACJA

NR **19**

kwiecień 1994r.

## PRZEDSIĘBIORSTWO BUDOWY I UTRZYMANIA DRÓG

GORZÓW Wlkp.  
ul. Kostrzyńska 4a  
tel. 234-39 lub 261-26;  
fax 234-39

prowadzi usługi w zakresie:

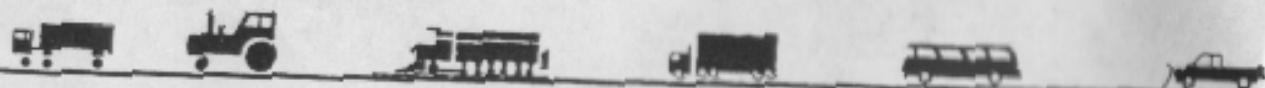
- ⇒ przygotowania inwestycji
- ⇒ robót ziemnych
- ⇒ budowy dróg i ulic

posiada:

- ⇒ nowe i tanie technologie
- ⇒ specjalistyczny sprzęt
- ⇒ szybki transport
- ⇒ kadre inżynieryjno-techniczną
- ⇒ wysokokwalifikowanych pracowników

wykonuje także:

- ⇒ remonty częściowe nawierzchni bitumicznych
- ⇒ oznakowania dróg i ulic
- ⇒ ochronę poboczy



*P.B.i U.D.*

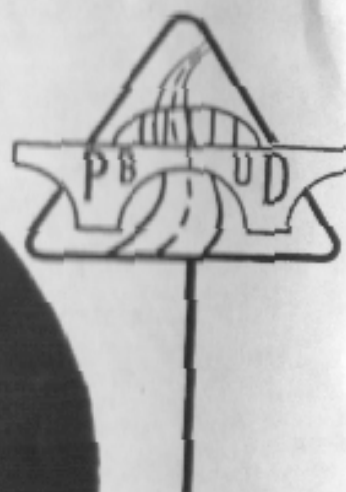
*to firma o wieloletniej tradycji.*

*Baza sprzętowa, środki techniczne i finansowe, które posiadamy pozwalają na rzetelne i terminowe wykonanie prac w pełnym zakresie.*

*Na życzenie klienta opracowujemy każdorazowo ofertę cenową.*

*W przypadku ustalania ceny usługi w oparciu o cenniki stosujemy składniki negocjowane z klientem.*

*O naszych możliwościach projektowych i produkcyjnych oraz wysokiej jakości naszych usług świadczyć mogą wykonane przez nas obiekty.*



**Zapraszamy do współpracy !**

## ZOSTALIŚMY ZAREJESTROWANI

Po wyjątkowo długim, martwym sezonie wraz z wiosną budzimy się do życia. Nasz "sen zimowy" spowodowany był wyczekiwaniem na rozstrzygnięcie procesu rejestracji. Cóż, w tej dziedzinie nie okazaliśmy się tak sprawni jak BBWR, chociaż w innych, jak sądzę nie mamy się czego wstydić.

Ale wreszcie i ten dzień nastąpił !

Na posiedzeniu w dniu 18 kwietnia 1994r., Sędzia Sądu Wojewódzkiego w Warszawie (VII Wydział Cywilny i Rejestrowy) orzekł o wpisaniu Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu do rejestru stowarzyszeń. Wyrok uprawomocni się w ciągu 3 tygodni tzn. 9 maja 1994r.

W czasie rejestracji przeżywaliśmy nerwowe chwile, ponieważ na dwadzieścia dni przed terminem rozprawy okazało się, że nasz pomysł na późniejsze zweryfikowanie i uzupełnienie listy członków założycieli (zapisany w uchwalonym projekcie Statutu KLIR) jest jednak niezgodny z prawem. Nie wszyscy zdążyli odpowiedzieć na apel. Niektóre potwierdzenia, nawet te wysłane FAX-em dotarły po terminie. Ostateczna liczba zarejestrowanych członków założycieli wynosi 96 osób i obejmuje wszystkich, którzy zdołali zgodnie z prawem zadeklarować swoją wolę założenia stowarzyszenia KLIR przed złożeniem ostatecznych dokumentów wymaganych do rejestracji. Wpisywaliśmy chętnych do ostatniej chwili.

Teraz musimy jak najszybciej uregulować pozostałe sprawy; wybrać Zarząd, Sąd Koleżeński i Komisję Rewizyjną. Potem jeszcze konto, REGON i pozostałe formalności. Ale to już sprawa wybranego Zarządu . . .

