KSIĘGA PAMIĄTKOWA

Redakcja „Drogownictwo"
ul. Kazimierzowska 52
02-546 Warszawa
tel. 49-91-78, 49-27-51
w. 285 lub kolejowy 16-60
konk. 219

Warszawa 1986-06-30

Pan
Prof.zw.dr hab.inż. Stefan Piechnik
Dziekan Wydziału Budownictwa Lądowego
Politechniki Krakowskiej

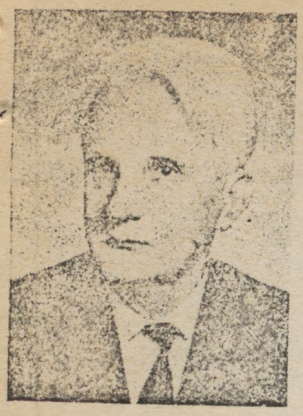
Kraków ul. Warszawska 24

Z okazji Jubileuszu 40-lecia Zakładu Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu Kolegium Redakcyjne czasopisma „Drogownictwo" na ręce Pana Dziekana składa serdeczne gratulacje dla całego Zespołu naukowo-badawczego za twórczy wkład w rozwój drogownictwa w Polsce.

W związku z Jubileuszem nasze czasopismo - począwszy od numeru 7/1984 r. - rozpoczyna druk cyklu artykułów poświęconych dotychczasowemu dorobkowi Zakładu. Pierwsze cztery artykuły z tego cyklu zostaną zamieszczone w numerze lipcowym, następne będą publikowane w kolejnych numerach „Drogownictwa".

Dziękując za dotychczasową współpracę liczymy na równie owocną w następnym 40-leciu.

Z poważaniem
Redaktor Naczelny
(mgr inż. Czesław Krzywosz)



Profesor Stanisław Datka

40 lat działalności naukowej i dydaktycznej

Stanisław Datka urodzony 13 czerwca 1910 r. ukończył w 1939 r. studia na Wydziale Inżynierii Lądowej i Wodnej Politechniki Lwowskiej. Dyplom inżyniera dróg i mostów uzyskał w 1946 r. na Wydziałach Politechnicznych Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie. Stopień naukowy doktora nauk technicznych uzyskał w 1961 r. na Wydziale Budownictwa Lądowego Politechniki Krakowskiej na podstawie rozprawy doktorskiej pt. „Kryteria techniczno-ekonomiczne stosowania żużla wielkopiecowego z Huty im. Lenina w drogownictwie". Stopień naukowy doktora habilitowanego (wówczas docenta) uzyskał w 1965 r. również na Wydziale Budownictwa Lądowego Politechniki Krakowskiej; tytuł pracy habilitacyjnej: „Podstawy wymiarowania ścieków drogowych".

Pracę zawodową rozpoczął w 1937 r. w Małopolskich Zakładach Melioracyjnych i Technicznych we Lwowie przy wykonywaniu robót ziemnych i kanalizacyjnych oraz jako projektant kanalizacji miasta Jarosławia. W latach 1942—1944 pracował w Spółdzielni Inżyniersko-Melioracyjnej we Lwowie przy projektowaniu i wykonywaniu robót ziemnych i drogowych oraz regulacji rzek i melioracji. W latach 1946—1947 pracował w Zarządzie Miejskim — Oddziale Drogowym w Krakowie przy budowie dróg i mostów, zaś w latach 1951—1960 w Biurze Studiów i Projektów Budownictwa Komunalnego w Krakowie kolejno jako projektant, kierownik pracowni, główny specjalista i weryfikator w zakresie budowy dróg. Od 1952—1972 r. był również ekspertem i koreferentem projektów dróg i ulic Wojewódzkiej i Miejskiej Komisji Planowania Gospodarczego w Krakowie. Wykonał też w ramach Zakładów Doświadczalnych Politechniki Krakowskiej wiele badań, ekspertyz drogowych oraz projektów dróg, ulic i placów.

Pracę naukowo-dydaktyczną prowadzi Stanisław Datka nieprzerwanie przez 40 lat od 1946 r. do dnia dzisiejszego w Katedrze Budowy Dróg i Ulic; po reorganizacji w Instytucie Dróg, Kolei i Mostów Politechniki Krakowskiej, kolejno jako starszy asystent i adiunkt, od 1955 r. jako zastępca profesora i starszy wykładowca, od 1965 r. jako docent, a od 1975 r. jako profesor nadzwyczajny.

W latach 1968—1970 był kierownikiem Katedry Budowy Dróg i Ulic później Zakładu Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu, będąc równocześnie od 1970 do 1976 r. zastępcą dyrektora Instytutu ds. Badań Naukowych, a od 1976 do 1980 r. Dyrektorem Instytutu Dróg, Kolei i Mostów.

Mimo formalnego przejścia na emeryturę w 1980 r. w dalszym ciągu pracuje aktywnie na uczelni na 1/2 etatu jako profesor nadzwyczajny prowadząc wykłady i prace dyplomowe.

Dorobek naukowy prof. St. Datki obejmuje — poza pracą doktorską i habilitacyjną — 3 podręczniki („Odwodnienie dróg i ulic", „Budownictwo betonowe tom XV — Drogi — Lotniska — Koleje — Budowle Techniczne" — ze współautorem, „Drogowe roboty ziemne" ze współautorami), 2 skrypty („Ulice" oraz „Przewodnik do ćwiczeń z inżynierii ruchu" — ze współautorem), kilkadziesiąt artykułów i komunikatów naukowych a ponadto wiele nie opublikowanych prac naukowo-badawczych dla gospodarki narodowej.

Pod opieką prof. St. Datki przeprowadzono 3 przewody habilitacyjne oraz 7 prac doktorskich — wszystkie prace zostały wyróżnione i nagrodzone. Ponadto jest autorem recenzji szeregu prac habilitacyjnych i doktorskich. —

Prof. St. Datka jest jednym z nielicznych drogowców, których zakres zainteresowań naukowych i dydaktycznych jest tak szeroki. Prace prof. St. Datki obejmują zagadnienia budownictwa drogowego, projektowania dróg i ulic, inżynierii ruchu oraz technologii materiałów i nawierzchni drogowych. Prof. St. Datka w pierwszych latach tworzenia się uczelni organizował i kierował laboratorium drogowym, później wprowadził na Politechnice Krakowskiej specjalizację inżynieria ruchu i był kierownikiem studium podyplomowego z tego zakresu.

Prof. St. Datka aktywnie pracuje w wielu radach naukowych z zakresu drogownictwa.

W okresie swej 40-letniej pracy na uczelni pełnił wiele funkcji organizacyjnych i społecznych w organach uczelnianych i wydziałowych, m.in. funkcję prodziekana ds. studiów dla pracujących. Również obecnie bierze czynny udział w pracach Rady Wydziału Budownictwa Lądowego Politechniki Krakowskiej.

Prof. St. Datka jest wychowawcą wielu inżynierów budownictwa drogowego. Prace dyplomowe przez Niego prowadzone zdobywały nagrody na licznych konkursach, a w szczególności dwukrotnie I miejsce w ogólnopolskim konkursie „Złota myśl dla kraju".

Jako oficer rezerwy brał udział w kampanii wrześniowej 1939 r. w obronie Warszawy, gdzie został ranny.

Za swą działalność zawodową, naukową i dydaktyczną otrzymał wiele odznaczeń państwowych, resortowych i stowarzyszeniowych wśród których wymienić należy przede wszystkim Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski, tytuł Zasłużonego Nauczyciela PRL, Medal Komisji Edukacji Narodowej, Medal 40-lecia PRL, tytuł Członka Honorowego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji.

Otrzymał 5 nagród Ministra Nauki Szkolnictwa Wyższego i Techniki (w tym 4 indywidualne) za działalność naukową, publicystyczną, dydaktyczną i rozwój młodej kadry naukowej.

Z okazji pięknego Jubileuszu dziękujemy Profesorowi za ogromny dotychczasowy wkład i zaangażowanie we wszystkich poczynaniach, jakie były Jego udziałem. Życzymy kielu jeszcze lat dalszej owocnej pracy dla dobra drogownictwa, a w szczególności szerokich rzesz adeptów sztuki inżynierskiej, a także prawdziwej satysfakcji z wyników swej pracy.

MIECZYSŁAW JAXA-ROŻEN

Instytut Dróg, Kolei i Mostów Politechniki Krakowskiej

drogownictwo

CZASOPISMO POŚWIĘCONE ZAGADNIENIOM NAUKI, TECHNIKI I GOSPODARKI DROGOWEJ

ROK XLI
LIPIEC
1986

STANISŁAW DATKA

Czterdziestolecie Zakładu Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu Politechniki Krakowskiej

Działający od przeszło 40 lat ośrodek naukowo-dydaktyczny drogownictwa Politechniki Krakowskiej, o obecnej nazwie Zakład Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu, od zarania tej uczelni (powołanej do życia dekretem z dnia 19. 11. 1946 roku, a z ważnością od 1. 04. 1945 r. pod nazwą Wydziału Architektury, Inżynierii i Komunikacji AGH w Krakowie) był ściśle związany z jej działalnością, mającą na celu jak najszybsze odtworzenie kadr inżynierskich do odbudowy zniszczonego wojną kraju. Był to trudny początek. Brak pomieszczeń dla zakładów, sal wykładowych, brak biblioteki, pomocy naukowych, podręczników i skryptów przy dużym stanie liczbowym studentów stwarzał liczne trudności w prowadzeniu dydaktyki.

Pierwszym kierownikiem nowo utworzonej ówczesnej Katedry Budowy Dróg został mgr inż. Marcin Chmaj, naczelnik Oddziału Drogowego b. Zarządu Miejskiego w Krakowie, doskonały fachowiec drogownictwa miejskiego i późniejszy profesor Politechniki Krakowskiej. Stał On na czele nielicznego wówczas zespołu pomocniczych pracowników nauki (w liczbie 3÷5 osób przeważnie zatrudnianych jeszcze poza uczelnią), który prócz prowadzenia ćwiczeń z przedmiotów wykładanych w katedrze zajmował się przygotowaniem pomocy naukowych i urządzeniem katedry. O działalności naukowej nie było wtedy mowy wobec braku potrzebnej do tego bazy materialnej i przeciążenia zajęciami dydaktycznymi (wykłady i ćwiczenia z przedmiotów: roboty ziemne, budowa dróg, budowa ulic, budowa osiedli, technologia materiałów i nawierzchni drogowych, kosztorysowania). Roczniki studenckie obsługiwane przez katedrę liczyły przeciętnie po 200 osób.

W 1948 r. politechnika otrzymała na własność budynki pokoszarowe przy ul. Warszawskiej, które należało zaadaptować do potrzeb dydaktyki. W 1949 r. przy Katedrze Budowy Dróg powstało laboratorium drogowe, które prócz zajęć ze studentami prowadziło szeroką działalność usługową, w postaci licznych ekspertyz i badań materiałów na rzecz regionu południowej Polski, a przede wszystkim budującej się Huty im. Lenina. Zawiązały się pierwsze kontakty stałej współpracy z instytucjami państwowymi, samorządowymi, przedsiębiorstwami i organizacjami społecznymi obejmujące doradztwo techniczne, konsultacje, opinie, wykłady na kursach dokształcających. Do 1950 r. kształcenie inżynierów odbywało się na podstawie własnych programów nauczania. Absolwenci otrzymywali stopień magistra inżyniera na podstawie egzaminu dyplomowego pisemnego — klauzurowego — i ustnego. Od 1 września 1948 r. wprowadzono na uczelniach dwustopniowy system nauczania, tj. trzyletni inżynierski, po ukończeniu którego absolwenci mieli prawo studiować na 2-letnim kursie magisterskim dającym tytuł magistra. Pierwsi absolwenci 3-letniego kursu opuścili mury uczelni w 1951 r. Wielu z nich kontynuowało dalsze studia na kursie magisterskim. W latach pięćdziesiątych działała na uczelni Komisja Weryfikacyjno-Egzaminacyjna przy Wydziale Inżynierii dla obszaru południowej Polski, nadająca tytuł inżyniera zawodowego (I stopnia) techhikom z praktyką w zawodzie na podstawie złożonych egzaminów. W tym trybie dyplom inżyniera budownictwa w zakresie budowy dróg uzyskało około 100 osób.

Na mocy dekretu z dnia 15 grudnia 1951 r. zmieniono dotychczasową nazwę katedry na „Katedra Budowy Dróg i Ulic". Nastąpiła stabilizacja kadry. Proces dydaktyczny według zmienionych programów nauczania przewidywał na ostatnim semestrze studiów wykonanie pracy dyplomowej. Kończący studia na specjalności drogowej otrzymywali tematy prac dyplomowych w postaci projektów konkretnych dróg z pomiarami w terenie, wykorzystywanych przez powiatowe zarządy dróg lokalnych do realizacji w ramach czynów drogowych. Obustronne korzyści, ogrom pracy dydaktycznej, tysiące przeprowadzonych egzaminów kursowych i dyplomowych, setki wypromowanych inżynierów różnych stopni, setki wykonanych opinii i ekspertyz to pierwszy pionierski okres działalności katedry, który zakończył się śmiercią śp. Prof. Chmaja 26 kwietnia 1956 r.

W okresie „inter regnum", tj. od 28 kwietnia do 30 września 1956 r. osieroconą katedrą tymczasowo kierował zast. prof. Stanisław Datka, by od 1 października przekazać ją nowemu kierownikowi w osobie dyrektora nowo powstałego Centralnego Ośrodka Badań i Rozwoju Drogownictwa w Warszawie, a późniejszemu profesorowi — Kazimierzowi Sokalskiemu. Zmniejszone obciążenie dydaktyczne i ogólny kierunek rozwojowy zakładów polegający na aktywizacji działalności naukowej pozwolił na wszczęcie takiej działalności w Katedrze Budowy Dróg i Ulic PK zarówno na polu rozwoju techniki jak i rozwoju kadr. Pierwszym doktorem nauk technicznych w historii drogownictwa polskiego został Kazimierz Sokalski. Otwarto szereg przewodów doktorskich pracowników własnych katedry, innych katedr jak i innych uczelni. Nastąpiła rozbudowa labolatorium drogowego i rozszerzenie współpracy z gospodarką narodową na różnych szczeblach. Katedra Budowy Dróg i Ulic PK uczestniczyła w pracach naukowo-badawczych głównie na rzecz Ministerstwa Komunikacji. Do najważniejszych w tym zakresie należy zaliczyć: badania właściwości technicznych skał obszaru Polski dla wydawnictwa „Monografia złóż materiałów kamiennych w Polsce", zagadnienia stabilizacji gruntów bitumami, dodatki adhezyjne. Wykonano wiele poważniejszych opracowań projektowych, a wśród nich projekt nawierzchni Rynku Głównego w Krakowie. Wzmogła się działalność publikacyjna w postaci podręczników i artykułów zamieszczanych w czasopismach drogowych. Kilku pracowników katedry odbyło zagraniczne staże naukowe. Niektórzy pracownicy katedry stali się posiadaczami patentów. Sfinalizowano dalsze przewody doktorskie i pierwszą w Polsce habilitację z zakresu drogownictwa. W roku nauczania 1967/68 została utworzona na Wydziale Budownictwa Lądowego PK w ramach działalności Katedry Budowy Dróg i Ulic nowa specjalizacja „inżynieria ruchu". W 1968 r. katedra rozpoczęła działalność dydaktyczną również na studium wieczorowym na kierunku drogowym. Ważniejsze funkcje organizacyjne nie omijały pracowników katedry. Między innymi prof. Sokalski w latach 1960/61 do 1965/66 tj. przez 3 kadencje pełnił funkcję dziekana Wydziału Bu-

downictwa Lądowego, a następnie rektora aż do 20 marca 1968 r., w którym to dniu zaskoczyła Go śmierć. Na koncie działalności katedry w okresie kierownictwa Prof. Sokalskiego po stronie dydaktyki i rozwoju kadry należy odnotować: 1 habilitację, 6 doktoratów, 231 dyplomów magisterskich w specjalności drogowej.

Od 1 października 1968 r. stanowisko kierownika Katedry Budowy Dróg i Ulic obejmuje doc. dr hab. inż Stanisław Datka. Personel katedry liczył 14 osób, w tym 8 pracowników dydaktycznych. Nastąpił dalszy wzrost aktywności katedry we wszystkich kierunkach jej działalności. Ugruntowała się i rozwinęła nowa specjalizacja — inżynieria ruchu. Pierwsi jej absolwenci — inżynierowie ruchu — byli rozchwytywani. Wzrosła liczba studentów na specjalnościach drogowych, a z nią i obciążenie personelu katedry. Od 1 października 1970 r. w związku z reorganizacją wyższych uczelni i wprowadzeniem struktur instytutowych, Katedra Budowy Dróg i Ulic została włączona do nowo powstałego Instytutu Dróg, Kolei i Mostów jako jeden z jego zakładów pod nazwą Zakładu Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu. Nie przeszkadzało to w rozwoju działalności zakładu. Personel zakładu zwiększył się do 22 osób, w tym 13 dydaktycznych. Kształcenie inżynierów odbywało się w dwóch specjalnościach. Otwarte zostało i sfinalizowane Studium Podyplomowe z Inżynierii Ruchu. Otwarto i zakończono wiele przewodów doktorskich i habilitacyjnych. Wzrosła liczba zagranicznych staży naukowych. Zakład organizował konferencje naukowe ogólnopolskie i międzynarodowe, brał udział w ogolnopolskich konkursach na rozwiązania komunikacyjne. Wzrosła liczba publikacji w czasopismach i pomocy naukowych w formie skryptów i podręczników oraz referatów na krajowe konferencje naukowe. Utrzymywała się współpraca z jednostkami Ministerstwa Komunikacji i b. Ministerstwem Administracji, Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska oraz radami narodowymi w ramach zawieranych umów o współpracę. W realizacji zadań aktywnie uczestniczyli studenci w ramach obozów kół naukowych oraz prac dyplomowych. Działalność naukowa zakładu rozrastała się. Zakład był koordynatorem II stopnia jednego problemu resortowego i problemu międzyresortowego dotyczącego rewaloryzacji zabytków. Brał również udział w działalności eksportowej w opracowaniu „Program rozwoju mieszkalnictwa dla Iraku" (branża komunikacyjna).

Formalnie z dniem 30 września 1980 r., a faktycznie z dniem 18 stycznia 1981 r. prof. Stanisław Datka jako kierownik zakładu (a od 1976 roku również jako dyrektor Instytutu Dróg, Kolei i Mostów) przechodzi na emeryturę, zamykając okres 13-letniego kierownictwa zakładu. W okresie tym w zakresie kształcenia kadr naukowych i inżynierskich wypromowano 7 doktorów; habilitowało się 2 doktorów (habilitacje zatwierdzone przez CKK); ukończono 1 dalszą rozprawę habilitacyjną; wykształcono 574 inżynierów budownictwa drogowego.

Z dniem 15 stycznia 1981 r. obowiązki kierownika zakładu i dyrektora Instytutu Dróg, Kolei i Mostów PK przejął doc. dr hab. inż. Marian Tracz. Do 1986 r. w zakresie specjalności drogowych wypromowano dalszych 3 doktorów i odbyła się 1 habilitacja. Obecnie na Wydziale Budownictwa Lądowego jest 9 wykonywanych prac doktorskich i 2 habilitacje.

Lata osiemdziesiąte przyniosły wzrost kwalifikacji językowych i informatycznych kadry i szerokie wprowadzenie ETO w ćwiczeniach i pracach dyplomowych w projektowaniu dróg, inżynierii ruchu i planowaniu układów komunikacyjnych. Obecnie zakład rozpoczyna wykorzystanie mikrokomputerów w dydaktyce i pracach naukowych. Wart podkreślenia jest rozwój współpracy z zagranicą, zwłaszcza z uniwersytetami brytyjskimi (Sheffield, Surrey, University College London), RFN (Bochum) i Holandii (Delft), obejmujący oprócz wymiany publikacji również wspólne seminaria i prace badawcze.

W zakresie badań naukowych, oprócz wymienionych dalej tematów ważniejszych prac, prowadzono koordynację II stopnia (doc. A. Rudnicki) grupy pt. „Problemy komunikacji w układach przestrzennych miast o charakterze zabytkowym" (problem: Rewaloryzacja zespołów zabytkowych na tle rozwoju miast) oraz podjęto koordynację II stopnia (doc. M. Tracz) grupy pt. „Badania nowych struktur sterowania ruchem w transporcie".

Na tle 40-letniej historii dawnej katedry, a obecnie działającego zakładu warto zwrócić uwagę na okoliczności związane z jego merytoryczną działalnością. Wykrystalizowały się następujące specjalistyczne kierunki zainteresowań naukowych pracowników zakładu:

— geometryczne projektowanie dróg i ulic, w tym również w obszarach zabytkowych oraz w aspekcie ochrony środowiska przed hałasem;
— projektowanie geometryczne skrzyżowań i węzłów;
— przepustowość skrzyżowań drogowych;
— sterowanie ruchem w miastach;
— planowanie układów komunikacyjnych miast i osiedli mieszkaniowych;
— sterowanie ruchem ośrodków komunikacji miejskiej;
— wykorzystanie materiałów miejscowych i odpadowych;
— nawierzchnie w obszarach i zespołach zabytkowych i jednostkach mieszkaniowych;
— poprawa własności mas bitumicznych;
— odwodnienie dróg i ulic;
— nawierzchnie ulic miejskich.

Głównymi kontrahentami Zakładu Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu byli: Centralny Zarząd Dróg Publicznych, Instytut Kształtowania Środowiska w Warszawie, urzędy miejskie niektórych miast polskich (Kraków, Nowy Sącz, Bielsko, Katowice), miejskie przedsiębiorstwo komunikacyjne.

Z wykonanych w okresie ostatnich 10 lat ważniejszych prac naukowo-badawczych i ekspertyz należy wymienić następujące prace:
— Utylizacja odpadów gumowych w aspekcie zastosowania do asfaltów i mas mineralno-bitumicznych.
— Typologia form konstrukcyjnych utwardzania powierzchni komunikacyjnych w obszarach zabytkowych.
— Wytyczne doboru konstrukcji dróg osiedlowych (katalog).
— Strategie dysponowania taborem na liniach komunikacji miejskiej.
— Analiza techniczno-ruchowa obejść drogowych miast małych i średnich.
— Metoda obliczania przepustowości skrzyżowań bez sygnalizacji świetlnej (instrukcja).
— Projekty skoordynowanej sygnalizacji świetlnej w arteriach miejskich Krakowa i innych miast.
— Zastosowania symulacji komputerowej w projektowaniu dróg i organizacji ruchu.
— Opracowania związane z problemami komunikacyjnymi miast zabytkowych.
— Projektowanie dróg w aspekcie ochrony akustycznej środowiska.

Zakład zorganizował konferencje i sympozja naukowe w liczbie: ogólnokrajowe 4, międzynarodowe 2, oraz współpracował w organizowaniu 6 konferencji naukowo-technicznych.

W okresie działalności katedry, a później zakładu przeprowadzono i zakończono: 17 przewodów doktorskich, 4 przewody habilitacyjne (zatwierdzone przez CKK).

Pracownicy zakładu odbyli łącznie 29 miesięcy staży naukowych zagranicznych (W. Brytania, Holandia, NRD, Szwecja, Węgry, Włochy, USA) oraz przebywali na zagranicznych stażach zawodowych sumarycznie przez okres około 2 lat (RFN, Libia).

W ramach pracy publicystycznej pracownicy zakładu wydali: indywidualnie 8 podręczników, 12 podręczników ze współautorami, 3 skrypty oraz opublikowali 166 artykułów w czasopismach krajowych i 10 w zagranicznych, a także opracowali 55 referatów na konferencje i sympozja naukowe, w tym 15 referatów na konferencje zagraniczne. W ramach współpracy z innymi ośrodkami naukowymi, naukowo-technicznymi i organizacjami gospodarczymi pracownicy zakładu uczestniczyli i uczestniczą nadal jako członkowie sekcji naukowych PAN, członkowie różnych rad naukowo-technicznych, zespołów konsultacyjnych i jako członkowie zarządu SITK.

Pracownicy zakładu są posiadaczami patentów. Brali też udział w konkursach ogólnokrajowych na rozwiązania komunikacyjne organizowane przez różne instytucje, zdobywając premiowane miejsca i nagrody. W dwóch konkursach uczestniczył zakład, a w 29 konkursach pracownicy zakładu.

W historii swego istnienia katedra, a później zakład wykształcił w ramach normalnych studiów 1137 inżynierów o czysto drogowym profilu oraz w znacznej mierze z dużym udziałem przedmiotów drogowych — uczestniczył w kształceniu 671 inżynierów budownictwa lądowego, wodnego i kolejowego, z których wielu poświęciło się pracy w drogownictwie zajmując wysokie stanowiska w biurach projektów, przedsiębiorstwach i administracji drogowej.

Prace dyplomowe, będące podstawą promocji inżynierskich, są wykorzystywane w ok. 70% na użytek gospodarki narodowej w postaci opracowań studialnych i koncepcyjnych oraz projektów technicznych dróg lokalnych przewidzianych

do realizacji. Takich projektów do tej pory opracowano dla 440 km dróg.

Prace dyplomowe w różnych konkursach zdobywały wysokie premiowane miejsca, między innymi na ogólnopolskim konkursie „Młoda Myśl dla Kraju" na najlepszą pracę dyplomową: dyplomanci Zakładu Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu PK dwukrotnie, tj. w 1970 r. i 1972 r. zdobyli pierwsze nagrody w całej dziedzinie budownictwa lądowego i wodnego.

W osiągnięciu celów, do których zmierzał zakład, dużą pomoc okazał Centralny Zarząd Dróg Publicznych, Biuro Programu Autostrady Północ-Południe, Instytut Badawczy Dróg i Mostów w Warszawie, z którymi łączą nas ścisłe więzy od przeszło 30 lat, a także DODP w Krakowie. Wszystkim Im składamy serdeczne podziękowanie.

JANUSZ CIEŚLIŃSKI

Biuro Planowania Rozwoju Sieci Drogowej (Warszawa) Pracownia Studiów Sieci Drogowej „Południe" Kraków

Niektóre problemy powiązania dróg krajowych z układem komunikacyjnym Krakowa

Z dniem 1 października 1985 r. weszła w życie nowa ustawa o drogach publicznych [1]. Wprowadziła ona inny od dotychczas obowiązującego podział funkcjonalny dróg na następujące kategorie: drogi krajowe, drogi wojewódzkie, drogi gminne oraz lokalne miejskie, drogi zakładowe, oraz ustaliła, że ulice w miastach leżące w ciągu odpowiednich dróg należą do tej samej kategorii.

W cytowanej ustawie określono zadania w zakresie finansowania budowy i utrzymania dróg dzieląc je pomiędzy budżet centralny i terenowy. Ustalono również właściwości organów odministracji państwowej w zakresie dróg publicznych, dzieląc kompetencje pomiędzy 2 naczelne organy tj.: Ministra Komunikacji i Ministra Administracji i Gospodarki Przestrzennej oraz władze terenowe czyli: wojewódzkie rady narodowe, rady narodowe stopnia podstawowego, a także obciążając częścią zadań jednostki gospodarki uspołecznionej.

Wprowadzona z dniem 12 listopada 1985 r. ustawa [2] likwidująca urząd MAiGP przeniosła część zadań i właściwości na Ministra Komunikacji.

Wykonując ustalenia ustawy z 21 marca 1985 r. [1] wprowadzono na terenie całego kraju nowy podział funkcjonalny sieci dróg zamiejskich i miejskich oraz nową numerację dróg. Numeracji tej użyto na rys. 1 na wlotach do Krakowa. Pokazano tam również przebieg dróg krajowych w obrębie miasta.



Rys. 1. Schemat układu komunikacyjnego Krakowa — stan obecny i perspektywa

1. Podstawowe trasy drogowe N-S i W-Z

Ustawa [1] podzieliła drogi, ze względu na stopień dostępności, na: ogólnodostępne, ekspresowe i autostrady, wprowadzając ustawowo obowiązujące definicje dwu ostatnich.

Dnia 15 marca 1972 r. Prezydium Rządu decyzją nr 28/72 przyjęło opracowaną przez Ministerstwo Komunikacji koncepcję układu dróg szybkiego ruchu (dsr) w kraju. Przewidziano w niej m.in., że w Krakowie krzyżować się będą 2 autostrady: Drezno - Wrocław - Kraków - Rzeszów - Przemyśl i Warszawa - Kielce - Kraków - Chyżne.

Pierwsza to trasa międzynarodowej autostrady południowej E-22. Druga przez pewien czas była wariantem Transeuropejskiej Autostrady Północ-Południe, a po podjęciu przez Prezydium Rządu w 1981 r. decyzji zmiany przebiegu TAPP (przez Łódź - Częstochowę - Katowice) stała się elementem sieci dsr w kraju jako droga ekspresowa, wg definicji zawartej w ustawie o drogach publicznych. Obie powyższe drogi stanowią skrzyżowanie podstawowych tras przebiegających przez obszar województwa krakowskiego, tj. autostrady W-Z i ekspresowej N-S.

Odpowiednio do planów w skali kraju, również i dla Krakowa został opracowany w 1976 r. miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego KZM na lata 1976-90, zatwierdzony Uchwałą Rady Narodowej m. Krakowa nr VI/32/77 z 23. 06. 1977 r. W zakresie komunikacji drogowej w planie tym przyjęto budowę miejskiej sieci ulic, a głównie usprawnienie układu centralnego i odciążenie go przez system nowych arterii ruchu pospiesznego i ekspresowego w powiązaniu z autostradą usytuowaną na zewnątrz terenów zainwestowania miejskiego i drogą ekspresową północ-południe [4]. W 1985 r. w Biurze Rozwoju Krakowa rozpoczęto prace zmierzające do aktualizacji powyższego planu. Zapewne będzie on zawierał wiele nowych doskonalszych rozwiązań z zakresu układu komunikacyjnego m.in. dlatego, aby jak najlepiej spełnić treść Uchwały nr 19/85 Rady Ministrów w sprawie zapewnienia warunków realizacji programów rewaloryzacji zespołów zabytkowych Krakowa [3]. Nie należy się jednak spodziewać większych zmian w zakresie przebiegu przez obszar Krakowa autostrady południowej, oznaczonej wg nowej klasyfikacji jako A-4.