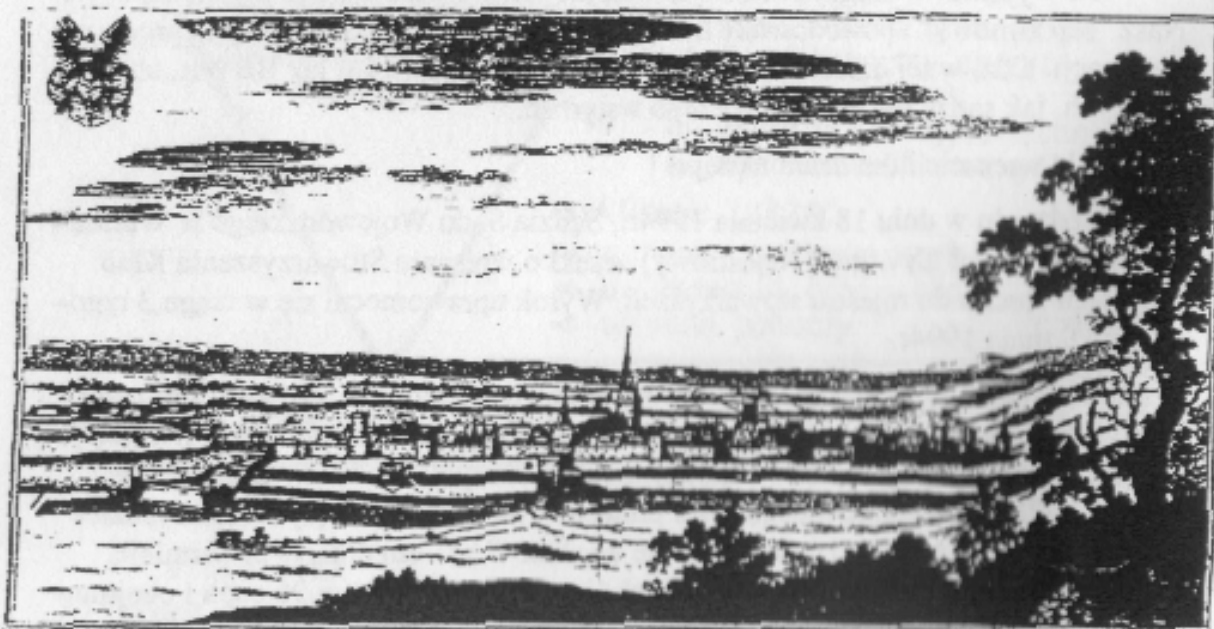
Dlatego też, nie czekając na uprawomocnienie się wyroku zapraszamy na Walne Zebranie członków założycieli KLIR do Warszawy w dn. 26-28 maja 1994r.

Szczegóły zostaną podane w oficjalnych zawiadomieniach.

Zaczynamy działalność  
w nieco innej  
formule

*Zygmunt Uzdalewicz*

## WITAMY W GORZOWIE WIELKOPOLSKIM



Miasto o dużym uroku, porównywane przez niektórych do Rzymu z racji położenia na siedmiu wzgórzach. Uczestnicy spotkania KLIR otrzymają materiały zawierające krótką charakterystykę i historię Gorzowa Wlkp., zrezygnuję więc z części historyczno-turystycznej. Przypomnę tylko, że komunikacja miejska (tramwajowa) w Gorzowie obchodzi w tym roku 95-lecie istnienia. Skoncentrują się natomiast na problemach układu drogowego. Kłopoty Gorzowa, spowodowane m.in. położeniem i ukształtowaniem terenu, różnią się nieco od kłopotów innych miast w Polsce. Nie łatwo będzie je pokonać, chociaż istnieją takie realne możliwości. Temat ten przybliżą dwa poniższe teksty:

1. Fragment mojej opinii sprzed półtora roku, który dotyczy układu komunikacyjnego Gorzowa Wlkp. — czyli spojrzenie człowieka z zewnątrz.
2. Opis najważniejszych uwarunkowań w ujęciu człowieka zaangażowanego w kształtowanie układu drogowego miasta.

Swoje zdanie na ten temat członkowie KLIR będą mogli ukształtować w czasie spotkania.

*Zygmunt Uzdalewicz*

## Uwagi dotyczące układu komunikacyjnego miasta

Poniższe uwagi nie są koreferatem do projektu systemu transportowego Gorzowa Wlkp. Nie dysponowałem materiałem, który umożliwiłby sformułowanie takiej opinii.

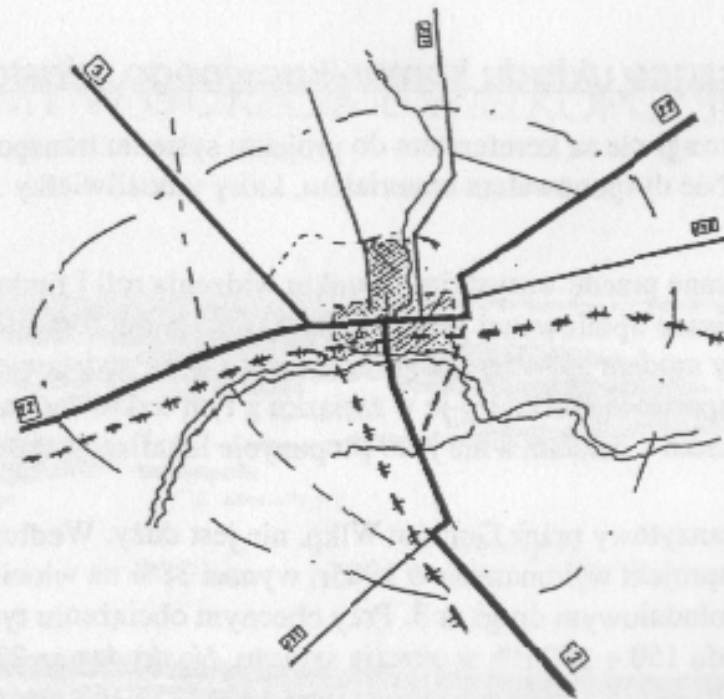
Są to uwagi wybrane przede wszystkim z punktu widzenia roli i funkcji jakie powinny być przypisane opiniowanej przeze mnie trasie. Uwagi formułowane były na podstawie analizy modelu głównej sieci drogowej, a nie na podstawie analizy projektu systemu transportowego. Należy je w związku z tym traktować raczej jako sugestie co do kierunków działań, a nie jako propozycje lokalizacji tras.

1. Ruch tranzytowy przez Gorzów Wlkp. nie jest duży. Według szacunków CBPBDiM Transprojekt wykonanych w 1985r. wynosi 38% na wlocie północnym i 27% na wlocie południowym drogi nr 3. Przy obecnym obciążeniu tych wlotów oznacza to ruch rzędu 150 ÷ 250 P/h w okresie szczytu. Na drodze nr 22 ruch tranzytowy wynosi ok 20 P/h (5 ÷ 8%), a na drogach nr 132, 155 i 158 praktycznie nie istnieje. Nie ma więc problemu dużego ruchu tranzytowego przez to miasto. Należy jednak:

- ▶ zapewnić odpowiedni standard przebiegu drogi krajowej nr 3 (która jest też trasą drogi międzynarodowej E65) oraz drogi krajowej nr 22,
- ▶ unikać prowadzenia ruchu zewnętrznego i międzydzielnicowego przez centrum, w którym i tak występuje największe zagęszczenie celów podróży.

2. Istniejący układ podstawowej sieci ulic jest szczególnie niekorzystny z punktu widzenia możliwości kształtowania racjonalnej polityki transportowej w mieście. W rejonie centrum nakładają się na siebie niezwykle trudne do pogodzenia różne funkcje miejskie i transportowe. Jest to centrum handlowo-usługowe i administracyjne oraz obszar lokalizacji najistotniejszych obiektów zabytkowych i obiektów rekreacyjnych w mieście. Pod względem transportowym jest to zawsze obszar największej koncentracji celów podróży, przez który przebiegają dodatkowo połączenia międzydzielnicowe oraz niezbyt wielki, ale zawsze uciążliwy ruch tranzytowy zamiejski. Uproszczony schemat tego układu z zaznaczonym rejonem śródmiejskim (w kształcie obróconej litery "T") przedstawia rys.1.

3. W czasie gdy opracowywano miejscowy plan ogólny, zatwierdzony następnie w 1980r., główną trasą przecinającą miasto na ukos (z północnego zachodu na południowy wschód) była tzw. wówczas droga przelotowa E14, przechodząca przez centrum miasta. W tej sytuacji, naturalnym dążeniem było zaplanowanie obwodowego w stosunku do centrum przebiegu trasy. Zgodnie z tendencjami typowymi dla lat 70. zaplanowano ten nowy przebieg jako drogę klasy technicznej P I, nie zważając na kolizje, zwłaszcza z zielenią i wartością zajmowanych gruntów. Zaplanowana w ten sposób trasa ma następujące wady:

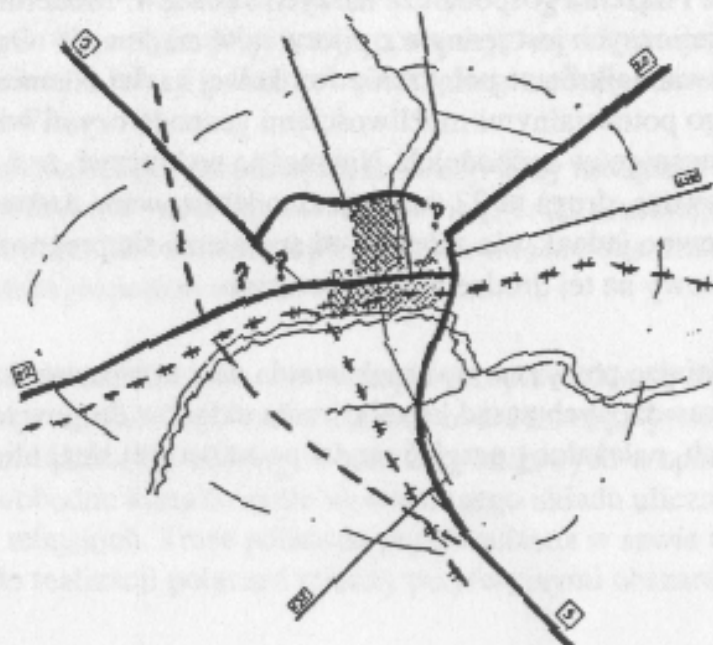


RYS. 1. MODEL SIECI ISTNIEJACEJ

- ▶ zbyt wysokie parametry techniczne, zakwestionowane dla odcinka mostowego (obecnie w realizacji) nawet przez Generalną Dyрекcję Dróg Publicznych,
- ▶ przecięcie w parku im. M. Kopernika w sposób, który oznacza jego likwidację — jest to równoznaczne z brakiem możliwości wykonania trasy na tym odcinku,
- ▶ kolizja z terenami zielonymi w rejonie Parku Słowiańskiego.