2. Docelowy i etapowy przebieg autostrady A-4 w obszarze Krakowa

W wyniku kilkuletnich studiów prowadzonych przez jednostki studialne resortu komunikacji (Zarząd Autostrad) i gospodarki przestrzennej (Miejskie Biuro Projektów - obecnie Biuro Rozwoju Krakowa) w planie zagospodarowania przestrzennego Krakowa z 1977 r. został ustalony docelowy przebieg autostrady. Punktem wlotowym do miasta od strony zachodniej jest miejscowość Balice, gdzie obecnie kończy się funkcjonujący odcinek autostrady Chrzanów-Kraków. Punktem wylotowym od strony wschodniej jest miejscowość Staniątki, gdzie rozpoczyna się planowany odcinek autostrady Kraków-Tarnów. W obszarze Krakowa autostrada ma przebiegać północną granicą zainwestowania miejskiego.

Według analiz ruchowych, przewidywane w okresie perspektywicznym natężenie ruchu na północno-wschodniej części docelowego autostradowego obejścia Krakowa było nawet w dalekiej perspektywie bardzo niewielkie, nie uzasadniając szybkiej konieczności budowy. Nasuwa się w tym miejscu dygresyjna uwaga pod adresem autorów aktualizacji planu. Wydaje się bowiem celowe rozważenie możliwości zmiany przebiegu docelowego północno-wschodniego obejścia Krakowa przez przesunięcie części wschodniej bliżej miasta, np. na kierunek tzw. drogi Nowa Huta-Wieliczka [6]. Wobec powyższego dla przeprowadzenia ciągu autostrady południowej przez Kraków zaplanowano budowę etapowego południowo-wschodniego obejścia. Odgałęzia się ono od północnego obejścia w Balicach, przebiegając w kierunku południowym przez zakole tynieckie (przekroczenie Wisły na stopniu wodnym „Kościuszko") do skrzyżowania z drogą do Skawiny w Sidzinie. W tym miejscu trasa skręca na wschód i jako ekspresowa południową przez Opatkowice dociera do Staniątek łącząc się z północnym obejściem i planowaną autostradą w kierunku Tarnowa.

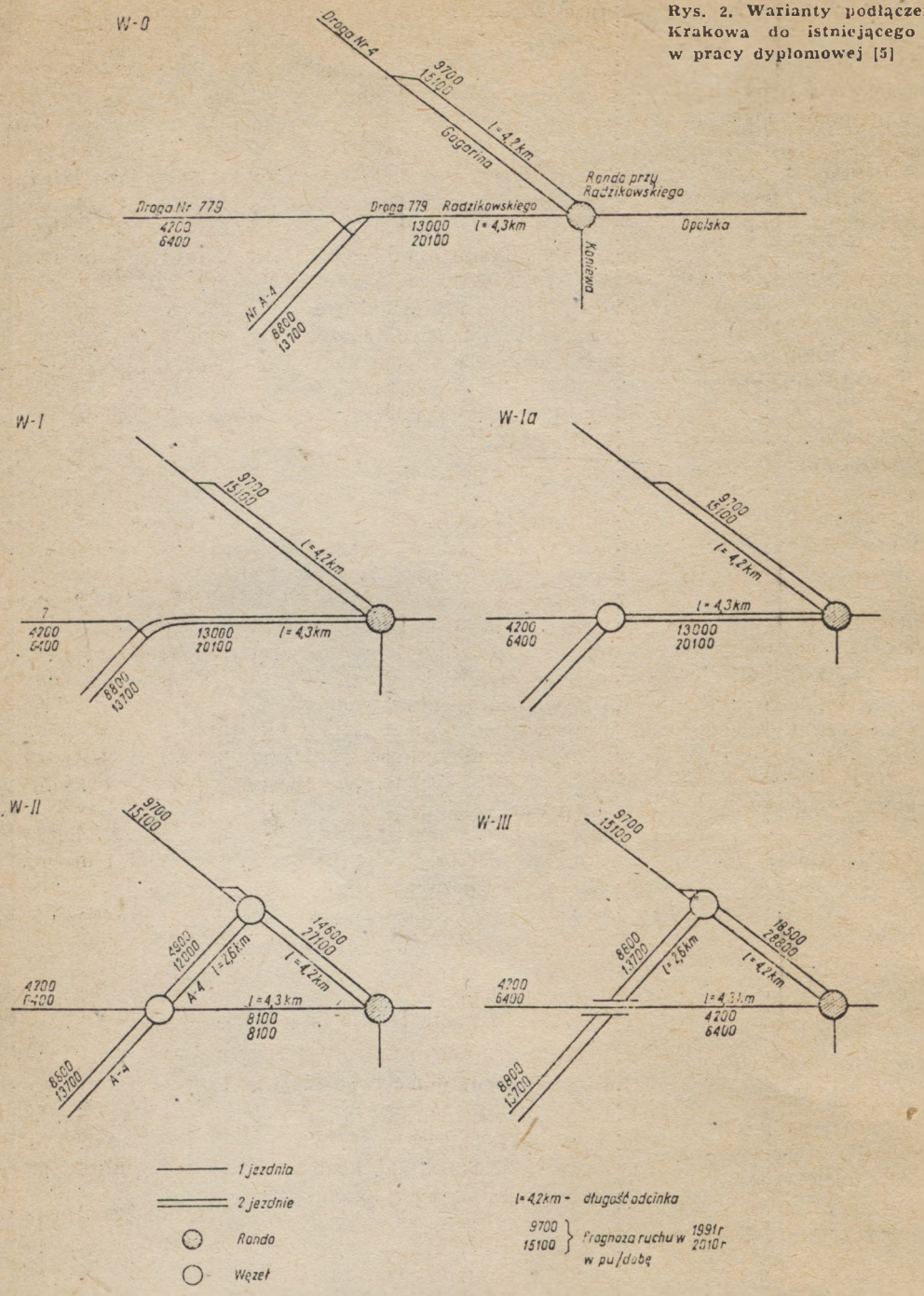
Docelowe i etapowe obejścia Krakowa tworzą obwód o kształcie zbliżonym do prostokąta. Jest to konsekwencja założonego w planie ogólnym modelu rusztowego układu komunikacyjnego, gdzie omawiane trasy zewnętrzne przeprowadzają ruch tranzytowy z dala od centrum oraz rozprowadzają ruch docelowy do poszczególnych dzielnic obrzeżem terenów zainwestowania miejskiego. Trasa południowego obejścia w części wschodniej została podyktowana możliwością przekroczenia Wisły na stopniu wodnym „Kościuszko", zlokalizowanym w zakolu tynieckim. Za pomocą jednej inwestycji chciano tu zrealizować dwa cele: budując stopień wodny jako element kaskady górnej Wisły zaprojektowano integralnie z nim związany most dla przeprawy drogowej przez Wisłę. Można sobie zadać pytanie, dlaczego aż tak daleko na zachód odsunięto przeprawę przez Wisłę? Dlaczego nie uczyniono tego bliżej miasta? Odpowiedzi, oprócz powyżej przedstawionej argumentacji, udziela charakter obszaru pomiędzy zaprojektowaną przeprawę przez Wisłę a Alejami Trzech Wieszczów. Jest to bowiem teren o szczególnych walorach krajobrazowych i przyrodniczych mający olbrzymie znaczenie rekreacyjne.

Zaczyna się od strony miasta klinem Błoń, przechodząc w górzyste tereny Lasu Wolskiego, i rozszerza się dalej w kierunku zachodnim. Obszar ten jest parkiem krajobrazowym. Rozwijający się obecnie w całym kraju, a szczególnie silnie w Krakowie, ruch na rzecz ochrony środowiska pozytywnie odnosi się do tej decyzji, co chyba można uznać za potwierdzenie jej słuszności. Przeciwnicy takiego stanowiska twierdzą, że jest to nadmierne odsunięcie obejścia od centrum miasta. Szczególnie wysuwa się zarzut, że trasa ta nie odciąży Alei Trzech Wieszczów, co jest zgodne z prawdą. Aby przejąć ruch z alei, należało trasę poprowadzić znacznie bliżej centrum, przecinając wspomniane już pasmo rekreacyjne. Sposobem przejścia przez te tereny o kolosalnych walorach przyrodniczych trasą o wysokich parametrach technicznych, tak aby spełnić częściowo choćby wymagania ochrony środowiska jest długie przejście tunelowe. Związane z tym trudności techniczne oraz wysokie koszty takiego rozwiązania były bardzo poważnym argumentem za wyborem trasy przez stopień Kościuszko. Problem przebiegu trasy przez omawiany obszar został szerzej przedstawiony w Drogownictwie nr 1/85 [4].

Podłączenie docelowe (północnego) i etapowego (południowego) obejścia do układu komunikacyjnego w Krakowie będzie realizowane przez wiele węzłów. Niektóre z nich zaprojektowano na istniejących elementach układu drogowego: na północnym obejściu węzły: Modlnica, Węgrzce, Grębałów, Wyciąże oraz na obejściu południowym: Balice I, Mirowska, Tyniecka, Sidzina, Zakopiańska, Wielicka, Podłęże. Pozostałe węzły są projektowane na nowych trasach miejskich i nowych wlotach docelowych układu dsr.

3. Etapowa realizacja autostradowego obejścia Krakowa

W marcu 1976 r. rozpoczęto roboty przy budowie autostrady Kraków-Katowice. Inwestorem był Zarząd Autostrad Warszawa, generalnym wykonawcą robót drogowych Kra-



Rys. 2. Warianty podłączenia północnego autostradowego obejścia Krakowa do istniejącego układu komunikacyjnego, analizowane w pracy dyplomowej [5]

kowskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych, a generalnym wykonawcą robót mostowych Kieleckie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych. Pomimo znanych powszechnie trudności przełomu lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych w dniu 3 stycznia 1983 r. został oddany do ruchu pierwszy odcinek tej autostrady, tj. Kraków (Balice)—Chrzanów o długości 34 km. Na swoim zachodnim końcu był on tymczasowo podłączony do drogi 779 pomiędzy Trzebinią a Chrzanowem. Wschodni koniec autostrady był prowizorycznie podłączony do drogi V klasy technicznej.

Realizacja północnego obejścia miasta

W latach następnych wykonawcy wspólnie z inwestorem, którym od maja 1982 r. jest Dyrekcja Okręgowa Dróg Publicznych w Krakowie, kontynuują roboty na północnym obejściu od Balic do drogi nr 779. Odcinek ten zostanie oddany do ruchu w 1986 r. z tymczasowym włączeniem do ww. drogi. Podłączenie tego odcinka do układu komunikacyjnego Krakowa jest przedmiotem dyskusji pomiędzy resortem komunikacji a władzami miasta. Resort komunikacji proponuje przesunięcie w czasie budowy dalszego ciągu autostrady, proponując modernizację drogi 779 przez rozbudowę do przekroju o 4 pasach ruchu od autostrady do ronda przy ul. Radzikowskiego. Motywacja takiego stanowiska jest dosyć prosta. Małe natężenie ruchu na północnym obejściu nie uzasadnia celowości jego budowy do Modlnicy i Węgrzc. Potwierdzenie drugiej części argumentacji jest przedstawione w omawianej poniżej pracy dyplomowej [5]. Władze miasta stoją na stanowisku konieczności kontynuacji budowy obejścia autostradowego do drogi nr 4, tj. do węzła Modlnica i dalej do węzła Węgrzce. Droga nr 4 na odcinku miejskim ma przekrój dwujezdniowy, zrealizowany w latach siedemdziesiątych, i jest przygotowana do przejęcia ruchu z autostrady.

Aby jak najbardziej przybliżyć proces dydaktyczny na uczelni do praktyki, w Instytucie Dróg, Kolei i Mostów Politechniki Krakowskiej została wykonana w 1985 r. praca dyplomowa [5] analizująca powyższy problem. Na rys. 2 przedstawiono schematycznie rozważane warianty podłączenia autostrady:

— Wariant 0 — autostrada kończy się jednopoziomowym podłączeniem do drogi 779 bez jej modernizacji,

— Wariant I — autostrada kończy się jw., lecz droga 779 jest modernizowana do 4 pasów ruchu z rozdzieleniem kierunków (może to być wąski pas dzielący z barierą).

— Wariant Ia — jak wyżej, lecz autostrada jest podłączona do drogi nr 779 węzłem.

— Wariant II — autostrada jest budowana do drogi nr 4 z węzłami na drodze 779 (bez jej modernizacji) i nr 4.

— Wariant III — autostrada jak w W-II, lecz bez węzła na drodze 779.

Długości poszczególnych odcinków analizowanego trójkąta i prognozowane wielkości ruchu w 1991 i 2010 roku pokazano na rys. 2. Założenia wyjściowe analizy były następujące:

— rok wyjściowy analizy 1991,

— okres budowy w każdym z wariantów 1988÷1990,

— okres analizy ekonomicznej 20 lat,

— koszt budowy odcinka autostrady A-4 od drogi nr 779 do drogi nr 4 równy w przybliżeniu kosztowi modernizacji

drogi nr 779 od autostrady A-4 do ronda przy Radzikowskiego i wynosi ok. 1 mld zł, niezbędny zakres częściowej realizacji węzłów zmienia proporcje kosztów o ok. 15%.

Analizę przeprowadzono metodą opracowaną przez dr H. Chrostowską z IBDiM przez porównanie poniesionych nakładów i uzyskanych efektów.

Najważniejsze wnioski wynikające z analizy to:

a) wariant WO przynosi w 1991 rokn na nie zmodernizowanej drodze nr 779 od A-4 do ronda obniżenie poziomu swobody ruchu do poziomu E;

b) realizacja wariantu W-II powoduje wzrost kosztów ruchu o 17% w stosunku do W-I i Ia (wydłużenie drogi dojazdu o 56%);

c) z porównania wariantów W-II i W-III korzystniejszy jest W-II; zaś z porównania W-Ia i W-II korzystniejszy jest W-Ia;

d) wariant W-I należy uznać za tymczasowy choćby z uwagi na niebezpieczne jednopoziomowe włączenie autostrady A-4 do drogi 779.

Wniosek końcowy z przeprowadzonej analizy, przy założeniu odsunięcia w czasie realizacji północnego obejścia autostradowego na odcinku Modlnica-Węgrzce, wskazuje jednoznacznie na celowość modernizacji drogi nr 779 i zaniechanie budowy autostrady do Modlnicy (do drogi nr 4).

Ewentualnym oponentom chciałbym zwrócić uwagę, że analiza ekonomiczna obejmuje nie tylko koszty budowy, lecz także i koszty eksploatacji. A oszczędności tylko na zużyciu paliw w W-II (w stosunku do W-III) wyniosą w okresie 10 lat ok. 5 mln litrów benzyny i 3 mln litrów oleju napędowego. Niestety w analizie ekonomicznej nie da się ująć trudności związanych np. ze zdobywaniem deficytowych materiałów.

Jako swego rodzaju ciekawostkę wskazać należy fakt, że dotychczas obowiązujący plan zagospodarowania nie przewiduje węzła na skrzyżowaniu autostrady z drogą nr 779, co zmusza każdy pojazd jadący autostradą (wg wariantu W-III) do przejechania dodatkowo 2,5 km, aby w efekcie końcowym znaleźć się w tym samym punkcie, tj. na rondzie przy ul. Radzikowskiego.

Plany realizacji obejścia południowego

Według prognoz ruchowych, sporządzonych nieco zmodyfikowaną metodą „Transprojektu" Warszawa, na podstawie aktualnie dostępnych danych z pomiarów generalnych, w 2015 roku ruch na zachodnich wlotach do Krakowa osiągnąć może ok. 55 tys. pu/dobę (wg prognozy „optymistycznej"), a ok. 40 tys. pu/dobę wg prognozy „pesymistycznej". Ruch tranzytowy na wlotach zachodnich wynosi (wg pomiarów z 1973 r.) ok. 20% całego potoku. Przeważająca jego część jest zainteresowana kierunkiem na Tarnów [6].

Równolegle z kontynuacją budowy autostrady od Chrzanowa w kierunku Katowic z takim wyliczeniem, aby w 1990 roku uzyskać przejezdność na całym ciągu Kraków — GOP, resort komunikacji planuje też budowę etapowego południowo-zachodniego obejścia Krakowa.

Przewiduje się więc budowę jednej jezdni autostrady:
— do 1988 roku — odcinek Balice-Tyniecka (5 km),
— do 1991 roku — odcinek Tyniecka-Zakopiańska (9 km),
— po 1991 roku — kontynuację budowy w kierunku wschodnim do połączenia z dwujezdniową ul. Wielicką, stanowiącą wylot drogowy w kierunku Tarnowa.

W ten sposób za ok. 10 lat należy się spodziewać uzyskania przejezdności dla ruchu nie zainteresowanego Krakowem na kierunku wschód-zachód (droga nr 4) z dalekim ominięciem centrum, a więc i najbardziej obciążonych Alei Trzech Wieszczów. Do obwodu tego będzie również włączony wlot drogi nr 7 od strony południowej.

Rozprowadzenie ruchu z obejścia autostadowego w obszarze Krakowa

Zarysowany powyżej program wymaga odpowiedniego rozprowadzenia ruchu źródłowego i docelowego w obszarze miasta. Jest to związane z potrzebą modernizacji miejskich przebiegów dróg krajowych (rys. 1).

Rozprowadzenie ruchu od strony zachodniej do dzielnic północno-wschodnich (Nowa Huta) będzie się odbywać ulicami: Opolską, Lubelską, Dobrego Pasterza, a następnie przez aleję Planu 6-letniego do Kombinatu im. Lenina i na wylot drogi nr 777 w kierunku Sandomierza. Ciąg ten w stanie obecnym ma przekrój jednojezdniowy, lecz na znacznej części, o długości ok. 6 km, jest przygotowany dokumentacyjnie do dobudowy drugiej jezdni. Problem stanowią tu możliwości finansowo-realizacyjne. Przemyślenia i dopracowania wymaga połączenie ul. Lubelskiej z aleją Planu 6-letniego [6].

Węzeł Balice II etapowo jest przewidziany przede wszystkim jako dojazd do lotniska. Skierowanie do dzielnic zachodnich i centrum większych potoków ruchu przez węzeł Mirowska nie jest wskazane, ponieważ musi się wówczas odbywać ulicą Księcia Józefa. Jest ona do tego nie przystosowana, a większa modernizacja jest niemożliwa z uwagi na wartości przyrodnicze i walory historyczne obszaru, przez który przebiega. Najwartościowszymi zabytkami są tu drewniana kaplica z XI w. tzw. „Gontyna" i kompleks klasztorny z XIII w. leżące tuż przy ulicy.

Rozprowadzenie ruchu do dzielnic południowo-zachodnich ok. 1990 roku odbywać się musi przez ul. Tyniecką. Jest ona nie przystosowana do tej funkcji, a ponadto przebiega przez obszary starej historycznej zabudowy wiejskiej oraz tereny o wysokich walorach przyrodniczych. Jej modernizację należy ograniczyć do poprawy stanu nawierzchni i drobnych korekt geometrycznych. Prawidłową obsługę części południowo-zachodniej można zrealizować dopiero za pomocą planowanej, nowej trasy podłączonej do węzła „Narodów Zjednoczonych".

Obsługę dzielnic południowych i południowo-wschodnich można zapewnić przez ul. Zakopiańską o przekroju czteropasowym i częściowo Wielicką o przekroju dwujezdniowym.

Podłączenie wlotu północnego drogi nr 7

W stanie obecnym droga nr 7 przebiega przez centrum Krakowa Alejami Trzech Wieszczów. Dla zrealizowania Uchwały nr 19 RM [3] konieczne jest przesunięcie przebiegu drogi nr 7 przez Kraków w kierunku na wschód od centrum z wykorzystaniem w możliwie największym stopniu istniejącego układu komunikacyjnego. Oczywiście nie obejdzie się bez pewnego zakresu robót modernizacyjnych, jak też i bez konieczności zrealizowania niektórych uzupełniających układ elementów [6].

4. Uwagi końcowe

Raz jeszcze w niniejszym artykule powołam się na Uchwałę nr 19/85 RM [3]. Jej realizacja jest koniecznością, aby uchronić zabytki Starego Krakowa przed całkowitą zagładą. Prezentowany tu program zamierzeń resortu komunikacji, pozwalający odsunąć część ruchu nie zainteresowanego Krakowem, daleko od centrum jest pewnym krokiem we właściwym kierunku. Na pewno jednak nie zapewni on radykalnej poprawy komunikacji drogowej i zbiorowej. Już jednak z tych kilku uwag widać, że problem powiązania sieci dróg krajowych z układem komunikacyjnym Krakowa jest bardzo trudny, a do jego realizacji potrzebne są spore nakłady inwestycyjne i nierozłącznie z nimi związane moce przerobowe. Tylko bowiem planowanie inwestycyjne, mające zapewnione wykonawstwo, daje gwarancję zrealizowania zamierzeń.

Piśmiennictwo na 3 s. okł.

na mastyks ostudzony, a po jego rozgrzaniu zdjęty i wyrównany.

Na niektórych obiektach na gorący mastyks rozsypywano drobny grys bazaltowy w celu poprawienia powiązania z warstwą górną i przeciwdziałania jej rozmiękczaniu przez mastyks.

3. Zakończenie

Wyniki badań przeprowadzonych w Politechnice Gdańskiej i prac wdrożeniowych, dotyczących mastyksów do nawierzchni mostowych, pozwalają na sformułowanie następujących wniosków:

— prawidłowo zaprojektowany i wykonany mastyks stanowi dobrą izolację płyty mostowej;

— dodatek lateksu LBSK poprawia właściwości asfaltów w takim stopniu, że umożliwia zastosowanie krajowych asfaltów parafinowych w zastępstwie asfaltów importowanych do wykonania mastyksu i innych warstw nawierzchniowych;

— opisane w poprzednim artykule metody projektowania i badań mastyksu umożliwiają prawidłowy dobór jego składu i kontrolę jakości robót.

Mastyks jest jedną z nielicznych mieszanek mineralno-asfaltowych, która pomimo stosowania przez okres ostatnich kilkunastu lat, nie została dotychczas w kraju znormalizowana. W związku z coraz szerszym użyciem mastyksu w nawierzchniach mostowych jego skład, metody projektowania oraz badań i technologia produkcji powinny zostać znormalizowane. Normalizacji wymaga również zagadnienie projektowania i budowy nawierzchni mostowych.

inżynieria ruchu

MARIAN TRACZ

Instytut Dróg, Kolei i Mostów Politechniki Krakowskiej

Nowe metody obliczania przepustowości skrzyżowań

Od opublikowania w 1965 roku podręcznika Highway Capacity Manual [1], najwszechstronniejszej pracy z zakresu przepustowości dróg, skrzyżowań i węzłów oraz mniej popularnych metod: brytyjskiej RRL w 1966 r. [2] i australijskiej w 1968 r. [3], dotyczących skrzyżowań z sygnalizacją świetlną, a także metod Tannera i Jessena [4] dotyczących przepustowości skrzyżowań z pierwszeństwem przejazdu, w wielu krajach prowadzono prace badawcze mające na celu adaptację bądź weryfikację wymienionych lub wypracowanie nowych metod estymacji przepustowości. W [4] dokonano oceny prac dotyczących skrzyżowań pod względem stosowanych definicji, uwzględnianych czynników i uzyskiwanych wyników, wskazując na konieczność prowadzenia dalszych prac i ich kierunki wynikające z ograniczonych środków inwestycyjnych i konieczności lepszego wykorzystania sieci drogowej, zmian parku samochodowego (mniejsze samochody osobowe, większe samochody ciężarowe), wymagań metod sterowania ruchem i innych.

W wyniku prac badawczych prowadzonych w latach siedemdziesiątych [5] opracowano całkiem nowe, bądź ulepszono istniejące metody estymacji przepustowości i oceny warunków ruchu na skrzyżowaniach:

a) z pierwszeństwem przejazdu — metody: szwedzka [6], polska [7], brytyjska PICADY/PICADY 2 [8] oraz amerykańska HCM-85 [9];

b) z ruchem okrężnym (ronda, obwiednie) — metoda brytyjska ARCADY/ARCADY 2 [10];

c) z sygnalizacją świetlną — metody: szwedzka [6], amerykańska [11], kanadyjska [12] i HCM-85 [9].

W artykule zostaną przedstawione kierunki rozwoju metod estymacji przepustowości i oceny warunków ruchu, na przykładzie kilku wybranych metod dotyczących skrzyżowań bez sygnalizacji w kontekście prac prowadzonych w Zakładzie Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu Politechniki Krakowskiej [13].

1. Skrzyżowania z pierwszeństwem przejazdu

METODA PICADY 2

Metoda PICADY 2 [8] jest ulepszoną i rozszerzoną wersją metody PICADY opracowanej przez TRRL w 1980 roku, która wraz z programami komputerowymi MIDAS i ARCADY tworzyła zestaw programów służących do analizy: doboru typu skrzyżowania, jego geometrii i efektywności. PICADY 2 pozwala na analizę przepustowości, strat czasu i długości kolejek na trój- i czterowlotowych skrzyżowaniach z pierwszeństwem przejazdu, a jej przeznaczeniem jest pomoc w projektowaniu nowych i modernizacji istniejących skrzyżowań.

Metoda opiera się na empirycznych formułach dla obliczania przepustowości każdej z podporządkowanych relacji uzyskanych na podstawie pomiarów przepustowości w ciągu 6000 — jednominutowych okresów na 37 skrzyżowaniach drogowych typu T i poligonie TRRL. Przepustowość relacji podporządkowanych zależy od natężeń relacji nadrzędnych oraz szerokości drogi głównej, pasów ruchu przeznaczonych dla relacji podporządkowanych i od widoczności. Przyjęto następującą postać zależności:

$$C = G(k + H - Y\Sigma\gamma_i Q_i) \quad [\text{E/h}] \qquad (1)$$

gdzie: G,H,Y — stałe, zależne od geometrii skrzyżowania,
k — stała, która zależy od rozważanego strumienia ruchu,
γ_i — współczynniki przy natężeniach Q_i odpowiednich strumieni ruchu.

Zgodnie z oznaczeniami strumieni na rys. 1 przepustowości relacji podporządkowanych wyrażają się wzorami:

— dla skrzyżowań typu „T"

$$C_{CB} = X_1[745 - 0{,}364\,Y(Q_{AC} + Q_{AB})] \quad [\text{E/h}] \qquad (2)$$

$$C_{BC} = X_2[745 - Y(0{,}364\,Q_{AC} + 0{,}144\,Q_{AB})] \qquad (3)$$

$$C_{BA} = X_3[627 - 14w_{pd} - Y(0{,}364Q_{AC} + 0{,}144Q_{AB} + 0{,}229\,Q_{CA} + 0{,}5200\,Q_{CB})] \qquad (4)$$

gdzie:

$$X_1 = [1 + 0{,}094(w_{CB} - 3{,}65)][1 + 0{,}0009(W_{CB} - 120)] \qquad (5)$$

$$X_2 = [1 + 0{,}094(w_{BC} - 3{,}65)][1 + 0{,}0009(W_{pB} - 120)] \qquad (6)$$

$$X_3 = [1 + 0{,}094(w_{BA} - 3{,}65)][1 + 0{,}0009(W_{pB} - 120)] \cdot [1 + 0{,}0006(W_{lB} - 150)] \quad (7)$$

$$Y = 1 - 0{,}0345w \quad (8)$$

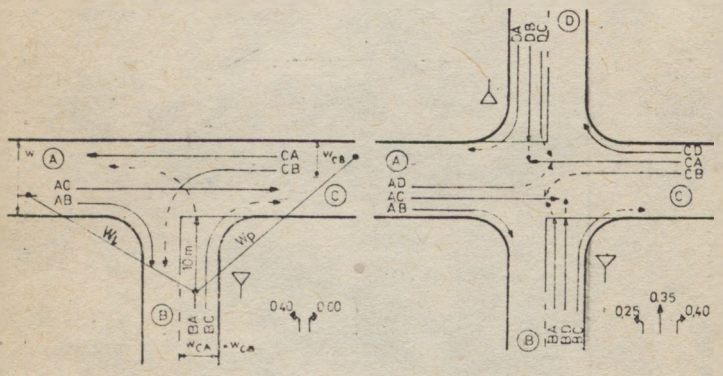
gdzie:

w — całkowita szerokość drogi głównej z wyłączeniem pasa dzielącego o szerokości w_{pd} [m],

w_{CB}, w_{BC}, w_{BA} — szerokości pasów ruchu dostępnych dla poszczególnych strumieni ruchu [m],

W_{pB}, W_{lB} — widoczności odpowiednio w lewo i w prawo z punktu oddalonego o 10 m od linii zatrzymań na wlocie podporządkowanym [m],

W_{CB}, — widoczność pojazdów strumienia CB wzdłuż drogi głównej [m].