W efekcie pozostały z tych planów dwa nie połączone ze sobą odcinki trasy, które uniemożliwiają przeprowadzenie ruchu z drogi nr 3 (dawna E14) z omińnięciem centrum miasta (patrz rys.2). Mimo, że tranzyt zamiejski jest niewielki, poprowadzony jest on zbyt blisko centrum.

4. W rzeczywistości nie mamy jednak do czynienia z trasą dla zamiejskiego ruchu tranzytowego czy nawet trasą międzydzielnicową, lecz z typową obwodnicą śródmiejską nie najlepiej zorganizowaną w układzie miasta. Obwodnicę tworzy, oprócz wymienionej w poprzednim punkcie trasy, także ciąg ulic: Konstytucji 3 Maja, Gen. Sikorskiego, Warszawska; zamykając obwód od południa, Ten ciąg przebiega centralnie w stosunku do obszaru o dużej gęstości celów podróży, a nie zewnątrz lub przynajmniej stycznie do takiego obszaru. W planie szczegółowym zagospodarowania i rewaloryzacji śródmieścia przewidziano dość wysokie parametry geometryczne dla tego ciągu południowego. Błędy te znalazły swoje odbicie w rozkładzie potoków ruchu. Według prognoz zamieszczonych w opiniowanym opracowaniu, potoki na tej trasie są zdecydowanie większe niż na nowoprojektowanej.



RYS. 2. MODEL SIECI Z 1980 R

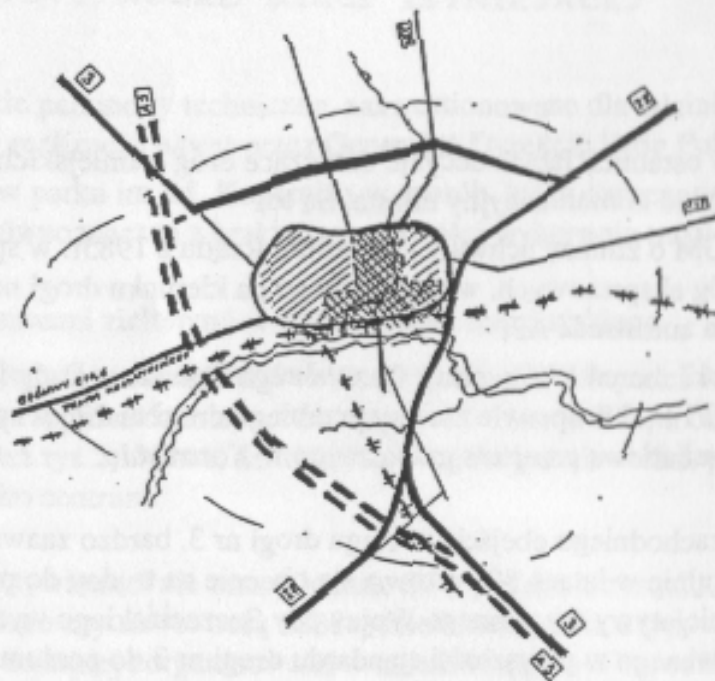
5. Podjęte w ostatnich latach decyzje dotyczące dróg zamiejskich będą miały istotny wpływ na *układ komunikacyjny miasta*. Są to:

- ▶ wniosek MTiGM o zmianę uchwały Prezydium Rządu z 1985r. w sprawie *autostrad i dróg ekspresowych*, w myśl którego na kierunku drogi nr 3 powinna być planowana autostrada A3,
- ▶ *zatwierdzenie 17 marca 1992r.* przez Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych wniosku D-30/14/92 w sprawie zmiany przebiegu drogi nr 22, w związku z planowaną przebudową przejścia granicznego w Kostrzynie.

6. Budowa zachodniego obejścia w ciągu drogi nr 3, bardzo zaawansowana projektowo i decyzyjnie w latach 80., odsuwa się obecnie na trudny do *przewidzenia* okres. W wyniku inicjatywy ówczesnego Wojewody Szczecińskiego wymuszającej podniesienie *planowanego w przyszłości standardu* drogi nr 3 do poziomu autostrady, a następnie w związku z jednostronnie komercyjnym podejściem resortu transportu do rozwoju głównej sieci drogowej, droga nr 3 (A3) znalazła się w grupie realizacji planowanych w drugiej kolejności. W praktyce oznacza to, że modernizacja lub przebudowa tej drogi może nastąpić z inicjatywy inwestora, który dojdzie do wniosku, że może odzyskać poniesione nakłady za przejazd tą drogą, oraz dzierżawiąc lub eksploatując obiekty przydrożne. Istniejący i przewidywany ruch na tej drodze nie rokuje *nadziei na szybkie znalezienie* takiego inwestora.

7. Znacznie szybciej może nastąpić modernizacja drogi nr 22. Wymuszają ją warunki polityczne i dążenia gospodarcze naszych sąsiadów. Modernizacja i przebudowa przejść granicznych jest jednym z priorytetów rządowych. Oprócz tego ciąg drogi nr 22 umożliwi najkrótsze połączenie środkowej części Niemiec z rejonem Królewca, z którego potencjalnymi możliwościami gospodarczymi wiąże wielkie nadzieje część biznesmenów zachodnich. Nie można wykluczyć, że z czasem, gdy te nadzieje się sprawdzą, droga nr 22 zostanie zmodernizowana do standardu drogi ekspresowej. Na pewno jednak, niezależnie od spełnienia się prognoz gospodarczych, ruch tranzytowy na tej drodze będzie wzrastał.

8. Uwzględniając powyższe uwarunkowania oraz konieczność stosowania prawidłowych i sprawdzonych zasad kształtowania układów drogowych w obszarach zurbanizowanych, należałoby przyjąć model podstawowej sieci ulic w Gorzowie Wlkp. jak na rys.3.



RYS. 3. PROPOZYCJA MODELU SIECI



9. Realizacja tego modelu wymagałaby w pierwszej kolejności:

- ▶ kontynuowania obecnej budowy trasy mostowej z wyraźnym jej ukształtowaniem w relacji południowy wlot drogi nr 3 — północno-wschodni wlot drogi nr 22,
- ▶ wyznaczenia lokalizacji i rozpoczęcia realizacji trasy łączącej północny wlot drogi nr 3 z północno-wschodnim wlotem drogi nr 22 przebiegającej na peryferiach miasta lub znacznie lepiej w szwie między obszarami o intensywnym zagospodarowaniu.

10. Taki układ umożliwiłby już w etapie przeprowadzenia ruchu tranzytowego i rozprowadzenia dalekiego ruchu docelowo-źródłowego poza obszarem śródmieścia oraz rozwiązanie docelowego węzła dróg krajowych w sposób umożliwiający swobodne kształtowanie wewnętrznego układu ulicznego w dostosowaniu do funkcji miejskich. Trasa północna poprowadzona w szwie urbanistycznym służyłaby także do realizacji połączeń między peryferyjnymi obszarami miasta.

11. Jednym z istotnych elementów realizacji prawidłowej polityki komunikacyjnej w mieście jest stworzenie warunków umożliwiających ochronę centrum przed jego nadmierną penetracją przez ruch samochodowy. Najlepszym rozwiązaniem byłoby utworzenie zamkniętej obwodnicy śródmiejskiej (patrz rys.3), wewnątrz której ruch kołowy podlegałby stopniowemu ograniczeniu w miarę wyczerpywania się pojemności komunikacyjnej tego obszaru (powierzchnia zakreskowana na rysunku).

Powyższa propozycja została sformułowana przy założeniu, że linia kolejowa przeprowadzona wzdłuż Warty odsuwa miasto od prawego brzegu rzeki i wybudowanie ciągu nadbrzeżnego co najmniej klasy Z (wskazana klasa G), może nastąpić bez szkody dla innych planowanych funkcji miasta.

12. Jeżeli jednak założenia planu ogólnego przewidują zbliżenie miasta do prawego brzegu Warty, wówczas możliwe będzie utworzenie półobwodnicy, która nie powinna być jednak wierną repliką dotychczas planowanej trasy. Na zachodzie obwodnica powinna zaczynać się co najmniej od głównego ciągu pasma kostrzyńskiego (obecny wlot zachodni drogi nr 22), a na wschodzie nie powinien to być fragment drogi krajowej.

Ulice nadbrzeżne nie powinny być w tym rozwiązaniu zaprojektowane tak jak to zaprezentowano na planie szczegółowym zagospodarowania i rewaloryzacji śródmieścia. Może to być co najwyżej zespół nie połączonych ze sobą odcinków ulic lokalnych. Do rozwiązania pozostanie w tej wersji problem włączenia istniejącego mostu w układ podstawowy ulic.



# GORZÓW WLKP. 1:25 000

ZAŁOŻENIA DO PLANU OGÓLNEGO  
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

ETAPOWANIE SIECI ULIC I KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ

	ISTN.	2005 r.	2020 r.	po 2020 r.
ULICE EKSPRESOWE				
ULICE GŁÓWNE				
ULICE ZBIORCZE				
TRAMWAJ (T)				



13. W obu wersjach istotną rolę odgrywa moim zdaniem główny ciąg pasma kostrzyńskiego. Obecny, nieco ponad 40-kilometrowy odcinek drogi nr 22 od granicy do Gorzowa Wlkp. niemal w 2/3 długości przebiega przez obszary zabudowane. Korzystne warunki rozwojowe dla terenów przygranicznych spowodują w najbliższym czasie dalszy wzrost ich zainteresowania.

Dlatego uważam za uzasadnione utworzenie celowego związku gmin leżących wzdłuż tej osi komunikacyjnej (oprócz drogi tworzą ją także tory kolejowe i szlak wodny) w celu wspólnego zagospodarowania tych atrakcyjnych terenów. Obszar pasma kostrzyńskiego powinien mieć opracowany projekt systemu transportowego (jako część regionalna planu zagospodarowania) przewidujący pełną integrację oraz substytucję i komplementarność funkcjonujących tam podsystemów transportu.