Rys. 1. Strumienie ruchu na skrzyżowaniu z pierwszeństwem przejazdu

Równania, które uzyskano z pomiarów ruchu na włączeniach zostały uogólnione dla rozwiązań czterowlotowych przyjmując postać zmienioną dla relacji CB i BA:

$$C_{CB} = X_1\{745 - Y[0{,}364(Q_{AC} + Q_{AB}) + 0{,}52Q_{AD}]\} \text{ [E/h]} \quad (9)$$

$$C_{BA} = X_3\{627 + 14w_{pd} - Y[0{,}364(Q_{AC} + Q_{AD} + Q_{DA} + Q_{DB}) + 0{,}144Q_{AB} + 0{,}229Q_{CD} + 0{,}52Q_{CB} + 0{,}182Q_{DC}]\} \text{ [E/h]} \quad (10)$$

W przypadku dwóch pasów ruchu, na wlocie B strumienie BD i DB mogą korzystać z prawego lub lewego pasa ruchu i wtedy przepustowość:

$$C_{BD} = X_4\{627 + 14w_{pd} - Y[0{,}364(Q_{AC} + Q_{AD}) + 0{,}144Q_{AB} + 0{,}52Q_{CB} + 0{,}229(Q_{AC} + Q_{CD})]\} \text{ [E/h]} \quad (11)$$

gdzie: $X_4 = X_2\ [1 + 0{,}0006(W_{lB} - 150)]$ dla prawego pasa ruchu i

$X_4 = X_3$ dla pasa lewego

Udział pojazdów strumieniami BD korzystających z prawego pasa ruchu określa się ze wzorów:

$$(1 + \varphi_{BA})/2 \text{ jeżeli } \varphi_{BA} = Q_{BA}/C_{BA} < 1 \quad (12)$$

$$1 \text{ jeżeli } \varphi_{BA} > 1$$

Przepustowość pozostałych relacji wyraża się analogicznymi wzorami, zaś przepustowość pojedynczego pasa z wlotu podporządkowanego wynosi:

$$C_{BAC} = \frac{100}{\frac{BA}{C_{BA}} + \frac{BC}{C_{BC}}} \quad (12)$$

Dane na podstawie których określono powyższe zależności regresyjne, charakteryzował duży rozrzut wartości przepustowości relacji podporządkowanych, a wyniki wykazały, że nieistotny wpływ na przepustowość mają takie czynniki jak: spadki, promienie skrętów i kąt skrzyżowania. Do głównych uproszczeń metody PICADY należą:

— założenia liniowej zależności przepustowości relacji podporządkowanych od sumy natężeń ruchu relacji nadrzędnych,

— niedocenianie wpływu dławienia [7] i korzyści płynących z wydzielonych pasów ruchu dla relacji skrętnych,

— niespójne modele przepustowości i strat czasu.

Metoda ma najsilniejsze podstawy empiryczne ze wszystkich znanych metod. PICADY 2 uwzględnia wpływ krótkich poszerzeń na wlotach i wpływ blokowania pojazdów drogi głównej przez pojazdy skręcające z niej w lewo, czego nie uwzględniał program PICADY.

Istotną cechą metody PICADY jest wprowadzenie prostego modelowania niestacjonarności ruchu w godzinie. Dla odtworzenia wahań ruchu i przepustowości modelowany okres dzieli się na interwały 5—15 minut, w okresie których natężenia ruchu uważa się za stałe. Kolejki i straty czasu pojazdów obliczone na końcu pierwszego interwału przenosi się na następny itd.

Ważne dla użytkownika jest to, że natężenia ruchu mogą być zadane — zależnie od posiadanych danych — w różnej postaci, bowiem program, wymagający natężeń ruchu w każdym interwale przetwarza dane ruchowe dostarczone:

1) w formie histogramu natężeń ruchu dla każdego interwału,

2) przez podanie dla każdego z wlotów czasów t_1, t_2 i t_3, kiedy natężenia zaczynają rosnąć w kierunku szczytu, osiągają szczyt i przestają szybko maleć oraz odpowiadających im natężeń q_1, q_2 i q_3 (rys. 2). Z tych danych program syntetyzuje histogram według profilu teoretycznego,

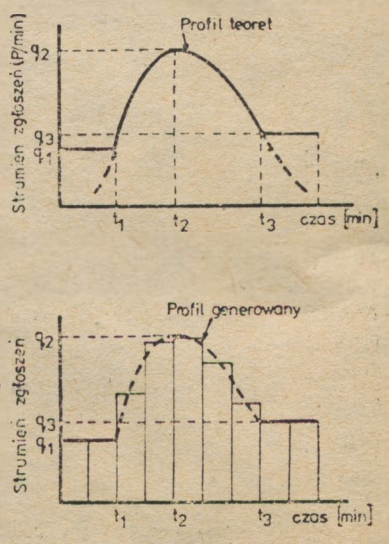
3) w postaci natężeń dla czterech kolejnych godzin obejmujących okres szczytu Q_1 [E/h],

4) w postaci natężenia w godzinach szczytu z uwzględnieniem struktury kierunkowej; program syntetyzuje symetryczny profil według rozkładu normalnego, przy czym $q_1 = q_3 = \frac{2}{3} q_2$.

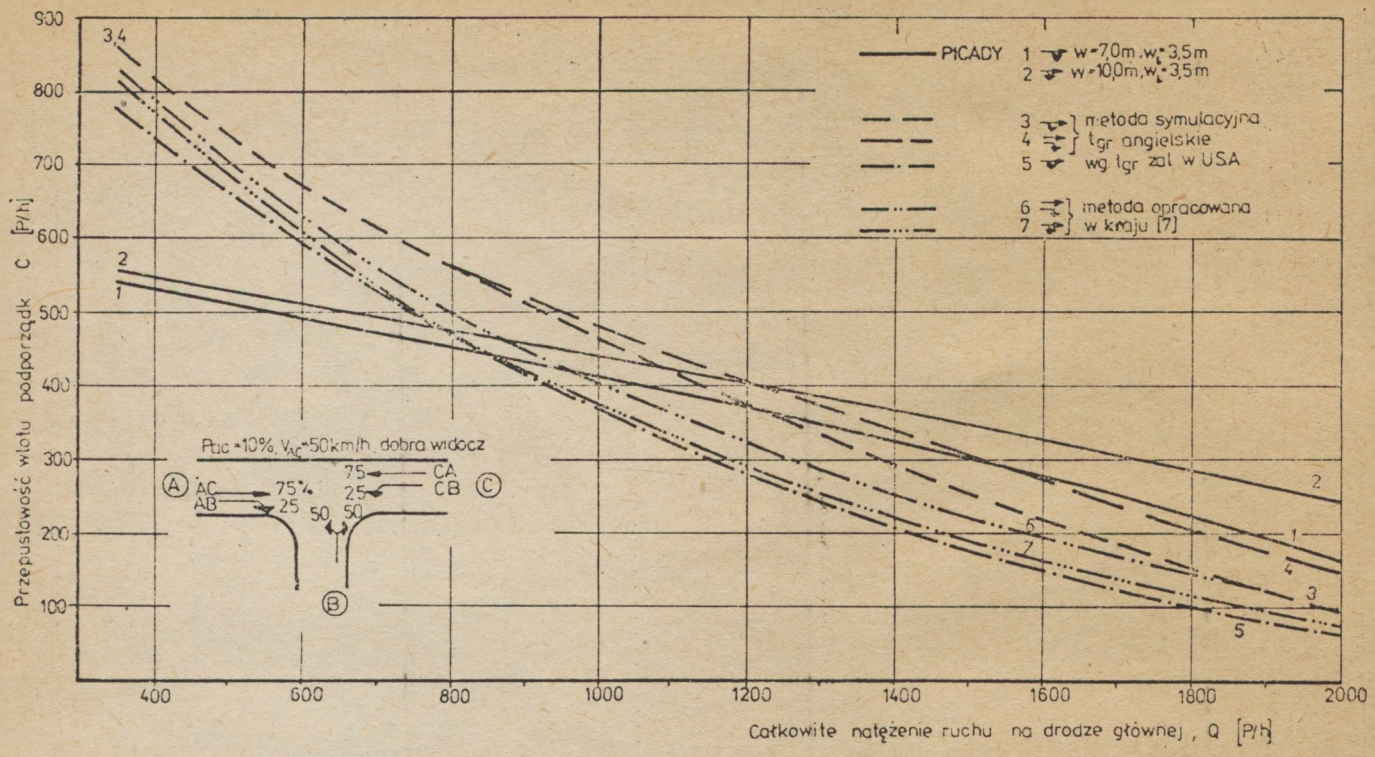
Relacje skrętne mogą być określane procentowo bądź przez podanie wartości natężeń, a przy braku tych danych program przyjmuje na wlocie podporządkowanym strukturę kierunkową, jak podano na rys. 1.

Ważną cechą metody jest jej komputeryzacja. Opracowano wersję na duży komputer i mikrokomputer (64 Kb) oraz wersję konwersacyjną w postaci pytań i odpowiedzi.

Wydruk, obok danych zawiera dla poszczególnych przedziałów czasu: wartości natężeń ruchu, przepustowości, długości kolejek oraz ruchowe i tzw. geometryczne (wynikające z geometrii skrzyżowania i torów przejazdów) straty



Rys. 2. Profile strumienia zgłoszeń w metodach PICADY 2 i Arcady 2



Rys. 3. Porównanie przepustowości wlotu podporządkowanego obliczonych według metod: PICADY, HCM-85 i polskiej

czasu. Komputeryzacja wraz z dobrze opracowaną instrukcją znacznie poszerzyła zakres użytkowania metody.

Przeprowadzone przez autora porównanie metody PICADY z metodą polską opracowaną przy zastosowaniu metody symulacji, dla angielskich wartości granicznych odstępów czasowych (krótszych od polskich) wykazało, że metoda PICADY daje znacznie zawyżone wartości przepustowości przy dużych natężeniach ruchu na drodze głównej (rys. 3). Wynika to między innymi z wyższej kultury jazdy i częstego wpuszczanie pojazdów z wlotów podporządkowanych na drogę główną przez znajdujących się tam kierowców. Przewiduje się jednak wykorzystanie zależności przepustowości od geometrii (metody PICADY) w opracowywanej nowej wersji polskiej metody [13].

Metoda HCM — 1985

Nowe wydanie Highway Capacity Manual obejmuje również metodę analizy przepustowości skrzyżowań czteroramiennych i włączeń o wlotach drogi podporządkowanej znakami: „ustąp pierwszeństwa przejazdu" i „stop" [9]. Procedury metody amerykańskiej są oparte na metodzie niemieckiej opublikowanej w 1972 r. [4], do której podobna jest pod względem procedury obliczeniowej metoda zalecana u nas w kraju [7]. Na podstawie ograniczonych liczebnie studiów weryfikacyjnych zmodyfikowano nieco metodę wprowadzając inne, mniejsze wartości granicznych odstępów czasu t_{gr} i zmniejszając liczbę poziomów swobody do sześciu (A — F) oraz zmieniając wartości progowe, tzw. rezerwy przepustowości stanowiącej kryterium oceny warunków ruchu w metodzie [7].

Założenia metody

Metoda wychodzi z procesu akceptacji luk pomiędzy pojazdami na drodze głównej przez kierowców z wlotów podporządkowanych. Wykorzystanie luk zależy od:

— rozkładu luk czasu w potoku z pierwszeństwem przejazdu,
— decyzji kierowcy o wykorzystaniu luk dla dokonania określonego manewru.

W metodzie założono losowy rozkład luk w potoku ruchu na drodze głównej, a zatem skrzyżowania leżące w zasięgu oddziaływania sygnalizacji mogą mieć w obliczeniach zaniżoną przepustowość, która w tym przypadku jest również uzależniona od odległości od sygnalizacji, struktury ruchu i od planów sygnalizacji. Sytuacja taka może dotyczyć wielu skrzyżowań miejskich.

Zakłada się, że ruch z drogi podporządkowanej nie wpływa na ruch na drodze głównej. Założenie to jest zasadniczo słuszne przy natężeniach ruchu poniżej przepustowości. Na strumień pojazdów skręcających w lewo z drogi głównej oddziałują pojazdy z przeciwległego wlotu drogi głównej jadące na wprost i w prawo. Zakłada się przy tym hierarchiczny system wykorzystywania luk czasowych, tj. następującą kolejność manewrów:

1) skręty w prawo z wlotu podporządkowanego,
2) skręty w lewo z drogi głównej,
3) relacje na wprost z wlotów podporządkowanych,
4) skręty w lewo z wlotów podporządkowanych.

Procedura obliczeniowa obejmuje:

a) określenie istniejących warunków geometrycznych i ruchowych na skrzyżowaniu,

b) określenie wielkości granicznego odstępu czasowego t_{gr} w potoku relacji nadrzędnych dla każdej z relacji podporządkowanych,

c) określenie relacji nadrzędnych i ich natężenia N_n — dla każdej relacji podporządkowanej,

d) określenie przepustowości „luk" dla każdej z relacji podporządkowanych,

e) uwzględnienię zatłoczenia ruchu na drodze głównej (dławienie ruchu) i ewentualnego wykorzystywania przez pojazdy różnych relacji podporządkowanych wspólnych pasów ruchu.

Dane do obliczeń

Podstawowe dane do analizy przepustowości są podobne jak w innych metodach obliczania przepustowości skrzyżowań i obejmują: liczbę pasów ruchu i ich wykorzystanie, kanalizację ruchu, pochylenie wlotu, promień skrętu i kąt wlotu, odległości widoczności.

Każdy z tych czynników ma istotny wpływ na wykorzystanie luk i na wielkość t_{gr}. Odległości widoczności, promienie skrętu i kąty wlotów mogą być określone w przybliżeniu.

Liczba pasów ruchu i ich wykorzystanie jest najważniejszym czynnikiem. Kanalizacja eliminuje niektóre relacje nadrzędne i zmniejsza wpływ dławienia.

Tabela 1. **Przeliczniki na pojazdy umowne dla skrzyżowań z pierwszeństwem przejazdu**

Typ pojazdu	spadek				
	—4%	—2%	0%	+2%	+4%
Motocykle	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7
Samochody osobowe	0,8	0,9	1,0	1,2	1,4
Sam. ciężarowe. (Pojazdy rekreacyjne)	1,0	1,2	1,5	2,0	3,0
Samochody ciężarowe z naczepami i przyczepami	1,2	1,5	2,0	3,0	6,0
Średnio wszystkie pojazdy**	0,9	1,0	1,1	1,4	1,7

* jednoczłonowe poj. ciężarowe
** jeśli nie jest znana struktura rodzajowa pojazdów (odpowiada 20% sc — przyp. autora)

Analiza przepustowości może być przeprowadzona w odniesieniu do godziny szczytu lub okresu 15-minutowego, a wtedy natężenie ruchu należy podzielić przez współczynnik nierównomierności godzinowej γ_{15}. Do obliczeń przepustowości relacji podporządkowanych, wielkości natężeń należy przeliczyć na pojazdy umowne, których wartości podano w tabeli 1. Oprócz geometrii i natężeń, do obliczeń należy pomierzyć prędkość ruchu na drodze głównej.

Natężenie relacji nadrzędnych

Natężenie relacji nadrzędnych N_n (natężenie kolidujące) dla danej relacji jest równe sumie natężeń relacji nadrzędnych, które mogą wejść w kolizję z daną relacją.

Analizując relacje kolidujące należy uwzględnić kanalizację ruchu, szersze wloty i wyloty.

Zasady ustalania N_n dla danej relacji podporządkowanej są takie same jak w metodzie podanej w [7].

Graniczny odstęp czasowy

Graniczny odstęp czasowy t_{gr} jest definiowany jako medialny odstęp czasu pomiędzy dwoma kolejnymi pojazdami w potoku ruchu na drodze głównej, który jest akceptowany przez kierowców dla wykonania danego rodzaju manewru.

Wielkość t_{gr} zależy od kilku czynników, przede wszystkim od:

1) rodzaju manewru pojazdu podporządkowanego,
2) rodzaju podporządkowania wlotu,
3) prędkości ruchu i liczby pasów ruchu na drodze głównej,
4) warunków geometrycznych i otoczenia skrzyżowania.

Rodzaj manewru jest najważniejszym czynnikiem. Im bardziej złożony manewr, tym dłuższa luka jest potrzebna do jego wykonania. Oznakowanie wlotu wpływa również na wielkość luki granicznej, gdyż ruszenie z pozycji zatrzymanej przy znaku „stop" wymaga dłuższej luki.

Tabela 2. **Wartości granicznych odstępów czasowych t_{gr} w HCM-85**

Rodzaj manewru Rodzaj podporządkowania (znaki)	Wartości t_{gr} dla sam. osobowych [s]			
	średnia prędkość na drodze głównej ok.: 50 km/h[3])		90 km/h	
	Liczba pasów na drodze głównej			
	2	4	2	4
Skręt w prawo z wlotu podporządkowanego przy znaku:				
— podporządkowania 1)	5,0	5,0	5,5(6,0)	5,5(6,0)
— stop	5,5(6,0)	5,5(6,0)	6,5(7,0)	6,5(7,0)
Skręt w lewo z drogi głównej	5,0	5,5	5,5	6,0
Na wprost z wlotu podpodporządkowanego przy znaku:				
— podporządkowania	5,5(6,0)	6,0(6,5)	6,5(7,0)	7,0(8,0)
— stop	6,0(7,0)	6,5(7,5)	7,5(8,0)	8,0(9,0)
Skręt w lewo z wlotu podporządkowanego przy znaku:				
— podporządkowania	6,0(6,5)	6,5(7,0)	7,0(8,0)	7,5(9,0)
— stop	6,5(7,5)	7,0(8,0)	8,0(9,0)	8,5(10,0)

1) znak: „ustęp pierwszeństwa przejazdu"
2) w nawiasach podano wartości według oryginalnej metody RFN [4]
3) dla innych wartości należy interpolować

Prędkość na drodze głównej ma również, według HCM-85, wpływ na wielkość odstępu granicznego. Przy wzroście prędkości ruchu na drodze głównej, kierowcy stają się ostrożniejsi w wykorzystywaniu luk, ze względu na większe zagrożenie, a zatem akceptują większe luki. Również przy większej liczbie pasów ruchu na drodze głównej wzrasta t_{gr} z uwagi na trudność w selekcji luk przy ruchu po wielu pasach. Czynniki geometryczne, takie jak: skanalizowane pasy dla relacji skrętnych, większe promienie skrętów, kąt włączenia — ułatwiają wykonanie manewrów i skracają t_{gr}, zaś ograniczenia widoczności mają odwrotny efekt. Metoda zakłada dobre warunki atmosferyczne, światło dzienne, dobrą nawierzchnię i brak wypadków. W ogólności warunki gorsze od podanych wyżej wpływają na wydłużenie odstępu t_{gr}. Wartości graniczne luki podano w tabeli 2., a poprawki w tabeli 3.

Przepustowość możliwa

Wartości przepustowości możliwej relacji C_{mr} odczytuje się z wykresu podstawowego (rys. 4) dla ustalonych uprzednio wartości granicznego odstępu czasowego t_{gr} i natężenia relacji nadrzędnych N_n. Dla uzyskania rzeczywistej przepustości relacji (wlotu) należy skorzystać ze wzoru:

$$C_{wr} = C_{mr} \cdot f_{ac} \cdot f_d \tag{14}$$

gdzie:

f_{ac} — współczynnik uwzględniający wpływ struktury ruchu i pochyleń na wlocie,
f_d — współczynnik dławienia.

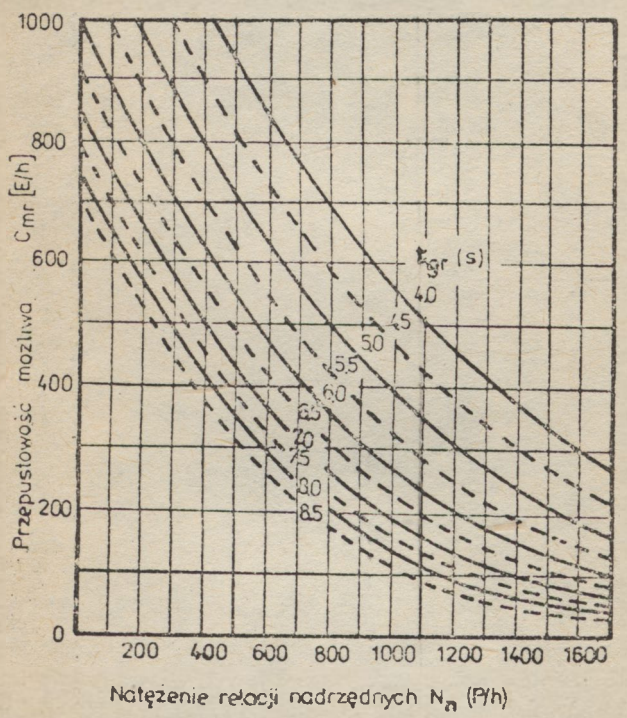
Wpływ zatłoczenia na drodze głównej

Na skrzyżowaniach z pierwszeństwem przejazdu luki wykorzystuje się w sposób hierachiczny i kiedy wzrastają natężenia ruchu strumieni o wyższej hierarchii, może to powodować blokowanie ruchu pojazdów relacji o niższej hierarchii (dławienie). Metoda zakłada jedynie wpływ za-

Tabela 3. Poprawki do podanych w tabeli 2 wartości t_{gr}

Warunki	$\Delta\ t_{gr}$ [s]
Przy skręcie w prawo z wlotu podporządkowanego:	
— jeśli R > 15 m lub kąt skrętu $\alpha < 60°$	— 0,5
— jeśli przewidziano pas przyspieszenia	— 1,0
Przy zaludnieniu > 250 000	— 0,5
Przy ograniczonej widoczności	do + 1,0

Łączna wartość poprawki nie może przekroczyć ± 1,0 s, zaś maksymalny t_{gr} — 8,5 s



Rys. 4. Wykresy do wyznaczania przepustowości możliwej relacji w HCM-85

kłóceń na drodze głównej na przepustowość wlotu podporządkowanego, przy braku zakłóceń na innych wlotach. Przy założonej kolejności wykorzystywania luk dławienie występuje w przypadkach kiedy:

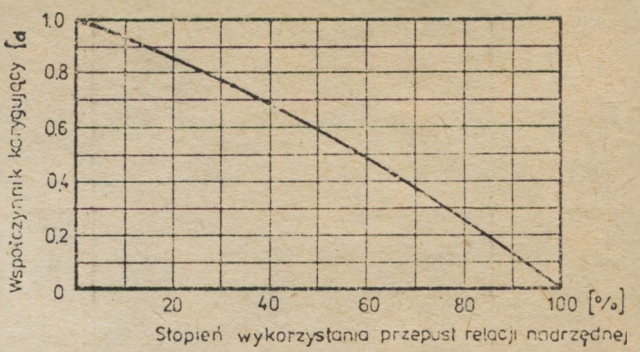
a) skręty w lewo z drogi głównej „dławią" ruch pojazdów skręcających w lewo i jadących na wprost z wlotów podporządkowanych,

b) relacje na wprost i w prawo z wlotu podporządkowanego na skrzyżowaniu czterowlotowym dławią ruch skrętów w lewo z wlotów podporządkowanych.

W procedurze obliczeniowej wpływ dławienia uwzględnia się przy użyciu jednego współczynnika korygującego f_d na włączeniu, bądź iloczynu dwóch lub nawet czterech współczynników $f_{d1} \div f_{d4}$ na pełnym skrzyżowaniu czterowlotowym.

Wartość współczynika korygującego ze względu na dławienie można wyznaczyć z wykresu (rys. 5), przy czym wcześniej należy wyznaczyć przepustowość i stopień jej wykorzystania dla realizacji dławiącej.

Analiza przepustowości możliwej zakłada, że wszystkie relacje mają wyłączny dostęp do luk. Dostępność do luk jest jednak ograniczona w przypadku relacji o niższym priorytecie. Obliczenia dotychczasowe zakładają, że każda relacja podporządkowana ma wydzielony pas ruchu.



Rys. 5. Wykres do wyznaczania współczynnika fd

Kryterium oceny poziomów swobody ruchu

Kryterium oceny przepustowości jest oparte na tzw. rezerwie przepustowości ΔC, tj. różnicy pomiędzy przepustowością pasa ruchu (lub wlotu) C_w, a wielkością natężenia ruchu Q_w: $\Delta C = C_w - Q_w$. Tablica 4 podaje klasyfikację warunków ruchu według HCM-85.

Tabela 4. Kryteria oceny poziomów swobody ruchu na skrzyżowaniach z pierwszeństwem przejazdu

Rezerwa przepustowości Δ C [E/h]	Poziom swobody	Straty czasu
> 400	A	małe lub żadne
300 — 399	B	krótkie
200 — 299	C	przeciętne
100 — 199	D	długie
0 — 99	E	bardzo długie
*	F	*

* natężenie zgłoszeń przewyższa przepustowość

Metoda HCM-85 zawiera jak widać niewiele zmian w porównaniu z opublikowaną w 1972 r. metodą RFN. Nie uwzględnia skrzyżowań z ruchem okrężnym i z powierzchniami akumulacyjnymi na skrzyżowaniu. W zakończeniu zastrzega się, że decyzji o instalacji sygnalizacji nie można opierać na wynikach obliczeń przepustowości skrzyżowania bez sygnalizacji, według opisanej metody.

2. Przepustowość rond — metoda ARCADY 2

Metoda i program komputerowy ARCADY 2 (1985 r.) są ulepszoną wersją metody ARCADY, opracowanej przez TRRL w 1980 roku dla analizy przepustowości, długości kolejek i strat czasu pojazdów na wlotach ronda. Program wychodzi z empirycznych równań określających przepustowość wlotu na rondo uzyskanych z bardzo obszernych pomiarów ruchu przeprowadzonych w Wielkiej Brytanii na rondach zarówno małych ($d > 4$ m), jak i dużych oraz na poligonie badawczym TRRL [10].

Rondo traktowane jest w metodzie jako ciąg wlotów połączonych wspólną jezdnią. Przepustowość wlotu C_w jest zależna liniowo od potoku na rondzie Q_r:

$$C_w = F - f_r \cdot Q_r \qquad [E/h] \qquad (15)$$

gdzie: F i f_r są stałymi, zależnymi od geometrii skrzyżowania i wlotu:

$$F = 303 x_2 \cdot k \qquad (16)$$

$$f_r = 0{,}21 f_D \cdot k(1 + 0{,}2 x_2) \qquad (17)$$

gdzie:

$$k = 1 - 0{,}00347(\Phi - 30) - 0{,}978\left(\frac{1}{R} - 0{,}05\right)$$

$$f_D = 1 + 0{,}5\left(1 + exp\,\frac{D - 60}{10}\right)$$

$$x_2 = w_o + \frac{w - w_o}{1 + 2f_s}$$

$$f_s = 1{,}6\,\frac{w - w_o}{l'}$$

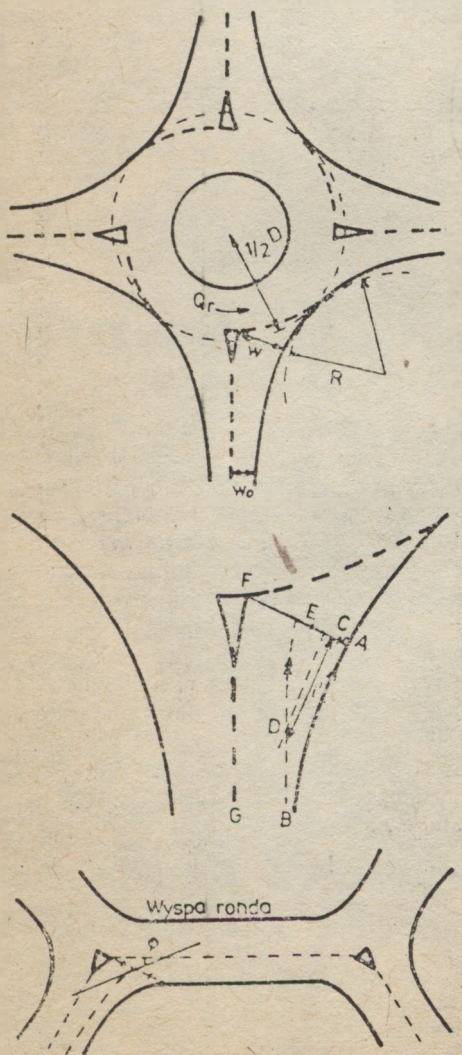
gdzie: w, w_o, R, l', D, w [m] oraz kąt Φ w stopniach jak na rys. 6.

Akceptowane zakresy wartości parametrów są w ARCADY 2 następujące: $w_o = 2{,}2$ — 12 m, $w = 3$ — 16 m, $\Phi = 0$ — 80°, $R \geqslant 3$ m, l' — dowolne, $D \geqslant 13$ m.

W przypadku rond trudność obliczeń przepustowości wynika z faktu, że potoki wokół wyspy ronda Q_r powstają z potoków na wlotach Q_w i odwrotnie; od wielkości Q_r zależą przepustowości wlotów C_w. Z uwagi na to sprzężenie, w obliczeniach przepustowości wykorzystuje się procedurę iteracyjną, zakładając i korygując w obliczeniach wartości przepustowości.

Procedura iteracyjna jest stosowana dla każdego interwału czasu, ponieważ analogicznie jak w metodzie PICADY 2 opisanej wcześniej zastosowano w ARCADY 2 modelowanie niestacjonarności ruchu w godzinie szczytu.

W metodzie ARCADY 2 jest zastosowanych szereg elementów identycznych jak w PICADY 2, a mianowicie: modelowanie niestacjonarności, cztery formy wprowadzania danych ruchowych, trzy wersje programów komputerowych. Metoda ARCADY 2 uwzględnia również trzy dodatkowe elementy właściwe rondom: uwzględnia geometryczne straty czasu na rondach, pozwala na uwzględnianie zakłóceń powodowanych przejściami dla pieszych (z pierwszeństwem) na wylotach oraz możliwością predykcji liczby wypadków na podstawie danych ruchowych i geometrycznych.



Rys. 6. Geometryczne parametry ronda do wzorów na przepustowość wlotu

Chociaż ronda nie są zbyt popularnym rozwiązaniem w naszym kraju, należy zwrócić uwagę, że po sukcesach brytyjskich w projektowaniu rond, ronda o mniejszych wyspach i poszerzonych wlotach stają się ponownie pożytecznym typem skrzyżowania w krajach zachodnioeuropejskich. Doświadczenia brytyjskie wskazują, że teoria przeplatania nie jest właściwa dla rond o mniejszych średnicach, gdzie jest stosowana teoria akceptacji luk. Wobec tych doświadczeń podane wzory mogą być przydatne do oceny przepustowości, a także projektowania rond w Polsce.

3. Wnioski z analizy metody użytkowanej w kraju

Metoda obliczania przepustowości i oceny warunków ruchu skrzyżowań bez sygnalizacji została opracowana w Polsce na podstawie badań empirycznych oraz symulacyjnych realizowanych w latach 1975÷78. Zatem od opracowania metody [7] i jej wdrożenia do praktyki projektowej upłynęło już siedem lat. W tym okresie zespół autorski prowadził dalsze prace, zwłaszcza nad doskonaleniem numerycznych modeli ruchu. Prace te wskazują na możliwość doskonalenia metody obliczeniowej tym bardziej, że zebrano również bogaty zasób doświadczeń w zakresie wykorzystywania metody w praktyce projektowej oraz w dydaktyce.