14. Niezależnie od tego czy zostaną podjęte próby stworzenia warunków dla racjonalnego rozwoju i obsługi komunikacyjnej pasma kostrzyńskiego, czy też nie — rozwój ten będzie następował, a obecny zachodni wlot drogi nr 22 (ul. Kostrzyńska) będzie wprowadzał do Gorzowa Wlkp. znaczny ruch kołowy związany z tym miastem. Ulica Kostrzyńska będzie też prawdopodobnie głównym wlotem do miasta z przyszłej trasy drogi nr 3. Połączenie obwodnicy z tą trasą jest więc w każdej sytuacji uzasadnione.

15. W każdym przypadku konieczna jest zmiana podejścia do kształtowania geometrycznego i organizacji ruchu na śródmiejskich ciągach wewnątrz obszaru centralnego.

Jak będzie wyglądał układ miasta za kilkanaście lat trudno obecnie powiedzieć. Przed rokiem, w założeniach do planu ogólnego planowano układ jak na rys.4.

Warszawa – Gorzów Wlkp.

28 października 1992r.

*Zygmunt Uzdalewicz*

# NAJWAŻNIEJSZE UWARUNKOWANIA PRZEKSZTAŁCENŃ UKŁADU DROGOWEGO GORZOWA WIELKOPOLSKIEGO

Główną osią komunikacyjną miasta była linia wschód – zachód, łącząca kierunek Kostrzyń – Berlin z kierunkiem Wałcz – Gdańsk, zgodny z naturalną drogą wodną rzeki Warty i Noteci. Na tej osi oparto główną drogę kołową i linię kolejową.

Zamknięcie granicy zachodniej w okresie peerelowskim spowodowało dominację linii północ – południe w kierunkach Szczecin i Jelenia Góra. Przebudowie uległ układ drogowy w Gorzowie na ciągu drogi krajowej nr 3, a układ kolejowy rozbudowano po trasie Szczecin – Kostrzyń – Zielona Góra. Ruch na drodze wodnej zamarł.

Obecnie nałożenie się obu osi komunikacyjnych spowodowało pilną potrzebę przebudowy układu ulicznego miasta, którego śródmieście stało się kłopotliwym węzłem drogowym o znaczeniu ponadregionalnym i międzynarodowym.

Stałe pojawianie się nowych przejść granicznych i rozbudowa istniejących powoduje, że planowanie układu komunikacyjnego wymaga analiz w obszarze znacznie przekraczającym zasięg wpływów lokalnych, a prognozowanie ruchu poza symulacjami liczbowymi musi zawierać krytyczne, odpowiednio uzasadnione spojrzenie na wskaźniki wzrostu ruchu mające swe źródło w czynnikach komunikacyjnych i komercyjnych.

Wprowadzenie rozporządzeniem Rady Ministrów z 28.09.1993r. autostrady A3 wywołało kolejne przekształcenia przestrzenne, zmierzające do utrzymania trasy autostrady w granicach miasta, z dwoma węzłami drogowymi z jednoczesnym ograniczeniem niekorzystnego wpływu ruchu na otoczenie. Wprowadzenie opłat autostradowych spowoduje utrzymanie się pewnej części ruchu na drogach i ulicach niepłatnych, stąd konieczność przeprowadzenia tego ruchu po ciągach ulicznych najmniej uciążliwych dla miasta.

Projektowanie układu komunikacyjnego miasta utrudnione jest przez wiele ograniczeń:

- 1) naturalnych, do których zalicza się: cieki wodne, konfigurację terenu, obszary parków i lasów ochronnych, złoża żwirów,
- 2) sztucznych, do których zalicza się: nadmierne zagęszczenie zabudowy, magistralne ciągi infrastruktury technicznej, tereny wojskowe itp.

Założenie miasta na krawędzi polodowcowej moreny czołowej, u podnóża której płynie rzeka Warta, przeciętej dodatkowo doliną rzeki Kłodawki, spowodowało

zagospodarowanie w pierwszej kolejności terenów niżej położonych i tworzenia zielonych kompleksów na stokach, na których różnica wysokości dochodzi do 60 m. Takie miasto posiadało promienisty układ ulic. Po wypełnieniu dolin miasto "wdrapało się" na wzgórza i rozległe formy wyżynne ograniczone jednak lasami, glebami wysokiej klasy i terenami Instytutu Hodowli i Aklimatyzacji Roślin, a w szczególności poligonami wojskowymi, blokującymi rozwój urbanizacji w najkorzystniejszym kierunku zachodnim.

Ograniczenia w przestrzennym rozwoju miasta oraz wysoka cena jaką trzeba płacić za przygotowanie i uzbrojenie nowych terenów budowlanych doprowadziły do za-inwestowania większości wolnych terenów, utrudniając tym samym rozbudowę i przebudowę podstawowych ciągów komunikacyjnych miasta, a zmiany w strukturach własności ten obraz ustabilizowały.

Nieustanne marzenia gorzowian o ograniczeniu ilości spalin, hałasu i wibracji w centrum miasta oraz udostępnienie większej powierzchni komunikacyjnej dla pieszych i rowerzystów mają szansę spełnić się częściowo po zakończeniu budowy nowego mostu na rzece Warcie. Będzie to tymczasowo most wielofunkcyjny realizujący powiązania w zakresie funkcji miejskich rozmieszczonych na obu brzegach rzeki oraz przeprowadzający przez miasto potok ruchu tranzytowego.