Dla przeprowadzenia badań dotyczących oceny metody przez jej potencjalnych użytkowników, przeprowadzono badania ankietowe zwracając się do 40 instytucji objętych dystrybucją instrukcji użytkowania metody z pytaniami dotyczącymi: między innymi:

— wykorzystywania instrukcji;
— prostoty instrukcji, jej układu, redakcji i ilustracji przykładami;
— pojęć, podstawowych definicji i założeń metody oraz jej poszczególnych procedur obliczeniowych;
— celowości komputeryzacji metody.

Analiza 18 odpowiedzi wskazuje na to, że metoda jest użytkowana głównie do analizy istniejących skrzyżowań, a w dalszej kolejności do projektowania skrzyżowań nowych. Przeszło połowa respondentów uznała metodę za zbyt skomplikowaną, co niewątpliwie wynika z dużej pracochłonności obliczeń, szczególnie skrzyżowań czteroramiennych. Komputeryzację metody wraz z opracowaniem instrukcji użytkowania programu uznało za celowe 80% ankietowanych, co wynika z coraz szerszego dostępu do komputerów oraz mikrokomputerów. Respondenci wysuwają częściowo sprzeczne ze sobą postulaty: uwzględnienia innych, spotykanych w praktyce projektowej przypadków i uproszczenia metody.

Generalnie można stwierdzić, że analizowana metoda obliczeniowa sprawdziła się w praktyce projektowej, jednakże przesłanki wynikające z prac badawczych prowadzonych w Politechnice Krakowskiej i za granicą, jak również z ocen użytkowników metody wskazują na potrzebę jej nowelizacji. Celowe jest zwłaszcza uwzględnienie niestacjonarności ruchu i w większym zakresie wpływu czynnika geometrycznego na przepustowość relacji.

Analiza metod zagranicznych wskazuje na celowość opracowywania własnych metod uwzględniających wyniki badań krajowych i zagranicznych. Wyjątkiem są w tym przypadku

ronda, dla których bardzo bogate doświadczenia brytyjskie nie mają odpowiednika w innych krajach i stąd metoda ARCADY jest jedyną, którą można rekomendować do analizy przepustowości rond.

Opracowanie programów na komputery i mikrokomputery znacznie rozszerza zakres korzystania z metod i ich właściwego użytkowania, to jest optymalnego projektowania za które trudno uznać takie, które ogranicza się do sprawdzenia przepustowości.

Piśmiennictwo

[1] *Highway Capacity Manual*. Special Report 87, Highway Research Board, Washington D.C., 1965.
[2] Webster. F. V., Cobbe B. M.: *Traffic Signals*, Road Research Technical Paper No. 56, HMSO London 1966.
[3] Miller A. J.: *The Capacity of Signalized Intersections in Australia*, ARRB Bulletin 3, 1968.
[4] *Capacity of At-Grade Junctions*, OECD Research Group, OECD, Paris, 1974.
[5] *Traffic Capacity of Major Routes*, OECD, Road Transport Research, Paris, 1983.
[6] Peterson Bo. E., Hansson A., Bang K. L.: *Swedish Capacity Manual*, Transportation Research Board TRR 667, 1978.
[7] *Instrukcja obliczania przepustowości skrzyżowań bez sygnalizacji świetlnej*, CZDP MK Warszawa 1979.
[8] Semmens Marie C.; PICADY 2:: *An Enhanced Program to Model Capacities, Queues and Delays at Major/Minor Priority Junctions*, TRRL Research Report 36, Crowthorne, 1985.
[9] *Highway Capacity Manual*, Special Report 209 Transportation Research Board, Washington, 1985.
[10] Semmens Marie C.; ARCADY 2: *An Enhanced Program to Model Capacities*, Queues and Delays at Roundabouts, TRRL Research Report 35, Crowthorne, 1985.
[11] Akcelik R.: *Traffic Signals: Capacity and Timing Analysis*, Australian Road Research Board, ARRB Research Record 123, 1981.
[12] Teply S. i inni: *Canadian Capacity Guide for Signalized Intersections*, Institute of Transportation Engineers — District 7, Canada, Toronto, 1984.
[13] Chodur J., Tracz M. i inni: *Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych*, sprawozdanie z I etapu pracy dla CZDP MK, Kraków 1985 (praca nie publikowana).

Z KART HISTORII DROGOWNICTWA

JERZY DUDA

Inst. Kształtowania Środowiska, Oddział Kraków

Asfalt na ulicach – niekoniecznie (głos w sprawie oszczędzania asfaltu)

Kłopoty z zaopatrzeniem w asfalt odczuwają drogowcy od wielu lat, a nasilenie ich datuje się od drugiej połowy lat siedemdziesiątych. Coraz trudniejsza sytuacja z zaopatrzeniem w asfalt przedsiębiorstw i służb drogowych i związane z tym kłopoty, zmusiła resorty: komunikacji i były resort administracji gospodarki terenowej i ochrony środowiska do wydania ostrych zarządzeń ograniczających jego zastosowanie. Minister komunikacji wydał 24. 01. 1978 roku zarządzenie, wg którego asfalt może być stosowany przede wszystkim na drogach sieci podstawowej, a na pozostałych drogach niezbędne roboty należy wykonywać w miarę możliwości używając smoły. W zarządzeniu zabroniono wykonywania nawierzchni bitumicznych na placach składowych, chodnikach, boiskach, parkach i na drogach o niewielkim ruchu. Podobnej treści zarządzenie wydał minister b. AGTiOS — z pominięciem wykorzystywania smoły na terenie miast, a następnie 1. 10. 1980 minister gospodarki materiałowej także w sprawie racjonalnej gospodarki asfaltem. Ostatnie lata przyniosły dalsze pogłębienie deficytu asfaltu, z czego wynikła pilna potrzeba poszukiwania rozwiązań zmierzających do zmniejszenia zużycia asfaltu. Skoncentrowano się w zasadzie na czterech podstawowych kierunkach:

— oszczędzaniu asfaltu wszelkimi dostępnymi metodami, w tym także ograniczeniu różnorodności robót i eliminowaniu asfaltu z konstrukcji nawierzchni;

— zwiększaniu stosowania smół drogowych (poza drogami miejskimi);

— wprowadzaniu nowych materiałów i surowców wtórnych, mogących zastąpić asfalt (w sensie materiałów wiążących);

— zwiększaniu trwałości nawierzchni drogowych i eliminowaniu tym samym częstych remontów kapitalnych (spowodowanych najczęściej złym wykonawstwem).

Wydaje się jednak, że oszczędności z tytułu wprowadzenia podanych kierunków, które przecież wymagały odpowiednich nakładów i czasu na ich wdrożenie, tylko w części mogłyby zmniejszyć deficyt asfaltu sięgający według opracowań Komisji Asfaltowej w 1985 roku od 450 do 910 tys. ton, a w 1990 roku od 1300 do 2000 tys. ton w skali rocznej. Wytworzyła się sytuacja wielce niekorzystna dla drogownictwa biorąc pod uwagę fakt, że polska technika drogowa charakteryzuje się niskimi wskaźnikami zużycia asfaltów w stosunku do innych państw. Czy to znaczy, że optymizm drogowców przełomu XIX i XX wieku, którzy w asfalcie znaleźli najdoskonalszy w historii cywilizacji materiał do budowy nawierzchni dróg i ulic ma się przerodzić w pesymizm drogowców przełomu wieków XX i XXI, pozbawionych możliwości budowania takich nawierzchni z powodu braku asfaltu?

Opinia drogowców o asfalcie i nawierzchniach asfaltowych nie zmieniła się w ciągu ostatnich 100 lat i nie ukrywają oni swojego zachwytu tak jak drogowcy sprzed 100 lat zafascynowani zaletami asfaltu starali się dostępnymi metodami przekonywć opinię społeczną i administrację do powszechnego stosowania na drogach i ulicach. Profesor Haywood, były starszy inżynież miasta Londynu, uznawał asfalt stanowczo za najlepszy i najracjonalniejszy materiał do pokrywania ulic, był również zdania, że „jest on prawie niezniszczalny". Pod względem kosztów uważano, że w najbliższym czasie (w pierwszych latach XX wieku) może okazać się ekonomiczniejszy od granitu. Specjaliści przewidywali, że „ogólne wprowadzenie bruku asfaltowego w głównych dzielnicach miast jest tylko kwestią czasu tak samo jak zastosowanie światła elektrycznego".

Przewidywania z końca XIX wieku okazały się prorocze i wszystko wydawało się — zwłaszcza po uzyskaniu asfaltu z destylacji ropy naftowej — bardzo pomyślne. Optymizm był uzasadniony, rozwój badań nad zastosowaniem nawierzchni asfaltowych gwarantował szybką wręcz błyskawiczną ich karierę przede wszystkim w miastach.

Co jednok ciekawe — to wszystko nie przysłaniało oczu drogowcom, nie eliminowało innych rodzajów nawierzchni znanych wcześniej i z powodzeniem stosowanych na drogach i ulicach. Drogowcy nie rezygnowali ze znakomitych nawierzchni kamiennych — tzw. bruków, prowadzono poszukiwania rozwiązań mogących zostąpić kamień czymś tań-



Profesor Stanisław Datka

40 lat działalności naukowej i dydaktycznej

Stanisław Datka urodzony 13 czerwca 1910 r. ukończył w 1939 r. studia na Wydziale Inżynierii Lądowej i Wodnej Politechniki Lwowskiej. Dyplom inżyniera dróg i mostów uzyskał w 1946 r. na Wydziałach Politechnicznych Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie. Stopień naukowy doktora nauk technicznych uzyskał w 1961 r. na Wydziale Budownictwa Lądowego Politechniki Krakowskiej na podstawie rozprawy doktorskiej pt. „Kryteria techniczno-ekonomiczne stosowania żużla wielkopiecowego z Huty im. Lenina w drogownictwie". Stopień naukowy doktora habilitowanego (wówczas docenta) uzyskał w 1965 r. również na Wydziale Budownictwa Lądowego Politechniki Krakowskiej; tytuł pracy habilitacyjnej: „Podstawy wymiarowania ścieków drogowych".

Pracę zawodową rozpoczął w 1937 r. w Małopolskich Zakładach Melioracyjnych i Technicznych we Lwowie przy wykonywaniu robót ziemnych i kanalizacyjnych oraz jako projektant kanalizacji miasta Jarosławia. W latach 1942—1944 pracował w Spółdzielni Inżynierskо-Melioracyjnej we Lwowie przy projektowaniu i wykonywaniu robót ziemnych i drogowych oraz regulacji rzek i melioracji. W latach 1946—1947 pracował w Zarządzie Miejskim — Oddziale Drogowym w Krakowie przy budowie dróg i mostów, zaś w latach 1951—1960 w Biurze Studiów i Projektów Budownictwa Komunalnego w Krakowie kolejno jako projektant, kierownik pracowni, główny specjalista i weryfikator w zakresie budowy dróg. Od 1952—1972 r. był również ekspertem i koreferentem projektów dróg i ulic Wojewódzkiej i Miejskiej Komisji Planowania Gospodarczego w Krakowie. Wykonał też w ramach Zakładów Doświadczalnych Politechniki Krakowskiej wiele badań, ekspertyz drogowych oraz projektów dróg, ulic i placów.

Pracę naukowo-dydaktyczną prowadzi Stanisław Datka nieprzerwanie przez 40 lat od 1946 r. do dnia dzisiejszego w Katedrze Budowy Dróg i Ulic; po reorganizacji w Instytucie Dróg, Kolei i Mostów Politechniki Krakowskiej, kolejno jako starszy asystent i adiunkt, od 1955 r. jako zastępca profesora i starszy wykładowca, od 1965 r. jako docent, a od 1975 r. jako profesor nadzwyczajny.

W latach 1968—1970 był kierownikiem Katedry Budowy Dróg i Ulic później Zakładu Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu, będąc równocześnie od 1970 do 1976 r. zastępcą dyrektora Instytutu ds. Badań Naukowych, a od 1976 do 1980 r. Dyrektorem Instytutu Dróg, Kolei i Mostów.

Mimo formalnego przejścia na emeryturę w 1980 r. w dalszym ciągu pracuje aktywnie na uczelni na 1/2 etatu jako profesor nadzwyczajny prowadząc wykłady i prace dyplomowe.

Dorobek naukowy prof. St. Datki obejmuje — poza pracą doktorską i habilitacyjną — 3 podręczniki („Odwodnienie dróg i ulic", „Budownictwo betonowe tom XV — Drogi — Lotniska — Koleje — Budowle Techniczne" — ze współautorem, „Drogowe roboty ziemne" ze współautorami), 2 skrypty („Ulice" oraz „Przewodnik do ćwiczeń z inżynierii ruchu" — ze współautorem), kilkadziesiąt artykułów i komunikatów naukowych a ponadto wiele nie opublikowanych prac naukowo-badawczych dla gospodarki narodowej.

Pod opieką prof. St. Datki przeprowadzono 3 przewody habilitacyjne oraz 7 prac doktorskich — wszystkie prace zostały wyróżnione i nagrodzone. Ponadto jest autorem recenzji szeregu prac habilitacyjnych i doktorskich. —

Prof. St. Datka jest jednym z nielicznych drogowców, których zakres zainteresowań naukowych i dydaktycznych jest tak szeroki. Prace prof. St. Datki obejmują zagadnienia budownictwa drogowego, projektowania dróg i ulic, inżynierii ruchu oraz technologii materiałów i nawierzchni drogowych. Prof. St. Datka w pierwszych latach tworzenia się uczelni organizował i kierował laboratorium drogowym, później wprowadził na Politechnice Krakowskiej specjalizację inżynieria ruchu i był kierownikiem studium podyplomowego z tego zakresu.

Prof. St. Datka aktywnie pracuje w wielu radach naukowych z zakresu drogownictwa.

W okresie swej 40-letniej pracy na uczelni pełnił wiele funkcji organizacyjnych i społecznych w organach uczelnianych i wydziałowych, m.in. funkcję prodziekana ds. studiów dla pracujących. Również obecnie bierze czynny udział w pracach Rady Wydziału Budownictwa Lądowego Politechniki Krakowskiej.

Prof. St. Datka jest wychowawcą wielu inżynierów budownictwa drogowego. Prace dyplomowe przez Niego prowadzone zdobywały nagrody na licznych konkursach, a w szczególności dwukrotnie I miejsce w ogólnopolskim konkursie „Złota myśl dla kraju".

Jako oficer rezerwy brał udział w kampanii wrześniowej 1939 r. w obronie Warszawy, gdzie został ranny.

Za swą działalność zawodową, naukową i dydaktyczną otrzymał wiele odznaczeń państwowych, resortowych i stowarzyszeniowych wśród których wymienić należy przede wszystkim Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski, tytuł Zasłużonego Nauczyciela PRL, Medal Komisji Edukacji Narodowej, Medal 40-lecia PRL, tytuł Członka Honorowego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji.

Otrzymał 5 nagród Ministra Nauki Szkolnictwa Wyższego i Techniki (w tym 4 indywidualne) za działalność naukową, publicystyczną, dydaktyczną i rozwój młodej kadry naukowej.

Z okazji pięknego Jubileuszu dziękujemy Profesorowi za ogromny dotychczasowy wkład i zaangażowanie we wszystkich poczynaniach, jakie były Jego udziałem. Życzymy kielu jeszcze lat dalszej owocnej pracy dla dobra drogownictwa, a w szczególności szerokich rzesz adeptów sztuki inżynierskiej, a także prawdziwej satysfakcji z wyników swej pracy.

MIECZYSŁAW JAXA-ROŻEN

Instytut Dróg, Kolei i Mostów Politechniki Krakowskiej

XMT REPORT

	START TIME	USAGE TIME	TX PAGES	RX PAGES	RESULT
OTHER FACSIMILE	APR. 23 12:12PM	00'46	01	00	OK

Prof. R. Krzyżanek fax 0-58 47-12-50

Z głębokim żalem zawiadamiamy, że w dniu 18 kwietnia 1996 roku w wieku 86 lat zmarł **Prof. dr hab. inż. Stanisław Datka**, wychowawca wielu pokoleń drogowców i chyba ostatni z Profesorów, który zajmował się w swojej karierze całym polem drogownictwa; od materiałów i nawierzchni, przez roboty ziemne, odwodnienie, projektowanie do inżynierii ruchu.

Profesor Stanisław Datka, były Dyrektor Instytutu Dróg Kolei i Mostów, Kierownik Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu, Prodziekan Wydziału Budownictwa Lądowego, był odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Medalem Edukacji Narodowej, Tytułem Zasłużonego Nauczyciela, Medalem Wasiutyńskich i był Honorowym Członkiem SITK.

Uroczystości pogrzebowe rozpoczną się na Cmentarzu Batowickim (Prądnik Czer–wony) o godz. 12.20 we czwartek 25 kwietnia 1996 r.

Z głębokim smutkiem

KIEROWNIK KATEDRY

prof. zw. dr hab. inż. Marian Tracz

KATEDRA BUDOWY DRÓG i INŻYNIERII RUCHU
POLITECHNIKA KRAKOWSKA 31-155 Kraków ul.Warszawska 24
WYDZIAŁ INŻYNIERII LĄDOWEJ tel.(0-12) 32-53-60
INSTYTUT DRÓG, KOLEI i MOSTÓW telex: 032468 PL fax: 48-12-338451
Prof.zw.dr hab.inż. Marian Tracz - Kierownik Katedry **E-mail: MT@SONYA.WIL.PK.EDU.PL**

Sz. Pan
Prof.dr hab.inż. Ryszard Krystek
Kierownik Katedry Inżynierii Drogowej
Politechnika Gdańska
80-952 Gdańsk, ul. Narutowicza 11
fax: 058-47-11-47

Kraków, 22 kwietnia 1996 r.

Szanowny Panie Profesorze,

Z głębokim żalem zawiadamiamy, że w dniu 18 kwietnia 1996 roku w wieku 86 lat zmarł **Prof. dr hab. inż. Stanisław Datka**, wychowawca wielu pokoleń drogowców i chyba ostatni z Profesorów, który zajmował się w swojej karierze całym polem drogownictwa; od materiałów i nawierzchni, przez roboty ziemne, odwodnienie, projektowanie do inżynierii ruchu.

Profesor Stanisław Datka, były Dyrektor Instytutu Dróg Kolei i Mostów, Kierownik Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu, Prodziekan Wydziału Budownictwa Lądowego, był odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Medalem Edukacji Narodowej, Tytułem Zasłużonego Nauczyciela, Medalem Wasiutyńskich i był Honorowym Członkiem SITK.

Uroczystości pogrzebowe rozpoczną się na Cmentarzu Batowickim (Prądnik Czer–wony) o godz. 12.20 we czwartek 25 kwietnia 1996 r.

Z głębokim smutkiem

KIEROWNIK KATEDRY
prof.zw.dr hab.inż. Marian Tracz

XMT REPORT

	START TIME	USAGE TIME	TX PAGES	RX PAGES	RESULT
OTHER FACSIMILE	APR. 23 2:55PM	00'47	01	00	OK

nawierzchni, przez roboty ziemne, odwodnienie, projektowanie do inżynierii ruchu.

Profesor Stanisław Datka, były Dyrektor Instytutu Dróg Kolei i Mostów, Kierownik Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu, Prodziekan Wydziału Budownictwa Lądowego, wieloletni członek Sekcji Inżynierii Komunikacyjnej KILiW PAN, był odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Medalem Edukacji Narodowej, Tytułem Zasłużonego Nauczyciela, Medalem Wasiutyńskich i był Honorowym Członkiem SITK.

Uroczystości pogrzebowe rozpoczną się na Cmentarzu Batowickim (Prądnik Czerwony) w Krakowie o godz. 12.20 we czwartek 25 kwietnia 1996 r.

Z poważaniem

KIEROWNIK KATEDRY

prof. zw. dr hab. inż. Marian Tracz

Mgr inż. Jerzy Bajer

KATEDRA BUDOWY DRÓG i INŻYNIERII RUCHU
POLITECHNIKA KRAKOWSKA
WYDZIAŁ INŻYNIERII LĄDOWEJ
INSTYTUT DRÓG, KOLEI i MOSTÓW
Prof.zw.dr hab.inż. Marian Tracz - Kierownik Katedry
31-155 Kraków ul.Warszawska 24
tel.(0-12) 32-53-60
telex: 032468 PL fax: 48-12-338451
E-mail: MT@SONYA.WIL.PK.EDU.PL

Sz. Pan
Mgr inż. Jerzy Bajer
Dyrektor Naczelny DODP Kraków
fax: (12) - **11-01-18**

Kraków, 22 kwietnia 1996 r.

Szanowny Panie Dyrektorze,

Z głębokim żalem zawiadamiamy, że w dniu 18 kwietnia 1996 roku w wieku 86 lat zmarł **Prof. dr hab. inż. Stanisław Datka**, wychowawca wielu pokoleń drogowców i chyba ostatni z Profesorów, który zajmował się w swojej karierze całym polem drogownictwa; od materiałów i nawierzchni, przez roboty ziemne, odwodnienie, projektowanie do inżynierii ruchu.

Profesor Stanisław Datka, były Dyrektor Instytutu Dróg Kolei i Mostów, Kierownik Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu, Prodziekan Wydziału Budownictwa Lądowego, wieloletni członek Sekcji Inżynierii Komunikacyjnej KILiW PAN, był odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Medalem Edukacji Narodowej, Tytułem Zasłużonego Nauczyciela, Medalem Wasiutyńskich i był Honorowym Członkiem SITK.

Uroczystości pogrzebowe rozpoczną się na Cmentarzu Batowickim (Prądnik Czerwony) w Krakowie o godz. 12.20 we czwartek 25 kwietnia 1996 r.

Z poważaniem

KIEROWNIK KATEDRY
prof. zw. dr hab. inż. Marian Tracz

Mgr inż. Jerzy Bajer

XMT REPORT

No.	OTHER FACSIMILE	START TIME	USAGE TIME	TX PAGES	RX PAGES	RESULT
01	TRANSPROJEKT Kra	APR. 23 3:02PM	00'47	01	00	OK

Profesor Stanisław Datka, były Dyrektor Instytutu Dróg Kolei i Mostów, Kierownik Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu, Prodziekan Wydziału Budownictwa Lądowego, wieloletni członek Sekcji Inżynierii Komunikacyjnej KILiW PAN, był odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Medalem Edukacji Narodowej, Tytułem Zasłużonego Nauczyciela, Medalem Wasiutyńskich i był Honorowym Członkiem SITK.

Uroczystości pogrzebowe rozpoczną się na Cmentarzu Batowickim (Prądnik Czerwony) w Krakowie o godz. 12.20 we czwartek 25 kwietnia 1996 r.

Z poważaniem

KIEROWNIK KATEDRY

prof. zw. dr hab. inż. Marian Tracz

KATEDRA BUDOWY DRÓG i INŻYNIERII RUCHU
POLITECHNIKA KRAKOWSKA 31-155 Kraków ul.Warszawska 24
WYDZIAŁ INŻYNIERII LĄDOWEJ tel.(0-12) 32-53-60
INSTYTUT DRÓG, KOLEI i MOSTÓW telex: 032468 PL fax: 48-12-338451
Prof.zw.dr hab.inż. Marian Tracz - Kierownik Katedry **E-mail: MT@SONYA.WIL.PK.EDU.PL**

Sz. Pan
Mgr inż. Tadeusz Słowakiewicz
Dyrektor Transprojekt Kraków
fax: (12) - **11-12-65**

Kraków, 22 kwietnia 1996 r.

Szanowny Panie Dyrektorze,

Z głębokim żalem zawiadamiamy, że w dniu 18 kwietnia 1996 roku w wieku 86 lat zmarł **Prof. dr hab. inż. Stanisław Datka**, wychowawca wielu pokoleń drogowców i chyba ostatni z Profesorów, który zajmował się w swojej karierze całym polem drogownictwa; od materiałów i nawierzchni, przez roboty ziemne, odwodnienie, projektowanie do inżynierii ruchu.

Profesor Stanisław Datka, były Dyrektor Instytutu Dróg Kolei i Mostów, Kierownik Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu, Prodziekan Wydziału Budownictwa Lądowego, wieloletni członek Sekcji Inżynierii Komunikacyjnej KILiW PAN, był odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Medalem Edukacji Narodowej, Tytułem Zasłużonego Nauczyciela, Medalem Wasiutyńskich i był Honorowym Członkiem SITK.

Uroczystości pogrzebowe rozpoczną się na Cmentarzu Batowickim (Prądnik Czerwony) w Krakowie o godz. 12.20 we czwartek 25 kwietnia 1996 r.

Z poważaniem

KIEROWNIK KATEDRY

prof. zw. dr hab. inż. Marian Tracz

XMT REPORT

No.	OTHER FACSIMILE	START TIME	USAGE TIME	TX PAGES	RX PAGES	RESULT
01	gr 48 12 37 29 97	APR. 23 2:58PM	00'57	01	00	OK

nawierzchni, przez roboty ziemne, odwodnienie, projekt

Profesor Stanisław Datka, były Dyrektor Instytutu Dróg Kolei i Mostów, Kierownik Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu, Prodziekan Wydziału Budownictwa Lądowego, wieloletni członek Sekcji Inżynierii Komunikacyjnej KILiW PAN, był odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Medalem Edukacji Narodowej, Tytułem Zasłużonego Nauczyciela, Medalem Wasiutyńskich i był Honorowym Członkiem SITK.

Uroczystości pogrzebowe rozpoczną się na Cmentarzu Batowickim (Prądnik Czerwony) w Krakowie o godz. 12.20 we czwartek 25 kwietnia 1996 r.

Z poważaniem

KIEROWNIK KATEDRY

prof. zw. dr hab. inż. Marian Tracz

KATEDRA BUDOWY DRÓG i INŻYNIERII RUCHU
POLITECHNIKA KRAKOWSKA 31-155 Kraków ul.Warszawska 24
WYDZIAŁ INŻYNIERII LĄDOWEJ tel.(0-12) 32-53-60
INSTYTUT DRÓG , KOLEI i MOSTÓW telex: 032468 PL fax: 48-12-338451
Prof.zw.dr hab.inż. Marian Tracz - Kierownik Katedry **E-mail: MT@SONYA.WIL.PK.EDU.PL**

Sz. Pan
Mgr inż. Józef Racoń
Dyrektor WDDM Kraków
fax: (12) - 37-28-97

Kraków, 22 kwietnia 1996 r.

Szanowny Panie Dyrektorze,

Z głębokim żalem zawiadamiamy, że w dniu 18 kwietnia 1996 roku w wieku 86 lat zmarł **Prof. dr hab. inż. Stanisław Datka**, wychowawca wielu pokoleń drogowców i chyba ostatni z Profesorów, który zajmował się w swojej karierze całym polem drogownictwa; od materiałów i nawierzchni, przez roboty ziemne, odwodnienie, projektowanie do inżynierii ruchu.

Profesor Stanisław Datka, były Dyrektor Instytutu Dróg Kolei i Mostów, Kierownik Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu, Prodziekan Wydziału Budownictwa Lądowego, wieloletni członek Sekcji Inżynierii Komunikacyjnej KILiW PAN, był odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Medalem Edukacji Narodowej, Tytułem Zasłużonego Nauczyciela, Medalem Wasiutyńskich i był Honorowym Członkiem SITK.

Uroczystości pogrzebowe rozpoczną się na Cmentarzu Batowickim (Prądnik Czerwony) w Krakowie o godz. 12.20 we czwartek 25 kwietnia 1996 r.

Z poważaniem

KIEROWNIK KATEDRY
prof. zw. dr hab. inż. Marian Tracz

XMT REPORT

No.	OTHER FACSIMILE	START TIME	USAGE TIME	TX PAGES	RX PAGES	RESULT
01	POLITECHNIKA SW	APR.23 11:53AM	01'20	01	00	OK

Szanowny Panie Dziekanie,
Szanowni Pracownicy Zakładu
Budowy Dróg i Inzynierii Ruchu

Z głębokim żalem zawiadamiamy, że w dniu 18 kwietnia 1996 roku w wieku 86 lat zmarł **Prof. dr hab. inż. Stanisław Datka**, wychowawca wielu pokoleń drogowców i chyba ostatni z Profesorów, który zajmował się w swojej karierze całym polem drogownictwa; od materiałów i nawierzchni, przez roboty ziemne, odwodnienie, projektowanie do inżynierii ruchu.

Profesor Stanisław Datka, były Dyrektor Instytutu Dróg Kolei i Mostów, Kierownik Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu, Prodziekan Wydziału Budownictwa Lądowego, był odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Medalem Edukacji Narodowej, Tytułem Zasłużonego Nauczyciela, Medalem Wasiutyńskich i był Honorowym Członkiem SITK.

Uroczystości pogrzebowe rozpoczną się na Cmentarzu Batowickim (Prądnik Czerwony) w Krakowie o godz. 12.20 we czwartek 25 kwietnia 1996 r.

Z głębokim smutkiem

KIEROWNIK KATEDRY

prof. zw. dr hab. inż. Marian Tracz

KATEDRA BUDOWY DRÓG i INŻYNIERII RUCHU
POLITECHNIKA KRAKOWSKA 31-155 Kraków ul.Warszawska 24
WYDZIAŁ INŻYNIERII LĄDOWEJ tel.(0-12) 32-53-60
INSTYTUT DRÓG, KOLEI i MOSTÓW telex: 032468 PL fax: 48-12-338451
Prof.zw.dr hab.inż. Marian Tracz - Kierownik Katedry **E-mail: MT@SONYA.WIL.PK.EDU.PL**

Kraków, 22 kwietnia 1996 r.

Sz. Pan
Doc dr inż. Czesław Lewinowski
Dziekan Wydziału Budownictwa Lądowego
Politechnika Świetokrzyska
Al.1000-lecia Państwa Polskiego 1
25-314 Kielce
fax: (041)- 437-84

Szanowny Panie Dziekanie,
Szanowni Pracownicy Zakładu
Budowy Dróg i Inzynierii Ruchu

Z głębokim żalem zawiadamiamy, że w dniu 18 kwietnia 1996 roku w wieku 86 lat zmarł **Prof. dr hab. inż. Stanisław Datka**, wychowawca wielu pokoleń drogowców i chyba ostatni z Profesorów, który zajmował się w swojej karierze całym polem drogownictwa; od materiałów i nawierzchni, przez roboty ziemne, odwodnienie, projektowanie do inżynierii ruchu.

Profesor Stanisław Datka, były Dyrektor Instytutu Dróg Kolei i Mostów, Kierownik Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu, Prodziekan Wydziału Budownictwa Lądowego, był odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Medalem Edukacji Narodowej, Tytułem Zasłużonego Nauczyciela, Medalem Wasiutyńskich i był Honorowym Członkiem SITK.

Uroczystości pogrzebowe rozpoczną się na Cmentarzu Batowickim (Prądnik Czerwony) w Krakowie o godz. 12.20 we czwartek 25 kwietnia 1996 r.

Z głębokim smutkiem

KIEROWNIK KATEDRY
prof. zw. dr hab. inż. Marian Tracz

XMT REPORT

No.	OTHER FACSIMILE	START TIME	USAGE TIME	TX PAGES	RX PAGES	RESULT
01	p.INSTYTUT INZYNIE	APR.23 12:01PM	00'45	01	00	OK

Szanowny Panie Profesorze,

Z głębokim żalem zawiadamiamy, że w dniu 18 kwietnia 1996 roku w wieku 86 lat zmarł **Prof.dr hab.inż. Stanisław Datka**, wychowawca wielu pokoleń drogowców i chyba ostatni z Profesorów, który zajmował się w swojej karierze całym polem drogownictwa; od materiałów i nawierzchni, przez roboty ziemne, odwodnienie, projektowanie do inżynierii ruchu.

Profesor Stanisław Datka, były Dyrektor Instytutu Dróg Kolei i Mostów, Kierownik Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu, Prodziekan Wydziału Budownictwa Lądowego, był odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Medalem Edukacji Narodowej, Tytułem Zasłużonego Nauczyciela, Medalem Wasiutyńskich i był Honorowym Członkiem SITK.

Uroczystości pogrzebowe rozpoczną się na Cmentarzu Batowickim (Prądnik Czer- wony) o godz. 12.20 we czwartek 25 kwietnia 1996 r.

Z głębokim smutkiem

KIEROWNIK KATEDRY

prof. zw. dr hab. inż. Marian Tracz

KATEDRA BUDOWY DRÓG i INŻYNIERII RUCHU
POLITECHNIKA KRAKOWSKA 31-155 Kraków ul.Warszawska 24
WYDZIAŁ INŻYNIERII LĄDOWEJ tel.(0-12) 32-53-60
INSTYTUT DRÓG, KOLEI i MOSTÓW telex: 032468 PL fax: 48-12-338451
Prof.zw.dr hab.inż. Marian Tracz - Kierownik Katedry **E-mail: MT@SONYA.WIL.PK.EDU.PL**

Kraków, 22 kwietnia 1996 r.

Sz. Pan
Prof.dr inż. Bogdan Stypułkowski
Dyrektor Instytutu Inżynierii Lądowej
Politechnika Wrocławska
50-370 Wrocław,
Wybrzeże Wyspiańskiego 27
fax: 071-211889

Szanowny Panie Profesorze,

Z głębokim żalem zawiadamiamy, że w dniu 18 kwietnia 1996 roku w wieku 86 lat zmarł **Prof.dr hab.inż. Stanisław Datka**, wychowawca wielu pokoleń drogowców i chyba ostatni z Profesorów, który zajmował się w swojej karierze całym polem drogownictwa; od materiałów i nawierzchni, przez roboty ziemne, odwodnienie, projektowanie do inżynierii ruchu.

Profesor Stanisław Datka, były Dyrektor Instytutu Dróg Kolei i Mostów, Kierownik Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu, Prodziekan Wydziału Budownictwa Lądowego, był odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Medalem Edukacji Narodowej, Tytułem Zasłużonego Nauczyciela, Medalem Wasiutyńskich i był Honorowym Członkiem SITK.

Uroczystości pogrzebowe rozpoczną się na Cmentarzu Batowickim (Prądnik Czer- wony) o godz. 12.20 we czwartek 25 kwietnia 1996 r.

Z głębokim smutkiem

KIEROWNIK KATEDRY
prof. zw. dr hab. inż. Marian Tracz

XMT REPORT

No.	OTHER FACSIMILE	START TIME	USAGE TIME	TX PAGES	RX PAGES	RESULT
01		APR.23 12:07PM	01'22	01	00	OK

Szanowni Panowie,

Z głębokim żalem zawiadamiamy, że w dniu 18 kwietnia 1996 roku w wieku 86 lat zmarł **Prof. dr hab. inż. Stanisław Datka**, wychowawca wielu pokoleń drogowców i chyba ostatni z Profesorów, który zajmował się w swojej karierze całym polem drogownictwa; od materiałów i nawierzchni, przez roboty ziemne, odwodnienie, projektowanie do inżynierii ruchu.

Profesor Stanisław Datka, były Dyrektor Instytutu Dróg Kolei i Mostów, Kierownik Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu, Prodziekan Wydziału Budownictwa Lądowego, wieloletni członek Sekcji Inżynierii Komunikacyjnej KILiW PAN, był odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Medalem Edukacji Narodowej, Tytułem Zasłużonego Nauczyciela, Medalem Wasiutyńskich i był Honorowym Członkiem SITK.

Uroczystości pogrzebowe rozpoczną się na Cmentarzu Batowickim (Prądnik Czerwony) w Krakowie o godz. 12.20 we czwartek 25 kwietnia 1996 r.

Z głębokim smutkiem

KIEROWNIK KATEDRY

prof. zw. dr hab. inż. Marian Tracz

KATEDRA BUDOWY DRÓG i INŻYNIERII RUCHU
POLITECHNIKA KRAKOWSKA 31-155 Kraków ul.Warszawska 24
WYDZIAŁ INŻYNIERII LĄDOWEJ tel.(0-12) 32-53-60
INSTYTUT DRÓG, KOLEI i MOSTÓW telex: 032468 PL fax: 48-12-338451
Prof.zw.dr hab.inż. Marian Tracz - Kierownik Katedry **E-mail: MT@SONYA.WIL.PK.EDU.PL**

Sz. Panowie **Kraków, 22 kwietnia 1996 r.**
Prof. zw.dr inż. Wojciech Suchorzewski
Przewodniczący Sekcji Inżynierii
Komunikacyjnej KLiW PAN,
Kierownik Katedry,
Prof.dr hab.inż. Wojciech Radomski
Dyrektor Instytutu
Dróg i Mostów
ul. Armii Ludowej 16, 00-637 Warszawa
fax: **(22) - 25 37 27**, 25-89-46

Szanowni Panowie,

Z głębokim żalem zawiadamiamy, że w dniu 18 kwietnia 1996 roku w wieku 86 lat zmarł **Prof. dr hab. inż. Stanisław Datka**, wychowawca wielu pokoleń drogowców i chyba ostatni z Profesorów, który zajmował się w swojej karierze całym polem drogownictwa; od materiałów i nawierzchni, przez roboty ziemne, odwodnienie, projektowanie do inżynierii ruchu.

Profesor Stanisław Datka, były Dyrektor Instytutu Dróg Kolei i Mostów, Kierownik Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu, Prodziekan Wydziału Budownictwa Lądowego, wieloletni członek Sekcji Inżynierii Komunikacyjnej KILiW PAN, był odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Medalem Edukacji Narodowej, Tytułem Zasłużonego Nauczyciela, Medalem Wasiutyńskich i był Honorowym Członkiem SITK.

Uroczystości pogrzebowe rozpoczną się na Cmentarzu Batowickim (Prądnik Czerwony) w Krakowie o godz. 12.20 we czwartek 25 kwietnia 1996 r.

Z głębokim smutkiem

KIEROWNIK KATEDRY
prof.zw.dr hab.inż. Marian Tracz

KATEDRA BUDOWY DRÓG I INŻYNIERII RUCHU
POLITECHNIKA KRAKOWSKA
WYDZIAŁ INŻYNIERII LĄDOWEJ
INSTYTUT DRÓG, KOLEI I MOSTÓW

XMT REPORT

No.	OTHER FACSIMILE	START TIME	USAGE TIME	TX PAGES	RX PAGES	RESULT
01	0P22111792	APR.23 12:09PM	00'44	01	00	OK

Z głębokim żalem zawiadamiamy, że w dniu 18 kwietnia 1996 roku w wieku 86 lat zmarł **Prof. dr hab. inż. Stanisław Datka**, wychowawca wielu pokoleń drogowców i chyba ostatni z Profesorów, który zajmował się w swojej karierze całym polem drogownictwa; od materiałów i nawierzchni, przez roboty ziemne, odwodnienie, projektowanie do inżynierii ruchu.

Profesor Stanisław Datka, były Dyrektor Instytutu Dróg Kolei i Mostów, Kierownik Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu, Prodziekan Wydziału Budownictwa Lądowego, były wieloletni Członek Rady Naukowej IBDiM, był odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Medalem Edukacji Narodowej, Tytułem Zasłużonego Nauczyciela, Medalem Wasiutyńskich i był Honorowym Członkiem SITK.

Uroczystości pogrzebowe rozpoczną się na Cmentarzu Batowickim (Prądnik Czerwony) w Krakowie o godz. 12.20 we czwartek 25 kwietnia 1996 r.

Z głębokim smutkiem

KIEROWNIK KATEDRY

prof. zw. dr hab. inż. Marian Tracz

KATEDRA BUDOWY DRÓG i INŻYNIERII RUCHU
POLITECHNIKA KRAKOWSKA 31-155 Kraków ul.Warszawska 24
WYDZIAŁ INŻYNIERII LĄDOWEJ tel.(0-12) 32-53-60
INSTYTUT DRÓG, KOLEI i MOSTÓW telex: 032468 PL fax: 48-12-338451
Prof.zw.dr hab.inż. Marian Tracz - Kierownik Katedry **E-mail: MT@SONYA.WIL.PK.EDU.PL**

Kraków, 22 kwietnia 1996 r.

Sz. Panowie
Dr inż Leszek Rafalski, Dyrektor Instytutu,
Prof.dr inż. Jan Pachowski
Instytut Badawczy Dróg i Mostów
03-301 Warszawa, ul. Jagiellońska 80
fax: (022) - 11-17-92

Szanowny Panowie,

Z głębokim żalem zawiadamiamy, że w dniu 18 kwietnia 1996 roku w wieku 86 lat zmarł **Prof. dr hab. inż. Stanisław Datka**, wychowawca wielu pokoleń drogowców i chyba ostatni z Profesorów, który zajmował się w swojej karierze całym polem drogownictwa; od materiałów i nawierzchni, przez roboty ziemne, odwodnienie, projektowanie do inżynierii ruchu.

Profesor Stanisław Datka, były Dyrektor Instytutu Dróg Kolei i Mostów, Kierownik Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu, Prodziekan Wydziału Budownictwa Lądowego, były wieloletni Członek Rady Naukowej IBDiM, był odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Medalem Edukacji Narodowej, Tytułem Zasłużonego Nauczyciela, Medalem Wasiutyńskich i był Honorowym Członkiem SITK.

Uroczystości pogrzebowe rozpoczną się na Cmentarzu Batowickim (Prądnik Czerwony) w Krakowie o godz. 12.20 we czwartek 25 kwietnia 1996 r.

Z głębokim smutkiem

KIEROWNIK KATEDRY
prof.zw. dr hab. inż. Marian Tracz

XMT REPORT

No.	OTHER FACSIMILE	START TIME	USAGE TIME	TX PAGES	RX PAGES	RESULT
01	POLITECHNIKA LUB	APR. 23 12:14PM	00'58	01	00	OK

Z głębokim żalem zawiadamiamy, że w dniu 18 kwietnia 1996 roku w wieku 86 lat zmarł **Prof. dr hab. inż. Stanisław Datka**, wychowawca wielu pokoleń drogowców i chyba ostatni z Profesorów, który zajmował się w swojej karierze całym polem drogownictwa; od materiałów i nawierzchni, przez roboty ziemne, odwodnienie, projektowanie do inżynierii ruchu.

Profesor Stanisław Datka, były Dyrektor Instytutu Dróg Kolei i Mostów, Kierownik Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu, Prodziekan Wydziału Budownictwa Lądowego, wieloletni członek Sekcji Inżynierii Komunikacyjnej KILiW PAN, był odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Medalem Edukacji Narodowej, Tytułem Zasłużonego Nauczyciela, Medalem Wasiutyńskich i był Honorowym Członkiem SITK.

Uroczystości pogrzebowe rozpoczną się na Cmentarzu Batowickim (Prądnik Czerwony) w Krakowie o godz. 12.20 we czwartek 25 kwietnia 1996 r.

Z głębokim smutkiem

KIEROWNIK KATEDRY

prof. zw. dr hab. inż. Marian Tracz

KATEDRA BUDOWY DRÓG i INŻYNIERII RUCHU
POLITECHNIKA KRAKOWSKA
WYDZIAŁ INŻYNIERII LĄDOWEJ
INSTYTUT DRÓG, KOLEI i MOSTÓW
Prof.zw.dr hab.inż. Marian Tracz - Kierownik Katedry
31-155 Kraków ul.Warszawska 24
tel.(0-12) 32-53-60
telex: 032468 PL fax: 48-12-338451
E-mail: MT@SONYA.WIL.PK.EDU.PL

Sz. Pan
Prof. P.Lub.Dr hab.inż. Jan Kukiełka
Dziekan Wydziału
Inżynierii Budowlanej i Sanitarnej
Politechnika Lubelska
20-618 Lublin, ul. Nadbystrzycka 40
fax: (81) - 556-948

Kraków, 22 kwietnia 1996 r.

Szanowny Panie Dziekanie,

Z głębokim żalem zawiadamiamy, że w dniu 18 kwietnia 1996 roku w wieku 86 lat zmarł **Prof. dr hab. inż. Stanisław Datka**, wychowawca wielu pokoleń drogowców i chyba ostatni z Profesorów, który zajmował się w swojej karierze całym polem drogownictwa; od materiałów i nawierzchni, przez roboty ziemne, odwodnienie, projektowanie do inżynierii ruchu.

Profesor Stanisław Datka, były Dyrektor Instytutu Dróg Kolei i Mostów, Kierownik Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu, Prodziekan Wydziału Budownictwa Lądowego, wieloletni członek Sekcji Inżynierii Komunikacyjnej KILiW PAN, był odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Medalem Edukacji Narodowej, Tytułem Zasłużonego Nauczyciela, Medalem Wasiutyńskich i był Honorowym Członkiem SITK.

Uroczystości pogrzebowe rozpoczną się na Cmentarzu Batowickim (Prądnik Czerwony) w Krakowie o godz. 12.20 we czwartek 25 kwietnia 1996 r.

Z głębokim smutkiem

KIEROWNIK KATEDRY
prof.zw. dr hab. inż. Marian Tracz

XMT REPORT

No.	OTHER FACSIMILE	START TIME	USAGE TIME	TX PAGES	RX PAGES	RESULT
01	012 11 94 16	APR. 23 2:52PM	00'52	01	00	OK

Z głębokim żalem zawiadamiamy, że [illegible]

Prof. dr hab. inż. Stanisław Datka, wychowawca wielu pokoleń drogowców i chyba ostatni z Profesorów, który zajmował się w swojej karierze całym polem drogownictwa; od materiałów i nawierzchni, przez roboty ziemne, odwodnienie, projektowanie do inżynierii ruchu.

Profesor Stanisław Datka, były Dyrektor Instytutu Dróg Kolei i Mostów, Kierownik Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu, Prodziekan Wydziału Budownictwa Lądowego, wieloletni członek Sekcji Inżynierii Komunikacyjnej KILiW PAN, był odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Medalem Edukacji Narodowej, Tytułem Zasłużonego Nauczyciela, Medalem Wasiutyńskich i był Honorowym Członkiem SITK.

Uroczystości pogrzebowe rozpoczną się na Cmentarzu Batowickim (Prądnik Czerwony) w Krakowie o godz. 12.20 we czwartek 25 kwietnia 1996 r.

Z poważaniem

KIEROWNIK KATEDRY

prof. zw. dr hab. inż. Marian Tracz

KATEDRA BUDOWY DRÓG i INŻYNIERII RUCHU
POLITECHNIKA KRAKOWSKA 31-155 Kraków ul.Warszawska 24
WYDZIAŁ INŻYNIERII LĄDOWEJ tel.(0-12) 32-53-60
INSTYTUT DRÓG, KOLEI i MOSTÓW telex: 032468 PL fax: 48-12-338451
Prof.zw.dr hab.inż. Marian Tracz - Kierownik Katedry **E-mail: MT@SONYA.WIL.PK.EDU.PL**

Sz. Pan
Mgr inż. Paweł Ludwig
Dyrektor Naczelny
Krakowskie Przedsiębiorstwo
Robót Drogowych
Kraków ul. Mogilska
fax: (12) - **119416**

Kraków, 22 kwietnia 1996 r.

Szanowny Panie Dyrektorze,

Z głębokim żalem zawiadamiamy, że w dniu 18 kwietnia 1996 roku w wieku 86 lat zmarł **Prof. dr hab. inż. Stanisław Datka**, wychowawca wielu pokoleń drogowców i chyba ostatni z Profesorów, który zajmował się w swojej karierze całym polem drogownictwa; od materiałów i nawierzchni, przez roboty ziemne, odwodnienie, projektowanie do inżynierii ruchu.

Profesor Stanisław Datka, były Dyrektor Instytutu Dróg Kolei i Mostów, Kierownik Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu, Prodziekan Wydziału Budownictwa Lądowego, wieloletni członek Sekcji Inżynierii Komunikacyjnej KILiW PAN, był odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Medalem Edukacji Narodowej, Tytułem Zasłużonego Nauczyciela, Medalem Wasiutyńskich i był Honorowym Członkiem SITK.

Uroczystości pogrzebowe rozpoczną się na Cmentarzu Batowickim (Prądnik Czerwony) w Krakowie o godz. 12.20 we czwartek 25 kwietnia 1996 r.

Z poważaniem

KIEROWNIK KATEDRY
prof. zw. dr hab. inż. Marian Tracz

XMT REPORT

No.	OTHER FACSIMILE	START TIME	USAGE TIME	TX PAGES	RX PAGES	RESULT
01	4952438491	APR.23 12:16PM	00'53	01	00	OK

Bydgoszcz - 0-52

Z głębokim żalem zawiadamiamy, że w dniu 18 kwietnia 1996 roku w wieku 86 lat zmarł **Prof. dr hab. inż. Stanisław Datka**, wychowawca wielu pokoleń drogowców i chyba ostatni z Profesorów, który zajmował się w swojej karierze całym polem drogownictwa; od materiałów i nawierzchni, przez roboty ziemne, odwodnienie, projektowanie do inżynierii ruchu.

Profesor Stanisław Datka, były Dyrektor Instytutu Dróg Kolei i Mostów, Kierownik Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu, Prodziekan Wydziału Budownictwa Lądowego, wieloletni członek Sekcji Inżynierii Komunikacyjnej KILiW PAN, był odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Medalem Edukacji Narodowej, Tytułem Zasłużonego Nauczyciela, Medalem Wasiutyńskich i był Honorowym Członkiem SITK.

Uroczystości pogrzebowe rozpoczną się na Cmentarzu Batowickim (Prądnik Czerwony) w Krakowie o godz. 12.20 we czwartek 25 kwietnia 1996 r.

Z głębokim smutkiem

KIEROWNIK KATEDRY

prof. zw. dr hab. inż. Marian Tracz

KATEDRA BUDOWY DRÓG i INŻYNIERII RUCHU
POLITECHNIKA KRAKOWSKA 31-155 Kraków ul.Warszawska 24
WYDZIAŁ INŻYNIERII LĄDOWEJ tel.(0-12) 32-53-60
INSTYTUT DRÓG, KOLEI i MOSTÓW telex: 032468 PL fax: 48-12-338451
Prof.zw.dr hab.inż. Marian Tracz - Kierownik Katedry **E-mail: MT@SONYA.WIL.PK.EDU.PL**

Kraków, 22 kwietnia 1996 r.

Sz. Pan
Prof. ATR dr hab.inż. Tomasz Szczuraszek
Kierownik Katedry
Budownictwa Drogowego
ATR Bydgoszcz
Al. Prof. S.Kaliskiego 7
85-796 Bydgoszcz 11
fax: (52) - 438 491

Szanowny Panie Profesorze,

Z głębokim żalem zawiadamiamy, że w dniu 18 kwietnia 1996 roku w wieku 86 lat zmarł **Prof. dr hab. inż. Stanisław Datka**, wychowawca wielu pokoleń drogowców i chyba ostatni z Profesorów, który zajmował się w swojej karierze całym polem drogownictwa; od materiałów i nawierzchni, przez roboty ziemne, odwodnienie, projektowanie do inżynierii ruchu.

Profesor Stanisław Datka, były Dyrektor Instytutu Dróg Kolei i Mostów, Kierownik Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu, Prodziekan Wydziału Budownictwa Lądowego, wieloletni członek Sekcji Inżynierii Komunikacyjnej KILiW PAN, był odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Medalem Edukacji Narodowej, Tytułem Zasłużonego Nauczyciela, Medalem Wasiutyńskich i był Honorowym Członkiem SITK.

Uroczystości pogrzebowe rozpoczną się na Cmentarzu Batowickim (Prądnik Czerwony) w Krakowie o godz. 12.20 we czwartek 25 kwietnia 1996 r.

Z głębokim smutkiem

KIEROWNIK KATEDRY
prof. zw. dr hab. inż. Marian Tracz

1985 rok

Niniejsza księga pamiątkowa stanowi drugą część Kroniki Zakładu Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu. Kronikę tę prowadziła początkowo ten od 1967 roku mgr. Irena Czerkiewska, potem prowadzenie przejęła mgr inż. Marta Niemiec, która prowadziła w latach 1970 - 1981r. Następnie do roku 1985 prowadził kronikę dr. inż. Janusz Chodur, a od 1985 roku prowadzenie kroniki powierzono inż. Claudii Sonnenberg.
W okresie rozpoczynania drugiej części kroniki w Zakładzie Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu pracowały następujące osoby:

1. Prof. dr hab. inż. Stanisław Datka - emeryt
2. Doc. dr hab. inż. Marian Trąca - dyrektor
3. Dr hab. inż. Andrzej Rudnicki - adiunkt
4. Dr inż. Janusz Chodur - adiunkt
5. Dr inż. Janusz Cieśliński - adiunkt
6. Dr inż. Jan Dziedzink - adiunkt
7. Dr inż. Wanda Grzybowska - adiunkt
8. Mgr inż. Mieczysław Jaxa-Rozen - st. wykładowca
9. Mgr inż. Marta Niemiec - st. wykładowca
10. Mgr inż. Stanisław Radosz - st. asystent
11. Mgr inż. Andrzej Tarło - st. asystent
12. Mgr inż. Stanisław Gondek - st. asystent
13. Mgr inż. Stanisław Goca - st. asystent
14. Mgr inż. Józef Felcyński - Specjalista

15. Mgr inż. Marian Kurowski - specjalista
16. Inż. Wanda Sommenberg - specjalista
17. Mgr Marzena Nowakowska - informatyk
18. Aleksander Dobrowolski - st. mistrz
19. Tadeusz Szpala - st. mistrz

Wcześniej odeszli od nas:
1. Mgr inż. Krzysztof Smukalski - wyjazd do Libii
2. Mgr inż. Krzysztof Pierzchała - wyjazd do Iraku
3. Piotr Solarz - redukcja kadr
4. Jolanta Domagała

1 września 1985 roku Doc. dr hab. inż. Marian Tracz objął funkcję Dyrektora Instytutu Dróg, Kolei i Mostów Politechniki Krakowskiej (kadencja 1.IX.85r ÷ 30.VIII 88r), równocześnie pełniąc od 1982r funkcję Kierownika Zakładu Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu.
Funkcję zastępcy d/s dydaktyki objął st. wykładowca mgr inż. Mieczysław Jasa-Rozen, zaś zastępcą d/s naukowych jest Doc. Bożysław Bogdanik.

We wrześniu 1985r wydana została książka pt: "Badania ruchu drogowego" wydana przez WKiŁ Warszawa - jako praca zbiorowa pod redakcją doc. M. Tracza z udziałem autorskim: dr. J. Chodura, mgr. St. Gacy, doc. A. Rudnickiego, mgr St. Gondka i rysunkami inż. H. Sommenberg.

Dr Nauda Grzybowska we wrześniu 85r wzięła udział w międzynarodowej konferencji: „Živičné vozovky ve výzkumu a praxi." – Czeskie Budziejowice, Czechosłowacja z referatem pt: „Niektóre zastosowania siatek i włókin do konstrukcji wzmocnień istniejących nawierzchni."

W Zembrzycach odbyło się we wrześniu 85r. seminarium naukowe Zakładu z udziałem gości zagranicznych oraz pracowników Instytutu nt: „Projektowania skrzyżowań drogowych" (prace badawcze, praktyka projektowa, krytyczne i potrzeby).
Referaty wygłosili: Prof. R.A. Ashworth z University of Sheffield, Prof. W. Brilon z Bochum Universität RFN, dr J. Cieślinski, mgr St. Gaca. Udział w seminarium wzięli również pracownicy z innych Uczelni oraz z Zarządu Autostrad. Celem seminarium było omówienie nowych tendencji kształtowania krytycznych i prac badawczych.

W czasie inauguracji roku akademickiego 1985/86 doc. A. Rudnicki otrzymał nagrodę Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego III stopnia za działalność naukową (praca habilitacyjna), oraz Złotą Odznakę za zasługi dla Ziemi Krakowskiej.
W Politechnice Gdańskiej w czasie inauguracji doc. dr. Traca otrzymał nagrodę Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego II stopnia za cykl książki z zakresu Inżynierii Ruchu.

W dniu nauczyciela mgr inż. Mieczysław Jaxa-Rozen otrzymał nagrodę Rektora II stopnia za osiągnięcia w dziedzinie dydaktyczno – wychowawczej.

W dniach 7 i 8 października odbyła się wycieczka techniczna pracowników i studentów IV i V roku specjalności "Drogi i ulice". W wycieczce wzięło udział 30 studentów oraz pracownicy Zakładu: Prof. St. Datka, Doc. M. Tracz, dr. J. Dziedzink, dr. W. Grzybowski, mgr M. Jaxa-Rożen, mgr M. Kurowski i mgr M. Niemiec. Program wycieczki obejmował zwiedzanie autostrady Kraków - Chrzanów, bazy RDP - Nowy Sącz w Chełmcu, zrealizowanej estakady w Ciężkowicach, wytwórni emulsji w Tarnowie, bazy RDP Tarnów w Dąbrowie Tarnowskiej oraz muzeum drogowego w Szczucinie. W Szczucinie odbyło się również spotkanie uczestników wycieczki z kierownictwem RDP-Tarnów.

W listopadzie 85r przekazano do prowadzonego przez P. Marcelego Bochenka muzeum w Szczucinie 5 modeli mostów drogowych.

1986 rok

W lutym doc. M. Traut objął obowiązki koordynatora II stopnia w Centralnym Programie Badań Podstawowych 02.19 (koordynatorem I stopnia jest Prof. J. Kisilowski), grupa tematyczna 02: „Badanie procesów ruchu i nowych struktur sterowania w transporcie". Obowiązki sekretarza pozostają mgr. M. Nowakowskiej.

W lutym odbyło się inauguracyjne posiedzenie Zespołu Problemów Komunikacyjnych przy Komisji Budownictwa oddziału Krakowskiego PAN, w skład którego zostali powołani: dr J. Cieślikiewicz, dr. J. Chodur, prof. St. Datka, dr J. Dziedzink, dr. W. Grzybowska (sekretarz), dr St. Radosz, doc. A. Rudnicki (przewodniczący), doc M. Traut (członek prezydium).

W dniach 14 ÷ 15 kwietnia odbyła się wycieczka naukowo-techniczna do Warszawy studentów IV i V roku specjalności "Drogi i ulice". Program wycieczki ukierunkowany został na dwa podstawowe zagadnienia tj.:

- technika sterowania ruchem drogowym i nowoczesna aparatura do badań ruchu drogowego, oraz
- rozwiązania komunikacyjne w Warszawie, w tym budowa metra.

Organizatorem wycieczki był dr. Janusz Chodur. Uczestniczyło w niej 30 studentów IV i V roku oraz następujący pracownicy Instytutu: Z-ca Dyrektora st. wykładowca mgr inż. M. Jasza-Rozen, mgr. Marcin Nowakowski, mgr inż. M. Kurowski.

W Instytucie Transportu Politechniki Warszawskiej uczestnicy wycieczki oprócz zwiedzania laboratorium inżynierii ruchu i zapoznania się z urządzeniami pomiarowymi i stenjącymi spotkali się z Prof. Mirosławą Dąbrową-Bajon. Rolę oprowadzającego po warszawskich trasach ruchu ekspresowego i budowie metra a także przewodnika po Warszawie pełnił mgr inż. Augustyn Dobiecki, pracownik BPBKiS „METROPROJEKT". Z bardzo dużym zainteresowaniem uczestników spotkała się też prezentacja prowadzonych w Pracowni Psychologii Komunikacyjnej Szkoły Ruchu Drogowego MO im. F. Żubrzyckiego w Piasecznie.

3 maja na posiedzeniu plenarnym ZOSiTK Krakowa doc. M. Tracz otrzymał Złoty Krzyż Zasługi.

Na akademii 1-majowej Doc M. Tracz otrzymał Złotą Odznakę za zasługi dla Ziemi Krakowskiej.

W dniach od 19-21 czerwca odbyła się w Krakowie konferencja naukowo-techniczna pt.: Inżynierskie problemy w ochronie staromiejskich zespołów zabytkowych w ramach której referaty wygłosili: prof. St. Datka, dr W. Grzybowska, doc. A. Rudnicki, doc. M. Tracz.

W czerwcu w Instytucie Dróg, Kolei i Mostów gościł Prof. R. Lapierre z Aachen RFN - ekspert Biura Programu Budowy Autostrady Północ-Południe, który wygłosił wykład nt.: "Badanie i sterowanie ruchem miejskim".