Radykalnej zmiany sytuacji upatruje się w szybkiej realizacji autostrady A3, której znaczenie, a tym samym zainteresowanie w Gorzowie, Szczecinie i Świnoujściu rośnie dzięki łączeniu się jej z autostradą A2 pod Świebodzinem.

Wspólnym problemem miast polskich jest parkowanie, szczególnie w dynamicznie przekształcających się i doinwestowywanych śródmieściach. Dla Gorzowa opracowano politykę parkingową miasta i przygotowano kompleksowe prawno-techniczne opracowanie strefy ograniczonego postoju dla obszaru centralnego.

Zagadnieniem nowym, wprowadzonym do planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego z jednoczesnym ujęciem realizacji w budżecie miejskim jest system dróg rowerowych wewnątrzmijskich oraz zewnętrznych, planowanych przy współdziałaniu gmin sąsiednich.

Przygraniczne położenie miasta oraz kumulacja zagadnień komunikacyjnych stopnia krajowego i międzynarodowego wymaga weryfikacji dotychczasowego udziału władz centralnych w rozwiązywaniu problemów ponadlokalnych Gorzowa Wielkopolskiego.

*Antoni Przybylski*

## ZARZĄDZANIE ULICAMI W GORZOWIE WIELKOPOLSKIM

Na podstawie "Porozumienia pomiędzy Wojewodą Gorzowskim i Prezydentem Miasta Gorzowa Wielkopolskiego" z dnia 25 października 1993r., nastąpiło przekazanie miastu zadań i kompetencji dotyczących dróg krajowych i wojewódzkich. W załączniku nr 1 do porozumienia określono zadania i kompetencje administracji rządowej przekazane do Urzędu Miejskiego w Gorzowie Wlkp., obejmujące m.in.:

- 1) z zakresu ustawy z dnia 1 lutego 1983r. Prawo o ruchu drogowym — wykonywanie funkcji organu zarządzającego ruchem na drogach na obszarze gminy w części dotyczącej zatwierdzania projektów organizacji ruchu, prowadzenia ewidencji projektów organizacji ruchu, wydawania zezwoleń na niestosowanie się do niektórych znaków drogowych,
- 2) z zakresu ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych — pełnienie funkcji zarządcy dróg krajowych i wojewódzkich, w tym: planowanie i finansowanie budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony tych dróg w granicach administracyjnych miasta z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, oraz obwodnic o przeważającym ruchu tranzytowym, określonych przez Wojewodę Gorzowskiego.

W ramach Porozumienia przejęto pięć etatów kalkulacyjnych dla potrzeb realizacji powyższych zadań. Na bazie zespołu pracowników Wydziału Gospodarki Komunalnej zajmujących się dotychczas zarządzaniem drogami lokalnymi miejskimi, powiększonym o przejęte etaty kalkulacyjne powstał w Urzędzie Miejskim w Gorzowie Wlkp. w wymienionym wydziale Zarząd Dróg, który objął swym działaniem wszystkie ulice w mieście.

W grudniu 1993r. ogłoszono konkurs na kierownika Zarządu Dróg. Został nim dotychczasowy pracownik Urzędu Miejskiego, prowadzący prace związane z zarządzaniem drogami lokalnymi miejskimi. Kierownik Zarządu Dróg prowadzi całość spraw związanych z zarządzaniem drogami, a także współpracuje z Miejskim Inżynierem Ruchu przede wszystkim w zakresie oznakowania dróg i spraw związanych z umieszczaniem reklam w pasie drogowym.

Równolegle został przeprowadzony konkurs na Miejskiego Inżyniera Ruchu. Został nim dotychczasowy pracownik Urzędu Wojewódzkiego w Gorzowie Wlkp., zajmujący się inżynierią ruchu na drogach całego województwa. Miejski Inżynier Ruchu pracuje w Wydziale Gospodarki Komunalnej i podlega bezpośrednio Naczelnikowi Wydziału. Zarząd Dróg został zorganizowany w Wydziale

Gospodarki Komunalnej w randze oddziału, a kierownik Zarządu Dróg podlega Naczelnikowi Wydziału. W Zarządzie pracuje obecnie pięć osób.

Zarząd Dróg przejął z Wojewódzkiej Dyrekcji Dróg Miejskich w Gorzowie Wlkp. 36,9 km dróg krajowych o powierzchni 444,1 tys. m<sup>2</sup>. Na zarządzanie drogami krajowymi i wojewódzkimi o długości łącznej 92,6 km przewidziano dotacje celowe przekazywane Miastu Gorzów Wlkp. w kwocie 7.800 mln zł, co stanowi średnio 84,23 mln zł rocznie na 1 km zarządzanej drogi.

Kierownik Zarządu Dróg  
*mgr inż. Antoni Dybikowski*



# Firma **SCHNEIDER**

MA PRZYJEMNOŚĆ ZAOFEROWAĆ PAŃSTWU  
ULEPSZONĄ WERSJĘ AUTOMATÓW PARKINGOWYCH

**NAGLER  
TECHNIK**



Verfahrenstechnik  
Ges.m.b.H.