W dniu 2 lipca na posiedzeniu Rady Wydziału Budownictwa Lądowego P.K. pierwszej części pożegnano

jubileuszom 40-lecia pracy dydaktycznej i naukowej
w Politechnice Krakowskiej prof. St. Datki. Dziekan Wydziału
Budownictwa Lądowego prof. Stefan Piechnik przedstawił
sylwetkę prof. St. Datki, a jego osiągnięcia naukowe
Dyrektor Instytutu Dróg, Kolei i Mostów Doc. M. Tracz.
Okolicznościowe wystąpienia mieli: V-ce Prezydent M. Krakowa
M. Kulig, Dyrektor DODP S. Mamiewski, KPRD J. Dziedzic,
Transportu J. Jaszyniak, RDP Krakow J. Wojtowicz.
Na tym posiedzeniu Rada Wydziału P.K. i Senat P.K.
poparły wniosek o nadanie doc. M. Traczowi tytułu
profesora nadzwyczajnego.

W lipcu został wydany Nr 7/86 Drogownictwa, w którym
ukazały się artykuły poświęcone 40-leciu Zakładu
Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu w P.K., oraz 40-leciu
pracy w Politechnice Krakowskiej prof. St. Datki.
Z tej okazji złożyli artykuły: prof. St. Datka, Doc. A. Rudnicki,
doc. M. Tracz, dr H. Grzybowska, dr. J. Chodur, dr St. Radosz,
mgr J. Jeleński, mgr M. Jaxa-Rożen, dr J. Cieśliński.

W dniach od 6 do 15 września gościem Zakładu był Prof. Peter Hakkesteegt z Delft University of Technology, który prowadził konsultacje z pracownikami Zakładu oraz wygłosił 3 wykłady. Dwa pierwsze wygłosił na konferencji naukowej pt: „Organizacja ruchu w śródmieściu" w Nowym Sączu organizowanej przez Instytut w dniach od 9 ÷ 11.IX.86r., trzeci zaś w M.P.K. w Krakowie przy udziale pracowników Zakładu.
Prof. P. Hakkesteegt wraz z małżonką zwiedzili przy okazji: Wawel, kopalnię soli w Wieliczce, Zakopane, Morskie Oko, Ojców i Częstochowę.

sygnały tygodnia

NR.52/345
'86.10.03.
KRAKÓW

INFORMATOR ROZGŁOŚNI MPK W KRAKOWIE

OFIAROWUJĄ POMOC OŚWIACIE

Trwa w naszym przedsiębiorstwie akcja zbierania deklaracji ofiarowujących 10 zł miesięcznie na Narodowy Czyn Pomocy Szkole. Stan złożonych już deklaracji 26 września wyniósł 249. Najwięcej deklaracji wpłynęło z Zakładu Zaopatrzenia Materiałowego - 72, a Dział Kadr i Dział Ekonomiczny złożyły deklaracje od wszystkich pracowników. Przypominamy, że deklaracje zbierane są w Rozgłośni MPK.

PROF.PETER HAKKESTEEGT W MPK

12 września z inicjatywy Zakładowego Koła SITK, współpracującego z Wydziałem Budownictwa Lądowego Politechniki Krakowskiej, odbył się w naszym przedsiębiorstwie wykład światowej sławy specjalisty w dziedzinie komunikacji miejskiej, dziekana Wydziału Budownictwa Lądowego Politechniki w Delft w Holandii Petera Hakkesteegta, poświęcony metodom sterowania dyspozycyjnego w komunikacji zbiorowej. Profesor mówił między innymi o doświadczeniach i eksperymentach prowadzonych w Amsterdamie i Rotterdamie mających na celu optymalizację kursowania transportu miejskiego w historycznych centrach miejskich. Działania te nie różnią się dużo od eksperymentów przeprowadzonych nie tak dawno i w naszym przedsiębiorstwie, ale trzeba uwzględnić poziom z jakiego startujemy my i Holendrzy, u których częstotliwość kursowania taboru wynosi 3 min., nieregularność kursowania - 10 % a ilość jazd przeciążonych - 10 %/przeciążenie to 20 % przekroczenie napełnienia nominalnego taboru/. Ciekaw jestem jak zareagowaliby prowadzący pojazdy, gdyby wyniki ich pracy /przede wszystkim punktualność jazdy/ były oceniane każdego dnia i wywieszane na tablicy, jak ma to miejsce np. w Utrechcie.

Wywołana wykładem dyskusja naszych służb ruchu i specjalistów z Politechniki Krakowskiej próbowała dać odpowiedź, na ile doświadczenia holenderskie mogą znaleźć zastosowanie w Krakowie. Główny jednak problem to stosunek korzystających z komunikacji zbiorowej do korzystających z komunikacji indywidualnej, który praktycznie w naszych warunkach jest odwrotny. Warto podkreślić, że tego typu wykłady i spotkania są niezwykle cenne, gdyż nie tylko pozwalają poznać światowe kierunki rozwoju komunikacji miejskiej, ale również porównać na ile podejmowane przez nas działania są zgodne z tendencjami światowymi.

A.Z.

DODATKOWE ZADANIA DLA KIEROWNIKÓW ZAKŁADÓW

Jak poinformowali 22 września dyr. Z.Dymek i gł.księgowy M.Jankowski na naradzie kierowników zakładów sytuację eksploatacyjno-ekonomiczną przedsiębiorstwa po ośmiu miesiącach można uznać za pomyślną. Wykonano plan przewozów, uzyskano większy zysk przy zmniejszonych kosztach i zapasach materiałowych. Aby nie popaść w samozadowolenie, a przede wszystkim zrealizować napięte plany całego roku i uzyskać jak najlepsze efekty w ciężkim okresie jesienno-zimowym, dyr. T.Trzmiel sprecyzował kierownikom zadania do końca roku pod rygorem utraty premii. Są wśród nich ogólne - pełna realizacja zadań planowych /wozokilometrów/ oraz poprawa niskiego lub utrzymanie zadowalającego wskaźnika czasu nominalnego - są też zadania szczegółowe dostosowane do sytuacji każdego zakładu. Najczęściej wymieniano problemy: utrzymania się w kosztach, zatrudnieniu, funduszu płac; prowadzenia racjonalnej gospodarki godzinami nadliczbowymi, maksymalnej regeneracji itp. Ustalono też np. minimum miesięcznych wpływów do kasy konduktorskiej w wysokości 1.500 zł na osobę oraz drastyczne ograniczenie przewozów zleconych. Nie obeszło się bez zaakceptowania poprawy czystości taboru czy egzekwowania umundurowania i otablicowania.

Warto odnotować ciekawą dyskusję nad funkcjonowaniem raportów zaufania. Kier.ZNR Wł.Nazimek dość pesymistycznie ocenił trzyletnią praktykę nadawania i cofania owych raportów. Kierownicy zakładów eksploatacyjnych zdecydowanie byli za ich utrzymaniem, choć w nieco zmodyfikowanej formie. Ba, kier.J.Kudłek domagał się ich rozszerzenia na kierowców ZTS. Postanowiono m.in. by raporty wręczać wszystkim prowadzącym pojazdy bezpośrednio po egzaminach, rozwinąć formy honorowania najlepszych, prowadzić kwartalne analizy skuteczności wpływu raportów na bezpieczeństwo i kulturę jazdy.

PS. Na koniec sprawa, która nas bardzo ucieszyła, choć nie przypisujemy sobie żadnych zasług. Publikowaliśmy niedawno protest przeciwko marazmowi kwartalnych narad średniego dozoru - odfajkowywania formalnego sprawy przez "górę", nieprzekazywania głosu "dołów" przez mistrzów. Główny mechanik J.Kucharski przedstawił szczegółową odpowiedź na wnioski i postulaty mistrzów w sprawie wyposażenia zakładów w maszyny i urządzenia. Sądząc z reakcji niektórych kierowników zakładów, mistrzowie nie byli na naradzie zbyt układni i upomnieli się o sprawy pozornie nie do ruszenia. Warto więc dalej drążyć ten temat.

A.L.

AKCJA "ZIMA '86/'87": REJESTRACJA WĘZŁOWYCH POTRZEB

22 września na swym drugim posiedzeniu sztab akcji "Zima '86/'87" poszerzony o kierowników zakładów omówił i zarejestrował podstawowe uwarunkowania działalności wszystkich służb i zakładów w sezonie zimowym. Trudno być optymistą na kredyt ale odniosłem wrażenie, że systemowe podchodzenie do wielu trudnych problemów ma szanse powodzenia - zgłoszono rzeczywiście sprawy węzłowe, uporządkowano je wcześniej bez nerwówki i akcyjności. Jak będzie - poinformujemy na bieżąco.

A.L.

DZIENNIKARZE LVZ O PRZYJAŹNI I WSPÓŁPRACY

23 września odwiedzili nasze przedsiębiorstwo dziennikarze "Leipzigervolkszeitung", lipskiego odpowiednika "Gazety Krakowskiej". Hansa Wernera Studie, redaktora naczelnego, jego zastępcę Joerga Welitzeka oraz Bearbel Müller prowadzącą dział współpracy z zagranicą interesowało wiele zagadnień, a zwłaszcza:

- realizacja w praktyce kierowniczej roli partii tak w mobilizowaniu załogi do pełnego wykonywania zadań eksploatacyjnych jak i w inspirującej działalności politycznej i społecznej zmierzającej do poprawy warunków bhp;

- historia /z podkreśleniem grozy czasu okupacji i patriotycznej postawy naszej załogi/, dzień dzisiejszy i perspektywy rozwoju komunikacji miejskiej;

- organizacja służb socjalnych;

- konkretny przebieg współpracy MPK z partnerami w Lipsku;

- stosowanie innowacji i postępu technicznego /b.dokładnie zapoznano się z tramwajem tyrystorowym, ale interesowano się, bezpośrednio w ZNT, ZTP i ZAW również całą tzw.małą mechanizacją/;

- zróżnicowaniem i zasięgiem działania naszych środków masowego przekazu.

Sympatycznych, skrupulatnych i autentycznie znających się na problemach komunikacyjnych gości podejmował zespół na czele z z-cą dyr.Stanisławem Kowalczykiem.

A.L.

OBRADOWAŁO PLENUM ZZ ZSMP

10 września odbyło się posiedzenie plenarne Zarządu Zakładowego ZSMP, na którym dokonano podsumowania współzawodnictwa kół ZSMP w pierwszym półroczu tego roku. Najlepszym okazało się XV Koło w Zakładzie Wola Duchacka, które po raz trzeci zdobyło już Puchar Przechodni Przewodniczącego ZZ ZSMP i tym samym posiada go już na własność. Kolejne miejsca zajęły koła z ZAC, ZTX, ZNT, ZTS i ZBL. Z drugiej jednak strony aż siedem kół nie zostało w ogóle sklasyfikowanych, bo nie dostarczyły żadnej dokumentacji dotyczącej swojej działalności.

Plenum przyjęło plan pracy organizacji zakładowej na najbliższy kwartał oraz uzupełniło skład Plenum i Prezydium Zarządu Zakładowego. Nowym zastępcą przewodniczącego Zarządu d/s organizacyjnych został Kazimierz Sabała, a reprezentantem organizacji szkolnej w Plenum Andrzej Chawiński. Jednym z głównych problemów omawianych na Plenum była rozpoczynająca się właśnie Krakowska Dekada Kół ZSMP poświęcona problematyce X Zjazdu PZPR. O Zjeździe tym mówił na posiedzeniu oczywiście delegat MPK Władysław Michalski. W obradach uczestniczył też nowy przewodniczący Zarządu Dzielnicowego ZSMP Kraków Podgórze Jan Olszewski, który zapowiedział utrzymywanie ścisłych kontaktów z największą w dzielnicy organizacją ZSMP. Z jego udziałem omówiono też zasady budownictwa patronackiego prowadzonego przez ZD.

A.Z.

AKTUALNE PRZED SEZONEM GRZEWCZYM

Kotłownia co. przy ul.Rzemieślniczej, z urządzeniem doprowadzającym wtórne powietrze do kotła rozpoczęła pracę w kwietniu br. Prawdziwe zainteresowanie wzbudziło ono dopiero przed sezonem grzewczym, w sytuacji wyjątkowych braków opałowych na rynku. Prasa doniosła, że braki te przekroczą w tym roku połowę zapotrzebowania na koks i blisko 20 % na węgiel. Tymczasem wspomniane już urządzenie konstrukcji dr Mieczysława Niemca, współpracującego z NOT, pozwala na spalanie w takim kotle zamiast koksu nie tylko węgla kamiennego czy miału węglowego, ale i węgla brunatnego oraz odpadów drewna. W naszym przedsiębiorstwie to proste w konstrukcji urządzenie, którego koszt wynosi zaledwie 30 tys. zł, zostanie zainstalowane oprócz kotłowni przy ul. Rzemieślniczej, również w ZBL oraz w Ośrodku w Osieczanach. Przewidywane oszczędności opału Dział Głównego Energetyka szacuje na ok. 1 mln zł. To korzyści wymierne. Do tego dochodzą jeszcze korzyści wynikające z ochrony środowiska naturalnego, gdyż urządzenie to poprawia proces spalania wszystkich składników, a tym samym zapobiega emisji przez komin substancji toksycznych.

A.Z.

ZTH ZDOBYWCĄ PUCHARU PRZECHODNIEGO

13 września przy akwenie wodnym w Czchowie odbyły się mistrzostwa wędkarskie MPK w konkurencjach spławikowych. O palmę pierwszeństwa walczyło 31 wędkarzy reprezentujących poszczególne komórki organizacyjne przedsiębiorstwa.

I miejsce zajął Jerzy Stanuch z ZTH - 18 rybek = 3,30 kg; II Janusz Gajda z ZTH - 7 rybek = 1,16 kg; III miejsce Maciej Skirliński z ZTS - 8 rybek = 0,73 kg. Najmłodszym zawodnikiem mistrzostw był 8-letni Marek Czernek, który zajął VIII miejsce. W punktacji zespołowej I miejsce oraz puchar przechodni Dyrektora MPK wywalczył zespół z ZTH przed drużyną ZNT, ZTS. Organizatorem zawodów była sekcja wędkarska Ogniska TKKF "Tramwajarz".

Z.F.

SPORT TO ZDROWIE !

Klub "Borsuczek" na oś.Cegielniano przyjmuje zapisy dzieci do baletu i na gimnastykę korekcyjną, a ich mamom proponuje "aerobic". Zajęcia rozpoczynają się w październiku. Ilość miejsc ograniczona.

Zapisy w lokalu klubu /przy ul.Borsuczej 21/ codziennie od godz. 14.oo do 16, osobiście lub telefonicznie pod nr tel.66-87-44.

SKŁAD REDAKCJI :

J.Juniszewski, A.Lach, A.Nachtara,

G.Skop, A.Zyzman, T.Zwoliński.

DLA POTRZEB ZAŁOGI MPK Kraków

DO UŻYTKU WEWNĘTRZNEGO

Od 9 do 11 września w Nowym Sączu odbyła się konferencja naukowa nt: "Organizacja ruchu w śródmieściu", której współorganizatorem obok Polskiej Akademii Nauk, Komitetu Transportu - Zespołu Inżynierii Ruchu i SITK oddział Kraków był Instytut Dróg, Kolei i Mostów Politechniki Krakowskiej. Przewodniczącym Komitetu Organizacyjnego był doc. M. Trace, sekretarzem naukowym dr J. Chodur, zaś sekretarzem organizacyjnym inż. V. Sonnenberg. Na tej konferencji referaty wygłosili m. innymi: doc. A. Rudnicki, dr J. Chodur, dr St. Radosz, mgr M. Kurowski.

POLSKA AKADEMIA NAUK
KOMITET TRANSPORTU – ZESPÓŁ INŻYNIERII RUCHU
STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI
ODDZIAŁ KRAKOWSKI
POLITECHNIKA KRAKOWSKA IM. TADEUSZA KOŚCIUSZKI
INSTYTUT DRÓG, KOLEI I MOSTÓW

Konferencja naukowa
nt.:
ORGANIZACJA RUCHU W ŚRÓDMIEŚCIU

Komunikat Nr 2

Kraków, maj 1986 rok

Komitet Organizacyjny Konferencji Naukowej
"Organizacja ruchu w śródmieściu"

Politechnika Krakowska
Instytut Dróg, Kolei i Mostów

31-155 Kraków, ul.Warszawska 24
tel. 33-03-00 wewn.323 lub 320
telex 0322468

informuje uprzejmie:

1. Potwierdzamy przyjęcie od Pana / Pani zgłoszenie udziału w konferencji naukowej nt.:"Organizacja ruchu w śródmieściu" : z referatem - bez referatu
2. Autorów referatów zawiadamiamy, że decyzję o wstępnej akceptacji referatu wraz z wytycznymi technicznego przygotowania tekstu przesłaliśmy oddzielnie.
3. Skład Komitetu Organizacyjnego i Naukowego Konferencji:

Przewodniczący	- doc.dr hab.inż.Marian Tracz
Zastępcy Przewodniczącego	- mgr Marian Szeliński
	- mgr inż. Tadeusz Trzmiel
Sekretarz Naukowy	- dr inż. Janusz Chodur
Sekretarze Organizacyjni	- inż. Wanda Sonnenberg
	- mgr inż.Antoni Kądziołka
Członkowie	- płk mgr inż. Bogdan Białk
	- dr inż.Janusz Cieśliński
	- doc.dr hab.inż.Ryszard Krystek
	- doc.dr hab.inż.Andrzej Rudnicki
	- mgr inż.Krzysztof Szlenk
	- dr inż. arch.Zbigniew Zuziak

4. Wstępne informacje o przebiegu obrad Konferencji

4.1. Miejsce - Nowy Sącz, Dom Kultury Kolejarz
Aleja Wolności /koło Dworca PKS/

4.2. Czas: 9 - 11 wrzesień 1986r.

Od 9 do 11 września w Nowym Sączu odbyła się konferencja naukowa nt: "Organizacja ruchu w śródmieściu", której współorganizatorem obok Polskiej Akademii Nauk, Komitetu Transportu - Zespołu Inżynierii Ruchu i SITK oddział Kraków był Instytut Dróg, Kolei i Mostów Politechniki Krakowskiej. Przewodniczącym Komitetu Organizacyjnego był doc. M. Trace, sekretarzem naukowym dr J. Chodur, zaś sekretarzem organizacyjnym inż. V. Sonnenberg. Na tej konferencji referaty wygłosili m. innymi: doc. A. Rudnicki, dr J. Chodur, dr St. Radosz, mgr M. Kurowski.

4.3. Ramowy program obrad:

9 września godz. 14^{30} - otwarcie obrad Konferencji,
- obrady plenarne

10 września godz. 9^{00} - 18^{00} / z przerwą obiadową/
- obrady plenarne - ciąg dalszy
- obrady w dwóch sekcjach problemowych

11 września godz. 9^{00} - 14^{00} obrady w dwóch sekcjach problemowych
- dyskusja generalna, podsumowanie, przyjęcie wniosków
- zamknięcie obrad

4.4. Zakwaterowanie i wyżywienie uczestników Konferencji w hotelach w Nowym Sączu.
Podane propozycje układu obrad powinny ułatwić gościom przyjezdnym dostosowanie się do połączeń komunikacyjnych. W szczególnych przypadkach organizatorzy mogą zapewnić przejazd autokarem z Krakowa do Nowego Sącza.

5. Warunki uczestnictwa w Konferencji

5.1. Koszty uczestnictwa w Konferencji wynoszą 9750zł od osoby i obejmują: - koszty organizacyjne,
- wydawnictwo materiałów konferencyjnych
- zakwaterowanie / 9-10 , 10-11 września 86/
- wyżywienie 9.09 - kolacja
10.09 - śniadanie, obiad i kolacja
11.09 - śniadanie, obiad

5.2. Podaną kwotę należy wpłacić na konto OK SITK PKO IO/Kraków Nr 35510-1283-139-11, do dnia 20.06.1986 z zaznaczeniem- Konferencja Naukowa nt."Organizacja ruchu w śródmieściu"

5.3. Koszty delegacji służbowych tj. przejazdów w obie strony pokrywa instytucja delegująca zgodnie z Uchwałą Rady Ministrów 263/82.

5.4. Warunkiem uczestnictwa w Konferencji jest potwierdzenie uczestnictwa w Konferencji na załączonej do Komunikatu karcie oraz wpłacenie podanej kwoty w terminie do dnia 20.06.1986.

6. Materiały konferencyjne wraz ze szczegółowym programem Konferencji zostaną wysłane do dnia 25.08.1986r.

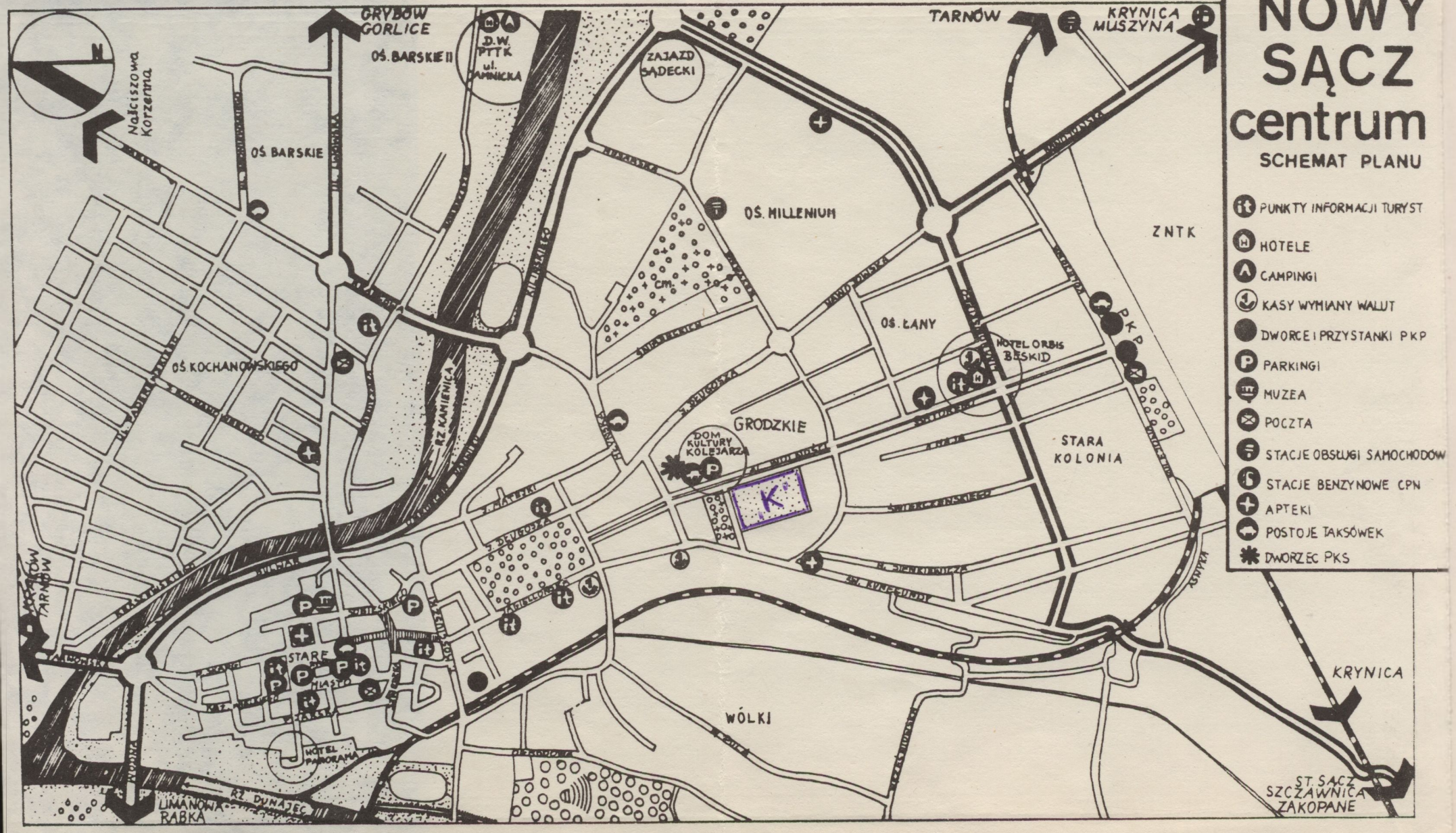
INFORMACJA ORGANIZACYJNA

1. Odjazd autobusów z Krakowa do Nowego Sącza organizowany jest dnia 9 września 1986 r.o godz. 11.oo z dziedzińca Politechniki Krakowskiej - Kraków ul.Warszawska 24.

2. Rozdział uczestników Konferencji do hoteli nastąpi w dniu 9 września 1986 r. w Biurze Organizacyjnym Konferencji w Domu Kultury Kolejarza - Nowy Sącz, Al.Wolności 23 w godz. od 7.oo do 14.oo.

3. Materiały konferencyjne zostaną uczestnikom przekazane w Biurze Konferencji w dniu 9 września 1986 r.podczas załatwienia formalności związanych z zakwaterowaniem.

Komitet Organizacyjny



Zaproszenie

POLSKA AKADEMIA NAUK
KOMITET TRANSPORTU - ZESPÓŁ INŻYNIERII RUCHU

STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI
ODDZIAŁ KRAKOWSKI

POLITECHNIKA KRAKOWSKA IM.TADEUSZA KOŚCIUSZKI
INSTYTUT DRÓG KOLEI I MOSTÓW

Konferencja naukowa

nt.:

O R G A N I Z A C J A R U C H U W Ś R Ó D M I E Ś C I U

PROGRAM

Kraków - Nowy Sącz, 9-11 września 1986

INFORMACJA O

1. Odjazd autobusów z Krakowa d
dnia 9 września 1986 r.o god
niki Krakowskiej - Kraków ul

2. Rozdział uczestników Konfere
9 września 1986 r. w Biurze
w Domu Kultury Kolejarza - K
od 7.oo do 14.oo.

3. Materiały konferencyjne zost
w Biurze Konferencji w dniu
załatwienie formalności zwią

RAMOWY PROGRAM KONFERENCJI

9 września 1986r (wtorek)

7.00 - 14.00 - przyjmowanie uczestników w Biurze Organizacyjnym Konferencji w Domu Kultury Kolejarza,
14.00°-14.45 - zakwaterowanie uczestników w hotelach,
15.45 - 15.30 - otwarcie konferencji,
15.30 - 18.00 - obrady plenarne,
18.15 - kolacja

10 września 1986r (środa)

8.00 - 8.45 - śniadanie,
9.00 - 12.30 - obrady plenarne,
13.00 - 14.00 - obiad,
14.15 - 17.45 - obrady w sekcjach,
18.30 - kolacja.

11 września 1986r (czwartek)

8.00 - 8.45 - śniadanie,
9.00 - 10.10 - obrady w sekcjach,
10.10 - 10.40 - przerwa,
10.40 - 11.45 - obrady plenarne,
11.45 - 12.15 - podsumowanie i zamknięcie konferencji,
13.00 - 14.00 - obiad.

°- doba hotelowa rozpoczyna się o godz. 14.00

POLSKA AKADEMIA NAUK
KOMITET TRANSPORTU-ZESPÓŁ INŻYNIERII RUCHU
STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI
ODDZIAŁ KRAKOWSKI
POLITECHNIKA KRAKOWSKA IM. TADEUSZA KOŚCIUSZKI
INSTYTUT DRÓG, KOLEI I MOSTÓW

uprzejmie zapraszają

Sz. P.

do udziału w obradach Konferencji Naukowej nt.

ORGANIZACJA RUCHU W ŚRÓDMIEŚCIU

która odbędzie się w dniach 9-11 września 1986 roku w Nowym Sączu
w Domu Kultury Kolejarza (Aleje Wolności 23)

ZAPROSZENIE NINIEJSZE SŁUŻY JAKO KARTA WSTĘPU NR .....

WTOREK, 9 września 1986 r.

15.15 - 15.3o - Otwarcie Konferencji
15.3o - 18.oo - Obrady plenarne
15.3o - 16.oo - W.Suchorzewski - Aktualne tendencje w organizacji ruchu w śródmieściach wielkich miast
16.oo - 16.15 - Dyskusja
16.15 - 16.35 - Przerwa
16.35 - 17.35 - P.Hakkesteegt - TRAFCOD - method for systematic traffic control design. /TRAFCOD - metoda projektowania algorytmów sterowania ruchem/
17.35 - 18.oo - Dyskusja

ŚRODA, 10 września 1986 r.

9.oo - 12.3o - Obrady plenarne
9.oo - 10.2o - Referaty gości z zagranicy
10.45 - 11.o5 - Przerwa
11.o5 - 11.25 - Z.Zuziak - Przesłanki funkcjonalno-przestrzenne układu komunikacyjnego śródmieścia na przykładzie Krakowa
11.25 - 11.45 - M.Trzęski, A.Rudnicki, Z.Melanowski - Komunikacja w śródmieściu Krakowa - koncepcje uspokojenia ruchu
11.45 - 12.o5 - K.Tuleja, A.Lipińska-Zwolińska, J.Fridberg - Obsługa komunikacyjna centrum Nowego Sącza
12.o5 - 12.3o - Dyskusja
12.3o - 14.15 - Przerwa obiadowa
14.15 - 17.45 - Obrady w sekcjach

SEKCJA I

Sesja 1

14.15 - 14.4o 1. A.M.Rakiewicz - Charakterystyczne stany ruchu na skrzyżowaniu ulic
2. M.Kaczmarek, J.Piotrowski - Klasyfikacja ruchu w sieci ulic za pomocą stanów charakterystycznych
14.4o - 15.oo Dyskusja
15.oo - 15.25 3. M.Kaczmarek - Grupowy model ruchu pojazdów w sieci ulic
4. R.Konieczny, S.Krawiec, B.Wojciechowski - O pewnym modelu stymulacyjnym do oceny jakości organizacji i sterowania ruchu drogowego
15.25 - 15.45 Dyskusja
15.45 - 16.15 Przerwa

Sesja 2

16.15 - 16.4o 1. Z.Janik, D.Ocet - Komputerowy system sterowania ruchem ulicznym
2. K.Jamroz, R.Krustek, L.Michalski - Próba doboru częstotliwości próbkowania i liczby detektorów dla potrzeb sterowania ruchem
16.4o - 17.oo Dyskusja
17.oo - 17.25 3. A.Tarko - Efektywność wydzielonego pasa autobusowego w ciągu skrzyżowań z sygnalizacją skoordynowaną
4. L.M.Hoppe - Warunki ruchu pojazdów skręcających w lewo na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną
17.25 - 17.45 Dyskusja

SEKCJA II

Sesja 1

14.15 - 14.4o 1. A.Żak - Koncepcja układu komunikacyjnego śródmieścia Gliwic jako kontynuacja historycznej struktury miasta
2. Z.Nowak - Polityka komunikacyjna w śródmieściu /na przykładzie Poznania/
14.4o - 15.oo Dyskusja
15.oo - 15.25 3. A.Krych - Ocena dostępności komunikacyjnej śródmieścia metodą momentu równowagi układu przestrzenno-transportowego
4. S.Sarna - Koncepcja obsługi parkingowej śródmieścia
15.25 - 15.45 Dyskusja

Sesja 2

16.15 - 16.4o 1. J.Narożny - Wpływ zamknięcia przepraw mostowych na organizację ruchu w centrum /na przykładzie Wrocławia/
2. H.Major - Ruch tranzytowy na ulicach Kielc
16.4o - 17.oo Dyskusja
17.oo - 17.25 3. F.Pietrucha - Śródmieście jako centralny węzeł systemu transportu pasażerskiego aglomeracji
4. A.Zalewski - Uwarunkowania w kształtowaniu układów ruchu rowerowego w obszarach śródmieść miast średnich
17.25 - 17.45 Dyskusja

INFORMACJA OR

1. Odjazd autobusów z Krakowa d
dnia 9 września 1986 r.o godz
niki Krakowskiej - Kraków ul.

2. Rozdział uczestników Konfere
9 września 1986 r. w Biurze
w Domu Kultury Kolejarza - N
od 7.oo do 14.oo.

3. Materiały konferencyjne zost
w Biurze Konferencji w dniu
załatwianie formalności zwi

RAMOWY PROGRAM KONFERENCJI

9 września 1986r (wtorek)

7.00 - 14.00 - przyjmowanie uczestników w Biurze Organizacyjnym Konferencji w Domu Kultury Kolejarza,
14.00* - 14.45 - zakwaterowanie uczestników w hotelach,
15.00 - 15.30 - otwarcie konferencji,
15.30 - 18.00 - obrady plenarne,
18.15 - kolacja

10 września 1986r (środa)

8.00 - 8.45 - śniadanie,
9.00 - 12.30 - obrady plenarne,
13.00 - 14.00 - obiad,
14.15 - 17.45 - obrady w sekcjach,
18.30 - kolacja.

11 września 1986r (czwartek)

8.00 - 8.45 - śniadanie,
9.00 - 10.10 - obrady w sekcjach,
10.10 - 10.40 - przerwa,
10.40 - 11.45 - obrady plenarne,
11.45 - 12.15 - podsumowanie i zamknięcie konferencji,
13.00 - 14.00 - obiad.

*- doba hotelowa rozpoczyna się o godz. 14.00

CZWARTEK, 11 września 1986 r.

9.oo - 10.1o - Obrady w sekcjach

SEKCJA I

Sekcja 3

9.oo - 9.4o
1. Cz.Wolek - Wpływ przystanku tramwajowego na płynność ruchu pojazdów samochodowych
2. J.Chodur - Tramwaj jako czynnik ograniczający przepustowość wlotów skrzyżowania z sygnalizacją
3. M.Kurowski - Wpływ sposobu organizacji ruchu kołowego i pieszego na skrzyżowaniu na warunki funkcjonowania komunikacji tramwajowej

9.4o - 10.1o Dyskusja

SEKCJA II

Sekcja 3

9.oo - 9.4o
1. A.Frydrych - Wprowadzenie do systemowego ujęcia problematyki kierowania ruchem w sieciach transportowych
2. J.Suda - Automatyczne urządzenia do pomiarów parametrów ruchu drogowego - kierunki rozwoju i potrzeby krajowe
3. A.Krych - Zmienne instrumentalne optymalizacji obsługi transportowej śródmieścia

9.4o - 10.1o Dyskusja

10.1o - 10.4o Przerwa

10.4o - 11.45 - Obrady plenarne

10.4o - 11.2o
1. S.Radosz - Metoda ustalania ograniczeń dla ruchu drogowego w śródmieściu ze względu na ochronę przed hałasem
2. J.Chłopek, K.Straszewski - Wypadki drogowe i represjonowanie w dużych aglomeracjach miejskich w latach 1983 - 1985

11.2o - 11.45 Dyskusja

11.45 - 12.15 Podsumowanie i zamknięcie Konferencji

W dniach 25 ÷ 27 października wizytę w Instytucie Dróg, Kolei i Mostów złożył Prof. Ivan Poliaczek z Wyższej Szkoły Technicznej w Bratysławie, specjalista z zakresu technologii materiałów i nawierzchni drogowych, podejmowany przez dr W. Grzybowską.

Na uroczystej inauguracji roku akm. 86/87 Honorowe Odznaki Politechniki Krakowskiej wręczono mgr inż M. Niemiec i E. Zygulskiej.

W dniach od 7 ÷ 10.X dr M. Tracz i mgr St. Gacowzięli udział w seminarium naukowym w Sofii, gdzie wygłosili referat: "Oddziaływanie skrzyżowań na przebieg ruchu drogowego przy uwzględnieniu niestacjonarności potoków ruchu".

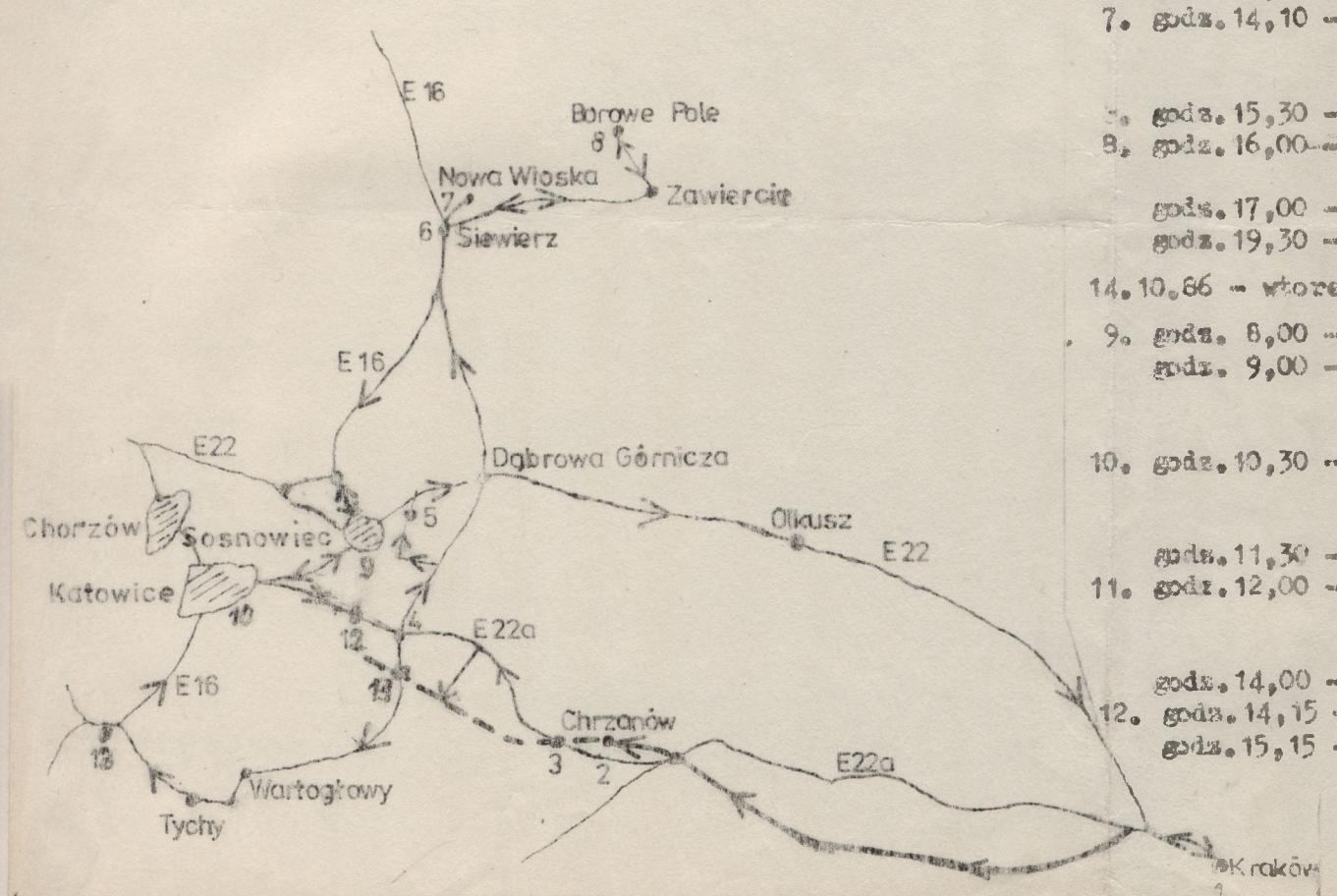
13 i 14 października odbyła się wycieczka techniczna pracowników Zakładu i studentów IV i V roku specjalności "Drogi i ulice". W wycieczce uczestniczyło 33 studentów i następujący pracownicy Zakładu: dr M. Tracz, dr W. Grzybowska, dr J. Cieślińska, dr St. Radosz, mgr M. Jaxa-Rozen, mgr M. Kurowski. Uczestnicy wycieczki podejmowani byli przez Józefa Szczyrka - Dyrektora RBDiM we Wrzosowej, Ireneusza Maszczyka - Dyrektora Dyrekcji Budowy Tras Komunikacyjnych w Katowicach, Andrzeja Kubicza - Generalnego Projektanta Drogowej Trasy Średnicowej. Trasę i program wycieczki przedstawia załącznik.

13.10.86 - poniedziałek

1. godz. 7,45 - wyjazd z dziedzińca Politechniki Krakowskiej i przejazd autostradą Kraków - Balice - Chrzanów
2. godz. 9,00 - zwiedzenie robót w obrębie węzła Chrzanów I i Chrzanów II - wiadukt sprężony, układanie podbudowy, układanie masy, oraz robót wykończeniowych na odcinku Chrzanów - Byczyna
3. godz. 9,45 - spotkanie z przedstawicielami DODP - Katowice w Byczynie i przejazd na bazę KPRD w Brzezince połączony z obejrzeniem robót na odcinku autostrady "za Przemszą"
4. godz.10,30 - Posiłek w KPRD
   godz.11,30 - przejazd Wschodnią Obwodową GOP do Sosnowca - Zagórza
5. godz.12,00 - obejrzenie układania masy szerokim rozścielaczem
   godz.12,30 - przejazd Wschodnią Obwodową GOP do Siewierza
6. godz.13,00 - obiad w Siewierzu
   godz.14,00 - przejazd do Nowej Wioski
7. godz.14,10 - zwiedzenie zaplecza przetwórczego RRDiM we Wrzosowej /kamieniołom, zakład przetwórczy, otaczarka, węzeł betoniarski/
8. godz.15,30 - przejazd do Borowego Pola
9. godz.16,00 - zwiedzanie Izby Pamięci i Skansenu Techniki Drogowej RDP - Zawiercie w Borowym Polu
   godz.17,00 - spotkanie z władzami DODP - Katowice
   godz.19,30 - wyjazd na nocleg do motelu w Sosnowcu

14.10.86 - wtorek

9. godz. 8,00 - wyjazd z motelu, śniadanie, przejazd do Będzina
   godz. 9,00 - oględziny węzła w Będzinie, przejazd trasą E 16 Będzin - Sosnowiec - Katowice /wykonanie trasy i węzłów/
10. godz.10,30 - wizyta w Dyrekcji Budowy Tras Komunikacyjnych celem zapoznania się z projektem Drogowej Trasy Średnicowej GOP
    godz.11,30 - Przejazd do Brzęczkowic
11. godz.12,00 - zwiedzanie robót autostradowych w rejonie Brzęczkowic /nasypy z łupka przepalonego, obiekt estakadowy dł. 200 m, zabezpieczenie pustek poeksploatacyjnych/
    godz.14,00 - przejazd do Mysłowic
12. godz.14,15 - obiad
    godz.15,15 - przejazd trasą Mysłowice - Węch. Obwodowa GOP - Tychy, Mikołów
13. godz.16,00 - Obejrzenie węzła w Mikołowie
    godz.16,30 - powrót do Krakowa trasą Mikołów - Katowice - Sosnowiec - Olkusz



14 października na Akademii z okazji Dnia Nauczyciela Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski otrzymał dr J. Dziedzink, zaś doc. A. Rudnicki za pracę społeczną dla Miasta Krakowa Złotą Odznakę

W dniach 16 ÷ 17.X. odbyło się w Paszkówce seminarium grupy tematycznej 02.18 CPBP organizowane przez koordynatora II stopnia doc. M. Tracza. Na seminarium prezentowano rezultaty I etapu 9-ciu prac, w tym prac zespołów w składzie: temat 02.11 dr J. Chodur, mgr St. Gaca, mgr St. Gondek, dr Radosz, mgr A. Tarka, mgr M. Nowakowska i ms. W. Szemenberg oraz temat 02.18 doc. A. Rudnicki i mgr M. Turowski

Nagrody Rektora Politechniki Krakowskiej za rok akem 85/86 otrzymali:
doc M. Tracz - I stopnia, doc. A. Rudnicki - I stopnia, dr W. Grzybowska - stopnia za osiągnięcia w dziedzinie badań naukowych.

W dniu 21 grudnia 1986 r. odbyło się tradycyjne wigilijne spotkanie Zakładu z opłatkiem w gabinecie Dyrektora M. Tracza.

1987 rok

W dniach 20 ÷ 22 stycznia odbyła się w Myślenicach konferencja naukowo - techniczna nt: „Metro w Krakowie", której w-ce przewodniczącym był doc. A. Rudnicki. Na tej konferencji referaty wygłosili doc. A. Rudnicki, dr J. Chodur (członek Komisji Nauk.).

W marcu gościli z kilkudniową wizytą w Instytucie doc. Csaba Koven i dr Z. Toth z Wyższej Szkoły Transportu i Łączności w Győr z którymi podpisano umowę o współpracy obejmującej: wymianę 2 osób rocznie (8 osobodni), wymianę publikacji, zaproszeń na konferencje itp.

W czerwcu w Zembrzycach odbyło się dwudniowe seminarium naukowe grupy tematycznej 02.19, na którym przedstawiono stan zaawansowania poszczególnych tematów.

4 lipca doc. A. Rudnicki został wybrany przez Radę Wydziału Politechniki Krakowskiej na drugą z kolei 3-letnią kadencję na Prodziekana, któremu Dziekan Elekt Prof. Stefan Piechnik powierzył opiekę nad studentami specjalności drogowej i kolejowej.

4 lipca mgr J. Jelenski wyjechał na 2-letni kontrakt do Libii.

POLITECHNIKA KRAKOWSKA
WYDZIAŁ BUDOWNICTWA LĄDOWEGO
INSTYTUT DRÓG, KOLEI I MOSTÓW
STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI
ODDZIAŁ W KRAKOWIE

STUDIUM PODYPLOMOWE INŻYNIERII RUCHU

Informator

rok ak. 1987/88

Instytut Dróg, Kolei i Mostów

1. Adres Studium

Politechnika Krakowska
Wydział Budownictwa Lądowego
Instytut Dróg, Kolei i Mostów
Studium Podyplomowe z Inżynierii Ruchu
31-155 Kraków, Warszawska 24
tel. 33-03-00 w. 320, 312

2. Podstawy formalne powołania Studium

2.1. Art. 10 ust. 3 ustawy z dnia 4 maja 1982 r. o szkolnictwie wyższym /Dz.U. z 1985 r. Nr 42, poz. 201/.

2.2. Zarządzenie Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 27 grudnia 1985 r. /Dz.U. z 1986 r. Nr 1,poz.5/.

3. Informacje ogólne

3.1. Studium podyplomowe z inżynierii ruchu jest przeznaczone dla pracowników zatrudnionych w drogownictwie, tak w dziedzinie projektowania, jak również i zarządzania, tj. biurach projektów, zarządach dróg i wydziałach komunikacji.

3.2. Zadaniem Studium jest aktualizacja i pogłębienie wiadomości w zakresie nowoczesnych metod inżynierii ruchu związane z zasadniczymi zmianami i rozwojem tych metod oraz ich komputeryzacją w ostatnich latach.

3.3. Studium jest dwusemestralne prowadzone systemem wykładów, seminariów, ćwiczeń laboratoryjnych i projektowych na podstawie założonego programu.

3.4. Zajęcia na Studium rozpoczną się w październiku 1987 r. i odbywać się będą systemem zjazdowym co 3-4 tygodnie w ciągu trzech kolejnych dni przez 8-10 godzin i obejmować będą łącznie 230 godzin.

3.5. Studium stanowi podstawę ubiegania się o specjalizację zawodową.

3.6. Liczba słuchaczy studium ze względu na znaczny udział zajęć ze sprzętem komputerowym jest ograniczona.

4. Warunki przyjęcia na Studium

4.1. Na Studium mogą być przyjęte osoby odpowiadające następującym warunkom:

a/ posiadają dyplom magistra inżyniera lub inżyniera budownictwa lądowego

b/ posiadają co najmniej dwuletnią zawodową praktykę w budownictwie

c/ posiadają skierowanie na Studium wydane przez zainteresowany zakład pracy

d/ zostaną zakwalifikowani przez Komisję Kwalifikacyjną Studium w poczet słuchaczy

4.2. Kandydaci na Studium podyplomowe składają następujące dokumenty:

a/ kartę zgłoszenia uczestnictwa w Studium podyplomowym /wzór nr 1/

b/ życiorys

c/ odpis dyplomu ukończenia studiów /uwierzytelniony/

d/ 3 zdjęcia

4.3. Wstępnej kwalifikacji kandydatów na studium podyplomowe dokonuje kierownik studium, zawiadamiając o decyzji kandydata

4.4. Właściwej kwalifikacji kandydatów na studium podyplomowe dokonuje Komisja, powołana przez dziekana lub dyrektowa instytutu, w drodze indywidualnych rozmów, biorąc pod uwagę:
- rodzaj i poziom ukończonych studiów,
- charakter i wielkość zakładu pracy,
- zajmowane stanowisko,
- osiągnięcia indywidualne.

4.5. O decyzji przyjęcia na studium kierownik studium zawiadamia kandydata na piśmie. Kopię pisma otrzymuje zakład pracy zatrudniający uczestnika studium.

5. Obowiązki i prawa słuchacza

5.1. Obowiązkiem słuchacza jest uczestnictwo oraz aktywny udział we wszystkich zajęciach przewidzianych programem Studium.

5.2. Istotnym elementem dokształcania jest szkolenie w zakresie obsługi i programowania na mikrokomputerach IBM PC XT. Zakłada się, że słuchacze nie posiadają przygotowania z tego zakresu.

5.3. Słuchacze Studium obowiązani są zaliczyć wykłady, seminaria i laboratoria u prowadzącego te zajęcia, bezpośrednio po zakończeniu tych zajęć.

5.4. W drugim semestrze słuchacze niezależnie od zajęć na Studium będą pracować samodzielnie nad podanymi do opracowania zagadnieniami w ramach pracy seminaryjnej.

5.5. Ukończenie Studium uwarunkowane jest uzyskaniem zaliczeń z poszczególnych przedmiotów objętych programem i zdaniem egzaminu końcowego połączonego z obroną wykonanej pracy seminaryjnej.

5.6. Absolwenci Studium otrzymają świadectwo ukończenia Studium wg wzoru ustalonego przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Świadectwo tu upoważnia do zajmowania stanowisk zgodnie z uzyskanymi kwalifikacjami.

5.7. Opłaty za Studium lub za poszczególnych uczestników Studium wnoszą jednostki kierujące pracowników na studium podyplomowe w terminie do miesiąca od dnia rozpoczęcia zajęć na studium.
W roku akad. 1987/88 opłata za studium wynosić będzie od osoby około 57 tysięcy złotych

5.8. Termin składania podań 1987.09.15.

6. Współorganizator Studium

Współorganizatorem Studium jest Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Zarząd Oddziału w Krakowie.
31-113 Kraków, ul. Straszewskiego 28.

Ramowy program studium podyplomowego
z Inżynierii Ruchu

	W	P	L	S	Razem:
1. Elementy statystyki matematycznej w zagadnieniach transportowych Doc.dr hab.inż. Andrzej Rudnicki	6[Z]	4	5	-	15
2. Podstawy metod komputerowych Doc.dr hab.inż. Marian Tracz Mgr inż. Stanisław Gondek	20[E]	20	20	-	60
3. Elementy psychologii i ergonomii ruchu drogowego Doc.dr hab. Tadeusz Rotter	11[Z]	-	4	-	15
4. Wybrane zagadnienia inżynierii ruchu Doc.dr hab.inż. Marian Tracz	25[E]	15	10	-	50
5. Nowe metody w sterowaniu ruchem drogowym Dr inż. Janusz Chodur	13[E]	-	12	-	25
6. Sterowanie ruchem komunikacji zbiorowej Doc.dr hab.inż. Andrzej Rudnicki	11[E]	-	4	-	15
7. Metody obliczeń ruchowych w planowaniu systemów komunikacyjnych Mgr inż. Jan Friedberg Mgr inż. Andrzej Waltz	~~8~~ 6[Z]	-	15	-	25
8. Seminarium dyplomowe Prof.dr hab.inż.Stanisław Datka Prof.dr inż. Wojciech Suchorzewski	-	-	-	25	25
	96	39	70	25	230

1. Elementy statystyki matematycznej w zagadnieniach tramsportowych

W - ~~10~~ 6 P ~~4~~ L-4 L - 5

Wykłady:

Zakres stosowania statystyki matematycznej w inżynierii ruchu /1/ Przedziałowa estymacja parametrów /2/. Dobór liczebności próby pomiarowej /1/. Testowanie hipotez parametrycznych i nieparametrycznych /3/. Analiza korelacji i regresji /3/.

Ćwiczenia audytoryjne:

Program j.w. - przykłady

Ćwiczenia laboratoryjne:

Statystyczne opracowanie wyników pomiarów wybranych parametrów ruchu drogowego /dobór liczebności próby, szacowanie parametrów. Testy istotności, modele korelacji i regresji/ z wykorzystaniem mikrokomputera /5/.

3. Elementy psychologii i ergonomii ruchu drogowego

W - 11, L - 4

Wykłady:

Psychologia i jej rola w rozwoju transportu /2/. Psychologiczna i fizjologiczna charakterystyka układu człowiek - pojazd /3/. Osobowość człowieka i jej wpływ na uczestnictwo w ruchu drogowym /2/. Wypadki drogowe w świetle psychlogii transportu /2/. Ergonomia jako czynnik optymalizacji procesu prowadzenia pojazdu /2/. Psychologia i ergonomia w budowie i znakowaniu dróg /2/. Psychospołeczne aspekty ruchu drogowego /2/.

3. Podstawy metod komputerowych

W - 20, L - 20, P - 20

Wykłady:

Wprowadzenie /metody poznawania praw rządzących zjawiskami rzeczywistymi, rozwój metod komputerowych /2/. Zasada działania komputera /podstawowe elementy komputera i ich zadania, urządzenia zewnętrzne, pojęcie komputera, minikomputera i mikrokomputera /1/. Modelowanie matematyczne /podstawowe pojęcia/ /1/. System operacyjny mikrokomputera IBM PC/XT - DOS 3.1 /omówienie zadań systemu operacyjnego, funkcji, kluczy, struktóry katalogów, podstawowych komend: B:, NEWDISK, DISKCOPY, DIR, LISTDIR, MD, RD, CD COPY, DEL /ERASE/, RENAME, FILEFIND, LIST, PRINT oraz tworzenia zbiorów typu BAT/ /3/. Język programowania BASIC /omówienie zasad korzystanie z interpretatora BASIC-u na mikrokomputerze IBM PC/XT, tryby pracy, funkcje kluczy, omówienie instrukcji i wyrażeń, możliwości tworzenia grafiki i muzyki /10/. Edytor tekstów CHIWRITER /omówienie zasad korzystania, możliwości edycyjnych, funkcji kluczy oraz podstawowych komend/ /2/. Omówienie dostępnego oprogramowania dla mikrokomputera IBM PC/XT /języki programowania, edytory, bazy danych, oprogramowanie specjalistyczne /1/.

Ćwiczenia laboratoryjne:

Zapoznanie ze strukturą sprzętową mikrokomputera IBM PC/XT /1/. Praca przy mikrokomputerze - zapoznanie się z klawiaturą oraz wykonywanie poznanych komend systemu operacyjnego /2/. Praca przy mikrokomputerze - pisanie zbiorów typu BAT /2/. Praca przy mikrokomputerze - wykonywanie poznanych instrukcji BASIC /12/. Praca przy mikrokomputerze - edycja tekstu z wykorzystaniem CHIWRITER /3/.

Ćwiczenia projektowe:

Samodzielne programowanie w BASIC-u /20/

Zakłada się, że uczestnicy studiów podyplomowych nie posiadają przygotowania z ETO.

4. Wybrane zagadnienia z inżynierii ruchu

W - 25, P - 15, L - 10

Wykłady:

Zadania inżynierii ruchu, nowe kierunki rozwoju. Pomiary i badania ruchu, metody tradycyjne i nowoczesne. Przetwarzanie i wykorzystywanie wyników badań /3/. Przepustowość dróg i autostrad metoda HCM-85 /4/. Skrzyżowania jednopoziomowe, przepustowość skrzyżowań bez sygnalizacji /4/. Skrzyżowania z sygnalizacją i obliczanie ich przepustowości, metoda HCM-85 i RR1-85 /10/. Polityka komunikacyjna, systemy priorytetów dla komunikacji zbiorowej, uspokajanie ruchu /4/.

Ćwiczenia projektowe i laboratoryjne:

Obliczanie przepustowości dróg i skrzyżowań bez sygnalizacji /skrzyżowanie z pierwszeństwem przejazdu, rondo/ projekt programu sygnalizacji z obliczeniami przepustowości - analizy i obliczenia z zastosowaniem mikrokomputerów.

5. Nowe metody w sterowaniu ruchem drogowym

W - 13, L - 12

Wykłady:

Skrzyżowania odosobnione: analiza czasów międzyzielonych i kolejności faz, detekcja pojazdów, sygnalizacja akomodacyjna /3/.
Metody koordynacji sygnalizacji: TRANSYT, SCOOT /7/.
Rozwój systemów sterowania ruchem ulicznym. Komputerowe systemy sterowania /3/.

Ćwiczenia laboratoryjne:

Optymalizacja kolejności faz w sygnalizacji stałoczasowej, obliczanie planu koordynacji sygnalizacji metodą TRANSYT/8.

6. Sterowanie ruchem komunikacji zbiorowej

W - 11, L - 4

Wykłady:

Cel i zakres pomiarów w komunikacji zbiorowej /1/. Charakterystyka procesów ruchu w miejskiej komunikacji zbiorowej /2/. Wskaźniki jakości funkcjonowania miejskiej komunikacji zbiorowej /2/. Charakterystyka działań dyspozytorskich /2/. Optymalizacja strategii sterowania dyspozytorskiego /2/. Przegląd urządzeń realizujących sterowanie dyspozytorskie /2/.

Ćwiczenia laboratoryjne:

Przetwarzanie wyników pomiarów oraz wyliczenie - z zastosowaniem mikrokomputera - parametrów sterpwania optymalnego wskazanej strategii dyspozytorskiej /4/.

7. Metody i techniki obliczeń ruchowych w planowaniu systemów transportowych

W - 8, C - 7, L- 10

Wykłady:

Podstawowe informacje o modelowaniu ruchu, tworzenie baz danych o sieci i obszarze badań ruchu /2/. Metody badań ruchu do potrzeb modelowania i przetwarzania ich wyników /1/. Obliczenia i dobór parametrów modeli ruchu do prognoz /4/. Rozkład ruchu w sieci /1/.

Ćwiczenia projektowe:

Tworzenie bazy danych o sieci i dobór parametrów ruchu.

Ćwiczenia laboratoryjne:

Przetwarzanie wyników badań ruchu i obliczanie parametrów ruchu na przykładach.

WZÓR NR 5

KARTA ZGŁOSZENIA

uczestnictwa w studium podyplomowym w zakresie Inżynierii Ruchu organizowanym przez Instytut Dróg, Kolei i Mostów Wydziału Budownictwa Lądowego Politechniki Krakowskiej
31-155 Kraków, ul. Warszawska 24

1. Nazwisko i imię .....
2. Data i miejsce urodzenia .....
3. Miejsce zamieszkania .....
   .....
4. Wykształcenie .....
   nazwa ukończonej uczelni .....
   wydział .....
   rok ukończenia studiów .....
   uzyskany tytuł .....
5. Pełna nazwa i adres zakładu pracy .....
   .....
   .....
6. Zajmowane stanowisko .....
7. Staż pracy ..... lat, w tym po ukończeniu studiów .....
8. Staż pracy w specjalności z zakresu .....
9. Inne osiągnięcia zawodowe .....
   .....
   .....
   .....

W razie zakwalifikowania mnie przez komisję, zobowiązuję się uczęszczać pilnie na obowiązujące zajęcia i dołożyć wszelkich starań w celu ukończenia studium z wynikiem pozytywnym.

.....
/własnoręczny podpis kandydata/

Niniejszym kierujemy Ob. .....
na ww studium podyplomowe w roku akdemickim .....
Równocześnie zobowiązujemy się wpłacić na konto PK należności w wysokości ostatecznie ustalonej przez organizatora.

....
/Gł. Księgowy/ /Dyrektor/

Załączniki:
- życiorys
- odpis dyplomu ukończenia studiów
- 3 fotografie

Rozpoczęcie 12.11.1985 godz. 9^{00}

W dniach od 8 do 10 lipca w Bostonie USA organizowanym przez International Symposium on Transportation and Traffic Theory udział wzięli doc M. Trąs i mgr St. Gaca z referatem pt: "An analysis of traffic performance of major/minor priority junctions with non-stationarity flow demands."
Nasi koledzy byli jedynymi autorami z Europy wschodniej i północnej na tym sympozjum.
W skład International Advisory Committee tych sympozjów został powołany doc M. Trąs (następne sympozjum Jokohama, 1990).