A-2700 Wt. Neustadt  
Neudorfstraße 2  
Tel.: 02622 29 7 30-31  
Fax.: 02622 29 7 32 2

Vertretungsbüro Polen  
09 407 Płock  
Powstańców 15/9  
Tel. & Fax.: 24-63 63 22

**NAGLER  
METALL  
TECHNIK**

Hauptwerk

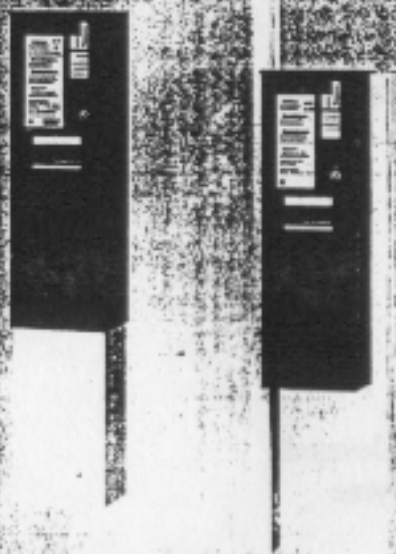
An der Bahn 30  
92706 Luhe-Wildeneu  
Tel. 09607/919-200  
Fax. 09607/919-250

Automatentechnik

Hörnener Straße 60  
92705 Mantel  
Tel. 09605/3543  
Fax. 09605/2970

## Parkscheinautomaten

umweltbewußt  
Intelligent  
leistungsstark



ŚRODEK  
PŁATNICZY:

- ▶ chipkarta



- ▶ monety
- ▶ żetony

UŻYTKOWANIE:

- ▶ włóż chipkartę
- ▶ wybierz czas parkowania
- ▶ potwierdź
- ▶ odbierz bilet

SYSTEM  
UMOŻLIWIA:

- ▶ elastyczne programowanie (np: progresywna taryfa)
- ▶ zamieszczanie reklam na bilecie

- ▶ podwójną kontrolę księgowości: (i) wydruki z automatu, (ii) bezpośrednie przekazywanie danych do komputera

System Chip-karty z programowaniem automatów i przekazywaniem raportów z wpływów drogą radiową był prezentowany na wystawie INTERTRAFIC w kwietniu 1994r. w Amsterdamie.

PRZEDSTAWICIELSTWO W POLSCE:

09-407 Płock, ul. Powstańców 15/9 tel./fax: 24 - 63 63 22

# "HYDR MEL-2"

Zakład Zagospodarowania Osiedli Miejskich

ul. Borowskiego 1 b Gorzów Wlkp. Tel. (0-95) 269-56

## Przedsiębiorstwo wykonuje roboty i usługi w zakresie :

- Budownictwa sanitarnego
  - >> oczyszczalnie ścieków
  - >> kanalizacje bytowo -gospodarcze
  - >> osadniki
- Budowy dróg i mostów
- Fundamentowania specjalistycznego na studniach zapuszczanych i palach
- Budownictwa hydrotechnicznego
  - >> wały p.powodziowe
  - >> stacje pomp
  - >> regulacje rzek i kanałów
  - >> budowle piętrzące
  - >> zbiorniki wodne
  - >> budowle hydroenergetyczne
- melioracji wodnych
  - >> melioracje użytków rolnych i leśnych
  - >> zagospodarowanie pomelioracyjne
  - >> drenowanie gruntów
  - >> stawy rybne
  - >> rekultywacja gruntów
  - >> odwodnienie obiektów i osiedli
- Projektowania i nadzorów w specjalnościach :
  - >> melioracji wodnych
  - >> budownictwa hydrotechnicznego
  - >> dróg i mostów rolniczych
  - >> konstrukcji inżynierskich i budowlanych

### UWAGA:

Wykonujemy roboty przy zastosowaniu nowoczesnych technologii  
lub uzgodnionych z inwestorem, gwarantując dobrą jakość.

# "HYDROMEL-2"

Zakład Zagospodarowania Osiedli Miejskich

ul. Berowskiego 13 Gorzów Wlkp. Tel. (095) 269-36

Przedsiębiorstwo wykonuje roboty i usługi  
w zakresie :

- Budownictwa sanitarnego

- >> oczyszczalnie ścieków
- >> kanalizacje bytowo-gospodarskie
- >> osiedla

- Budowy dróg i mostów

- Fundamentowania i budowy obiektów wzdłuż rzek i kanałach zapuszczających i palach

- Budownictwa hydro

- >> wały p.powodziowe
- >> stacje pomp
- >> regulacje rzek i kanałów
- >> budowle piętrzące
- >> zbiorniki wodne
- >> budowle hydroenergetyczne

- melioracji wodnych

- >> melioracje użytków rolnych i leśnych
- >> zagospodarowanie pomelioracyjne
- >> drenowanie gruntów
- >> stawy rybne
- >> rekultywacja gruntów
- >> odwodnienie obiektów i osiedli

- Projektowania i nadzorów w specjalnościach :

- >> melioracji wodnych
- >> budownictwa hydrotechnicznego
- >> dróg i mostów rolniczych
- >> konstrukcji inżynierskich i budowlanych

**UWAGA:**

Wykonujemy roboty przy zastosowaniu nowoczesnych technologii  
lub uzgodnionych z inwestorem, gwarantując dobrą jakość.