W październiku uruchomiono po wielu latach przerwy Studium Podyplomowe z zakresu Inżynierii Ruchu, którego kierownikiem jest doc M. Trąs. (informator w załączeniu).

Rok 1987 był bardzo pomyślny pod względem komputerowym dla Instytutu i wyposażenia Zakładu w sprzęt pomiarowo-badawczy.
Ze środków C.P.B.P 02.18 zakupiono:

Za rok akm. 86/87 nagrody Rektora Politechniki Krakowskiej otrzymali:
Doc M. Traus - I stopnia za działalność naukową,
Doc. M. Rudnicki - I stopnia za działalność organizacyjną,
Dr J. Chodur - III stopnia za działalność naukową,
Dr W. Grzybowska i Prof. St. Batko - III stopnia (zespołowa).

W listopadzie odbyło się seminarium naukowe grupy tematycznej 02.19 C.P.B.P - odbiór prac.

W grudniu doc. M. Traus przebywał z 3-dniową wizytą w VŠDS w Żylinie, odwiedzając m. innymi doc. J. Beneata, doc. F. Schlossera zapoznając się z tematyką prowadzonych prac naukowo-badawczych.

W dniu 22 grudnia w Belwederze z rąk Zastępcy Przewodniczącego Rady Państwa K. Barcikowskiego doc dr M. Traus otrzymał dyplom nadający tytuł PROFESORA NADZWYCZAJNEGO NAUK TECHNICZNYCH (Uchwała Rady Państwa z dnia 12. XI 87 r.).
Równolegle z nadaniem tytułu naukowego Prof. dr M. Traus uzyskał stanowisko profesora w Politechnice Krakowskiej pismem Ministra Edukacji Narodowej Prof. H. Bednarskiego z dnia 12.11.87 r., którą to nominację wręczył Profesorowi J.M. Rektor Prof. W. Mueczyński na posiedzeniu Senatu P.K. w dniu 3 marca 1988 r.
Z tej okazji otrzymał szereg gratulacji i kwiatów od Władz Uczelni i Wydziału Inżynierii Lądowej, koleżanek i kolegów z Instytutu, Prezydenta Miasta Krakowa i V-ce Prezydentów, Przewodniczącego R.N.M. Krakowa A. Kozuba

Rektora Politechniki Warszawskiej Prof. Z. Grabowskiego, Dyrektora IBDiM Prof. M. Rybaka z Warszawy, Dziekana Wydziału Budownictwa Lądowego Politechniki Świętokrzyskiej Doc. Cz. Lewinowskiego, Dyrektora COBiRTK Prof. H. Bałuchy, Dyrektora Instytutu Inżynierii Lądowej Politechniki Gdańskiej, Politechniki Warszawskiej, Świętokrzyskiej, Śląskiej, Białostockiej i A.T.R z Bydgoszczy, Dyrektora P.ZDiUP, Dyrekcji M.P.K Kraków, Dyrektora ZDDP, ZOSITK, Wydziału Komunikacji i innych.

Dnia 21 grudnia odbyło się w Instytucie uroczyste wigilijne zebranie pracowników połączone z opłatkiem.

PRZEWODNICZĄCY
RADY PAŃSTWA

Warszawa, dnia 12 listopada 1987r.

Obywatel

dr hab. Marian TRACZ

w Krakowie

Rada Państwa uchwałą z dnia 12 listopada 1987 r. nadała Obywatelowi tytuł naukowy profesora nadzwyczajnego nauk technicznych.

Wojciech Jaruzelski

Warszawa, 1987-11-12

MINISTER
EDUKACJI NARODOWEJ
E. DKZ. III-1902/259/87

Obywatel Profesor
dr hab. inż. Marian TRACZ
Politechnika Krakowska
im. Tadeusza Kościuszki
w Krakowie

Na podstawie art. 134 w związku z art. 161 i art. 165 ustawy z dnia 4 maja 1982 r. o szkolnictwie wyższym /Dz. U. z 1985 r. nr 42 poz. 201/ mianuję Obywatela z dniem 1 grudnia 1987 na stanowisko profesora w Politechnice Krakowskiej im. T. Kościuszki w Krakowie.

Obowiązki i prawa Obywatela Profesora określa ustawa o szkolnictwie wyższym oraz wydane na jej podstawie przepisy wykonawcze. Uposażenie będzie Obywatel Profesor otrzymywał w wysokości i na zasadach określonych w przepisach o uposażeniu nauczycieli akademickich.

W celu objęcia stanowiska profesora zechce Obywatel zgłosić się do Rektora Szkoły.

MINISTERSTWO EDUKACJI NARODOWEJ

Prof. dr hab. Henryk BEDNARSKI

PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

Prof. dr hab. inż.

Marian TRACZ

Dyrektor Instytutu

Dróg, Kolei i Mostów

Politechniki Krakowskiej

Proszę przyjąć moje serdeczne gratulacje z okazji otrzymania tytułu Profesora Nadzwyczajnego Nauk Technicznych.

Pana dotychczasowy wkład w dzieło rozwoju Krakowa, a szczególnie praca w dziedzinie inżynierii ruchu zasługuje na szacunek i uznanie.

Jestem przekonany, że nadal będzie Pan podążał drogą zawodowych sukcesów.

Życzę Panu również wiele pomyślności, szczęścia i satysfakcji w życiu osobistym.

Kraków, 1987-12-23

Tadeusz SALWA

1988 rok

Dnia 31 stycznia zmarł pierwszy Dyrektor Instytutu Dróg, Kolei i Mostów Prof. Mieczysław Babiński.

Z głębokim żalem zawiadamiamy, że w dniu 31 stycznia 1988 r. zmarł w wieku 81 lat

EMERYTOWANY PROFESOR POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ

dr hab. inż. MIECZYSŁAW BABIŃSKI

były wieloletni Kierownik Katedry Dróg Żelaznych, Dyrektor Instytutu Dróg, Kolei i Mostów, prodziekan Wydziału Budownictwa Lądowego, wychowawca i nauczyciel wielu pokoleń inżynierów kolejnictwa, człowiek szlachetny, oddany pracy dydaktycznej i wychowawczej.

Za swoją pracę odznaczony został Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotym Krzyżem Zasługi, Honorowym Tytułem Zasłużony Nauczyciel PRL oraz wieloma odznaczeniami resortowymi i regionalnymi.

Pogrzeb odbędzie się na cmentarzu Rakowickim we środę 10 lutego o godz. 10.

Rektor i Senat Akademicki, Dziekan i Rada Wydziału Inżynierii Lądowej,
dyrekcja i pracownicy Instytutu Dróg, Kolei i Mostów,
Komitet Uczelniany PZPR
Politechniki Krakowskiej im. T. Kościuszki

W dniach 13 - 23 marca Prof dr. Tracz i mgr. St. Gaca wzięli udział w International Warkshop „Intersections without traffic signals" w Bochum RFN, gdzie wygłosili dwa referaty opracowane przez Prof. dr. Tracza i mgr St Gaca przy współudziale dr J. Chodura. Jednej z sesji przewodniczył Prof. dr. Tracz. Ponadto w czasie wizyty odwiedzili BAST i w Ruhr Universität Bochum - Institut Regionalverkehrswesen kierowany przez Prof. W. Brilona.

W dniu 26 kwietnia o godz. 10^{00} odbyła się publiczna obrona pracy doktorskiej mgr. St. Gacy, której promotorem był Prof dr hab. inż. M. Tracz

DZIEKAN I RADA WYDZIAŁU INŻYNIERII LĄDOWEJ
POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ im. TADEUSZA KOŚCIUSZKI w Krakowie

mają zaszczyt zaprosić na

PUBLICZNĄ DYSKUSJĘ NAD ROZPRAWĄ DOKTORSKĄ

mgra inż. STANISŁAWA GACY

na temat:

„Wpływ niestacjonarności ruchu na sprawność skrzyżowań drogowych".

Dyskusja odbędzie się dnia 26 kwietnia 1988 r. o godzinie 10.00 w sali nr 304, III p. Wydziału Inżynierii Lądowej Politechniki Krakowskiej, ul. Warszawska 24

PROMOTOR: prof. dr hab. inż. MARIAN TRACZ (Politechnika Krakowska)

RECENZENCI: prof. dr inż. WOJCIECH SUCHORZEWSKI (Politechnika Warszawska)
doc. dr hab. inż. ANDRZEJ RUDNICKI (Politechnika Krakowska)

Praca doktorska wyłożona jest do wglądu w Bibliotece Głównej Politechniki Krakowskiej, ul. Warszawska 24

W dniu 26 kwietnia 1988 r. o godz. **10 na Wydziale Inżynierii Lądowej** Politechniki Krakowskiej im. Tadeusza Kościuszki w Krakowie, ul. Warszawska 24, w sali 304, III p., Gmach **Główny, odbędzie się PUBLICZNA OBRONA PRACY DOKTORSKIEJ mgra inż. STANISŁAWA GACY pt.: „Wpływ niestacjonarności ruchu na sprawność skrzyżowań drogowych"** (do wglądu w Bibliotece Głównej Politechniki Krakowskiej, Kraków, ul. Warszawska 24.

Promotor: **prof. dr hab. inż. MARIAN TRACZ — Politechnika Krakowska.**

K-3832

Od 13÷14 czerwca w Paszkówce było seminarium naukowe grupy tematycznej 02.19 CPBP, na którym prezentowano stan zaawansowania prac wykonywanych w tej grupie.

W pierwszych dniach lipca odbyły się końcowe egzaminy Studium Podyplomowego z zakresu Inżynierii Ruchu. Na 19 osób studiujących ukończyło 17 osób.

W drugiej połowie lipca na zaproszenie Profesora P. Hakkesteegta z 2-tygodniowej wizyty w Delft University of Technology przebywał Prof. dr. Traca. Wygłosił tam dwa wykłady i zapoznał się z pracami naukowymi prowadzonymi w Delft, oraz siecią drogową Holandii (lot samolotem).

Dnia 1 września rozpoczęła się nowa kadencja władz (1988 ÷ 1991) Instytutu w składzie:
Dyrektor - Prof. dr hab. inż. Marian TRACZ
Z-ca d/s nauki - Doc. dr hab. inż. Henryk Górecki
Z-ca d/s dydaktyki - Dr inż. Janusz Cieśliński.
Równocześnie pomyślnie nominacja na Kierownika Zakładu Dróg i Inżynierii Ruchu otrzymał Prof. M. Tracz na lata 1988 ÷ 1994.

W ramach współpracy z W.S.T. Győr we wrześniu w Zakładzie złożyli wizyty Prof. L. Szirahi i Dr L. Kalman, którzy wygłosili referaty na seminarium Zakładu Dróg i Inżynierii Ruchu.

W październiku nagrody Rektora Politechniki Krakowskiej otrzymali Prof. dr. Tracz - I stopnia za działalność organizacyjną (Studium Podyplomowe), Doc. A. Rudnicki - II stopnia za działalność naukową, dr J. Chodur - II stopnia za działalność dydaktyczną.

Na inauguracji roku akm. 88/89 odznaczenia otrzymali Dr J. Chodur, A. Bobrowolski - Odznaki Honorowe P.K., W. Grzybowska, Doc. A. Rudnicki - Złote Krzyże Zasługi, dr J. Biedziuk - Złota Odznaka za zasługi dla Uczelni Krakowskiej,

mgr. M. Kurowski - Medal 40-lecia Oddziału SITK.

Z dniem 1 października staż asystenckie w Zakładzie rozpoczęli mgr inż. B. Przebinda, mgr inż. J. Bohatkiewicz, mgr inż. M. Dudek.

17 października mgr Marzena Nowakowska przeszła do pracy w Politechnice Świętokrzyskiej. Zespół Inżynierii Ruchu zorganizował z tej okazji spotkanie pożegnalne naszej wspaniałej Koleżanki.

V października został powołany pomocnik Studium Podyplomowe z zakresu Inżynierii Ruchu. Kierownikiem tego Studium jest Doc. A. Rudnicki, a sekretarzem inż. H. Sommenberg.

12 listopada odbyła się wycieczka studentów i pracowników Zakładu na przejście graniczne w Cieszynie prowadzone przez DROMEX.

Od 18 do 19 listopada w Paszkówce odbyło się seminarium naukowe grupy tematycznej 02.13 C.P.B.P zorganizowane przez Prof. M. Trawę w celu odbioru prac.

Dnia grudnia zmarł nagle mgr inż. Mieczysław Jaxa-Rozen, wieloletni pracownik Katedry, później Instytutu, Z-ca Dyrektora d/s Dydaktyki, były działacz ZNP, ZBOWiD, wieloletni opiekun dyplomantów i organizator obozu prac dyplomowych, opiekun tzw. "WUJ", a później „ZUJ". Był on żywą



Kronika naszego Zakładu, był zawsze wśród nas i trudno się pogodzić z jego odejściem, mimo że był to ostatni rok pracy w Zakładzie. Pogrzeb odbył się 7 grudnia, a słowo pożegnalne nad trumną Zmarłego Kolegi wygłosił Prodziekan Doc. A. Rudnicki.

W dniach 5÷7 grudnia w Bratysławie przebywał z delegacją ZOSiTK prof. M. Traca, który odwiedził doc. V. Medelsky i prof. I. Gschwendta z V.S.T. w Bratysławie.

Od 8÷10 grudnia w Zakładzie gościł Doc. Krajčovič z V.Š.T. Koszyce, który wygłosił seminarium nt: badań przyczepności.

W miesiącu grudniu Zakład wzbogacił się o sprzęt video w tym dwa magnetowidy, kamera TV – firmy Blaupunkt. Sprzęt ten został zakupiony z tematu 02.11 CPBP, którego Kierownikiem jest dr J. Chodur. Wcześniej został zakupiony automatyczny miernik hałasu z tematu 02.17 CPBP, którego Kierownikiem jest dr St. Radosz.

21 grudnia odbyło się tradycyjne zebranie wigilijne Zakładu, w którym wzięła udział była sekretarka Instytutu pani mgr. Irena Czerkiewska.

ROAD AND BRIDGE
CONSTRUCTION
EXPORT ENTERPRISE
D R O M E X

HEAD OFFICE :
02-261 WARSZAWA - POLAND
ul. Trojanska 7 str.
Phone : 46-39-01
46-47-24
Telex : 815473 PREBK PL
Cables : DROMEX - Warszawa
BARNCH OF TRIPOLI
TRIPOLI - SPLAJ P. O. Box 1535
Tridex LY - 20525
Phone 0206 2538
2008 SUK EL KHEMIS

مؤسسة أعمال انشاء الطرق والكباري البولندية
دروميكـــس
المكتب الرئيسي
٠٢-٢٦١ وارسو - بولندا
شارع ترويانسكا (٧)
هاتف : ٤٦-٣٩-٠١ / ٤٦-٤٧-٢٤
تيليكس ٨١٥٤٧٣ - بريبك ب ل
برقيا : دروميكس - وارسو
فرع طرابلس
صندوق بريد طرابلس : ١٥٣٥
تريديكس لى - ٢٠٥٢٥
هاتف ٠٢٠٦ ٢٥٣٨
٢٠٠٨ سوق الخميس

رقمكم الاشارى *Your Ref.*

رقمنا الاشارى *Our Ref.*

التاريخ *Date* 1988-12-20

Szanowny Panie Profesorze!
Drogi Marianie!

O sprawach zawodowych wyślę list później - kiedy już będę miał gotowy raport o tegorocznych badaniach. Ten list, świąteczny, jest głównie dla przekazania życzeń, najserdeczniejszych i najgorętszych, Świątecznych i Noworocznych, dla Ciebie, Rodziny i współpracowników z Instytutu.

Jest trudno żyć w bankrutującym kraju - conajmniej chyba tak jak w bankrutującym przedsiębiorstwie. Frustrujące jest uczucie braku wpływu na bieg rzeczy, spowodowany głównie niegdysiejszym zbyt silnym odpływem gotówki. Dromex jest tak klarownym odzwierciedleniem polskiej rzeczywistości, że aż dziw bierze, że zdołał wytrzymać na wolnym rynku aż do teraz.

Coraz mniejszy wpływ na bieg rzeczy ma przedsiębiorstwo, jego dyrektor - a zatem kolei także i jego technolog. Z braku pieniędzy (i miłości) technolog może conajwyżej utrudnić - czego nie lubi - zamiast pomagać. Nie chcą mieć tutaj wysmakowanego betonu - wolą, żebym nie patrzył co w tej niewielkiej ilości cementu chcą ukryć. Nie interesuje ich jak uniknąć pęknięć - chcą rozgrzeszenie na to, że musiały powstać i taniej, szybkiej, mało pracochłonnej techniki ich zalepiania. Z braku pieniędzy (i miłości) króluje polityka dojutrkowa, dwudziestoczterogodzinny kołowrót zaczynania wszystkiego od początku, ze zdziwionym spojrzeniem sarnich oczu naiwnych miernot, wyrażającym niepewny przestrach czynienia czegoś po raz pierwszy. Może to i romantyczne, ale wolałbym cwane spojrzenia starych kurew umiejących to robić na wszystkie sposoby: może wtedy byłyby pieniądze?

Jeszcze raz pozdrawiam - Twój Józek

P. S. Miłości mi nie brakuje. Natomiast ostatnie pieniądze Dromex wytransferował z jedenastomiesięcznym opóźnieniem.

Józek



1989 rok

6 stycznia zmarł mgr. Tadeusz Lanc starszy wykładowca, były Prodziekan Wydziału Inżynierii Lądowej Politechniki Krakowskiej.

19 stycznia w Instytucie wizytę złożyła delegacja z ZSRR, w której skład wchodziło 3-ch profesorów z Wyższej Szkoły Zawodowej Transportu pod kierunkiem Prorektora Prof. Timoszina.

Początek roku okazał się nieprzychylny dla rodziny naszych koleżanek i kolegi. Zmarli ojcowie p. E. Zygulskiej, p. ill. Niemiec i p. J. Chodura.

W dniach 29 luty do 4 marca przebywał na Węgrzech w Györ Doc. A. Rudnicki i wygłosił wykłady dla pracowników nauki na temat: "Identyfikacja i sterowanie procesami ruchu w miejskiej komunikacji zbiorowej" oraz dla studentów na temat: "Funkcje komunikacji w miastach zabytkowych".

W dniu 3 marca odbyła się uroczysta promocja doktorów w Politechnice Krakowskiej. W czasie uroczystości prowadzonej przez Prorektora Prof. G. Szefera, dyplom doktorski z rąk J. M. Rektora Prof. W. Huszyńskiego otrzymał dr inż. Stanisław Gaca, któremu gratulacje

złożył promotor Prof. dr. Traca.

W dniach od 8 ÷ 10 marca dr. Wanda Grzybowska przebywała w Belgii na konferencji: Reflective cracking in pavements; Assessment and Control Liege. Wygłosiła tam referat pt: "Prevention of reflective cracking in pavement overlays thin reinforced concrete interlayer."

Od 20 do 29 kwietnia 89 r Prof. M. Trąca wraz z delegacją CPBP 02.15 złożył wizytę w USA na University of Illinois at Chicago i University of Illinois at Urbana - champaign, gdzie min. wygłosił seminarium n.t: "Validation of the 1985 Highway Capacity Manual for Signalized and Unsignalized Intersections in Poland."

W dniu 17 maja odbyła się wycieczka dydaktyczna studentów specjalności "Drogi i ulice", która obejmowała trasę: Kraków, Bochnia, Tarnów, Dąbrowa Tarn., Szczucin.
Organizatorami byli: doc. Janusz Cieśliński oraz mgr Marian Kurowski.
W wycieczce udział wzięli studenci V roku oraz pracownicy Instytutu i tak: Prof. St. Datka, Prof. M. Traca, dr. W. Grzybowska, doc. J. Cieśliński,

Győr, 28 th April, 1989.

Dear Professor Tracz,

Arriving home we would like to thank you for your recieving us at Politechnika Krakowska. We were very pleased to have a talk with you and your colleagues on the subjects of our interest, and to take part on the interesting programes you arranged for us. Please, present our thanks and compliments to dr Wanda Grzybowska and the other colleagues who helped and guided us during our stay in Krakow.

Sincerely yours

Edit Koren

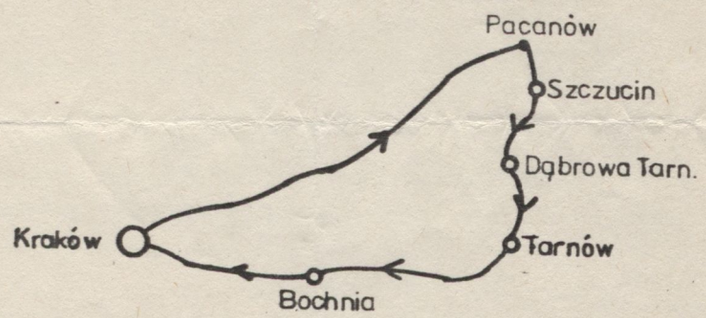
Maria Petku

W Instytucie od 17-21 kwietnia przebywały panie z Węgier.

i Marian Kurowski

PROGRAM WYCIECZKI TECHNICZNEJ
studentow specjalnosci "DROGI I ULICE"
w dniu 17 maja 1989 r.

7^{00} – 7^{15} – wyjazd z dziedzińca Politechniki Krakowskiej
7^{15} – 9^{15} – przejazd trasą Kraków – N. Korczyn – Pacanów – Szczucin
9^{15} – 10^{30} – spotkanie z przedstawicielami RDP – Tarnów i zwiedzenie Muzeum Drogownictwa w Szczucinie
10^{30} – 10^{50} – przejazd ze Szczucina do Dąbrowy Tarnowskiej
10^{50} – 12^{00} – zwiedzenie bazy w Dąbrowie Tarnowskiej
12^{00} – 13^{00} – przejazd z Dąbrowy Tarnowskiej do Tarnowa z obejrzeniem układania nawierzchni bitumicznej
13^{00} – 15^{00} – zwiedzenie robót drogowych (roboty przygotowawcze, obiektowe, ziemne) na realizowanym obejściu Tarnowa
15^{00} – Spotkanie z władzami RDP – Tarnów
Powrót do Krakowa trasą Tarnów – Bochnia – Kraków



Dabkie +1
W.G.
J.C.
M.K.
M.T.

organizatorzy doc J.C. M. Kurowski.
Podejmowali wycieczkę dyr. mgr inż. J. Janusz i z-ca dyr. mgr inż. J. Kuryłek.

W dniu 31 maja w salce Instytutu o godz. 13^{00} odbył się wykład prof. Michaela R. Cruma z IOWA STATE UNIVERSITY nt: "U.S. Transportation management systems". Wykład był tłumaczony

DZIEKAN I RADA WYDZIAŁU INŻYNIERII LĄDOWEJ
POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ im. TADEUSZA KOŚCIUSZKI w Krakowie

mają zaszczyt zaprosić na

PUBLICZNĄ DYSKUSJĘ NAD ROZPRAWĄ DOKTORSKĄ

mgra inż. BRONISŁAWA WAWRZYNKIEWICZA

na temat:

„Ocena wielokryterialna układu komunikacyjnego".

Dyskusja odbędzie się dnia 12 czerwca 1989 r. o godzinie 9.30 w sali Senackiej w Budynku Głównym Politechniki Krakowskiej, ul. Warszawska 24 I p.

PROMOTOR: prof. dr hab. inż. MARIAN TRACZ (Politechnika Krakowska)

RECENZENCI: prof. dr inż. WOJCIECH SUCHORZEWSKI (Politechnika Warszawska)
doc. dr hab. inż. ANDRZEJ RUDNICKI (Politechnika Krakowska)

Praca doktorska wyłożona jest do wglądu w Bibliotece Głównej Politechniki Krakowskiej, ul. Warszawska 24

W dniach od 14 ÷ 15 czerwca w Paszkówce odbyło się seminarium grupy tematycznej 02.18 - zorganizowane przez Koordynatora II stopnia Prof. M. Tracza

1W

WORKSHOP

Opracowanie elementów karty programowej OOŚ (OPS,OWZ,ORP)

Opracowanie może odpowiadać:
- karcie programowej opracowywanej przez wykonawców OOŚ
- opracowaniu wewnętrznemu dla potrzeb administracji drogowej w związku z zamówieniem publicznym na OOŚ (łącznie z dokumentacją lub tylko OOŚ) i/lub jej odbiorem.

Karta powinna zawierać:

1) **ustalenie** formalnej/merytorycznej **konieczności/celowości wykonania OOŚ** (OPS,OWZ, ORP)

2) **program OOŚ** uwzględniający wykaz oddziaływań specyficznych dla danej inwestycji drogowej i środowiska w którym będzie ona zlokalizowana oraz innych które mogą być zidentyfikowane w trakcie wykonywania OOŚ. W tabelce podać orientacyjną ocenę znaczenia oddziaływania w skali w okresie budowy (B) i eksploatacji (E) 1-5 (np. B - 1, E - 5 lub B - nie wystąpi, E - 3)

3) ocenę celowości objęcia OOŚ **"wariantu zerowego"** (zaniechania inwestycji). Jeśli tak, to proszę go krótko zdefiniować pod względem drogowo-ruchowym. Jeśli nie, to proszę podać krótkie uzasadnienie dlaczego (1-3 zdań) nie jest potrzebne uwzględnienie tego wariantu.

4) **wykaz materiałów i danych** potrzebnych do wykonania OOŚ, dotyczących:
   - inwestycji,
   - ruchu drogowego (proszę wypełnić tabelkę),
   - środowiska (w tym dane o istniejących poziomach oddziaływań).

   Proszę podać kto powinien przygować/opracować te dane:
   I - inwestor, W - wykonawca OOŚ,

5) podanie **źródeł danych;**
   - pomiary (P),
   - archiwum (A),
   - bazy danych (B)

   oraz uwarunkowania dotyczące pomiarów (pora roku, pogoda, inne)

6) Proszę podać:
- orientacyjny czas potrzebny na przygotownie/zebranie danych .....m-cy:
- orientacyjny czas wykonania OOŚ.....m-cy

1) **ustalenie konieczności/celowości wykonania** OPS,OWZ, ORP.....
.....
.....

2) **Program OOŚ** uwzględniający wykaz oddziaływań specyficznych dla danej inwestycji

Elementy środowiska	Tak, nie, komentarz
a. Elementy środowiska przyrodniczego i oddziaływania: – **powietrze i klimat** - *emisja zanieczyszczeń do powietrza* – **klimat akustyczny** – *hałas drogowy i drgania* – **powierzchnia ziemi łącznie z glebą** - *naruszenie i/lub zanieczyszczenie powierzchni ziemi łącznie z glebą* – **złoża kopalin** - *eksploatacja złóż, przykrycie złóż* – **wody powierzchniowe i podziemne** - *zanieczyszczenie wód powierzchniowych i podziemnych oraz pogorszenie stosunków wodnych. Zagrożenie dla ujęć wody* – **świat zwierzęcy i roślinny** - *wpływ bezpośrednni na faunę i florę, fragmentacja i rozdzielenie ekosystemów* – **krajobraz** (z jego walorami przestrzennymi i przyrodniczymi) - *zmiany w krajobrazie i wizualna ingerencja*	
b. Elementy środowiska człowieka: – **zdrowie** - *zmiana przeznaczenia gruntów rolnych lub leśnych, utrata terenów rekreacyjnych* – **warunki: zamieszkania, pracy, nauki, *rekreacji, podróżowania*** - *zmiana przeznaczenia gruntów rolnych lub leśnych, utrata terenów rekreacyjnych* – **majątek mat., zabudowa** - *Zajęcie terenu (wywłaszczenia, wyburzenia)* – ***życie społeczne i kulturalne, działalność ekonomiczna*** - *rozdzielanie pól i wspólnot społeczno-gospodarczych, zajęcie terenu* – ***bezpieczeństwo ruchu***	
c. Zagospodarowanie przestrzenne - *zmiana przeznaczenia gruntów rolnych lub leśnych, utrata terenów rekreacyjnych* --- ***d. Grunty rolne i leśne wraz z produkcją rolną i leśną*** - *zmiana przeznaczenia i wpływ na grunty rolne i leśne* --- ***e. Dziedzictwo kultury i archeologiczne*** - *oddziaływanie na dobra kultury objęte ochroną i dobra archeologiczne* --- - *Oddziaływania pośrednie i wtórne, wzajemne powiązanie oddziaływań*	
Jakiego rodzaju NZŚ należy wziąć pod uwagę na analizowanym odcinku/węźle	

3. Ocena celowości uwzględnienia w OOŚ **"wariantu zerowego"** (zaniechania inwestycji).

3.1. Uzasadnienie celowości/ jej braku .....

.....

.....

.....

.....

.....

3.2. Określenie wariantu zerowego pod względem drogowo-ruchowym.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

4.

4.1. Dane ruchowe potrzebne w analizach poszczególnych oddziaływań OOŚ

Rodzaj oddziaływania	**Natężenie ruchu [P/h, P/24h,**	Op.Sz. P.K	**Prędkość [km/h]**	Op. Sz. P.K	**Struktura rodzajowa ruchu [%]**	Op. Sz. P.K
Hałas	- SDR, godz.; - godz.: $6^{00} \div 22^{00}$ - godz.: $2^{00} \div 6^{00}$		- śr.jazdy, - śr. podróży - śr.chwilowa		Udział/liczba (?) sam. ciężar. i autobusów	
Drgania	- SDR [P/24h], - Natężenie sam. ciężarowych		- śr chwilowa, - śr.jazdy dużych sam. ciężar.		Udział/liczba (?) sam. ciężar.i autobusów	
Zanieczyszczenie powietrza	- SDR [P/24h]		- średnia jazdy		Pełna struktura rodzajowa Wiek pojazdów	
Zanieczyszczenie wód	- SDR [P/24h]		–		–	
Na gleby uprawy i lasy	- SDR [P/24h]		–		–	
Na bezp. ruchu drogowego	- SDR [P/24h], - godz. [P/h]		- śr. jazdy, - śr.chwilowa		Struktura rodzajowa	

4. **Wykaz materiałów i danych** potrzebnych do wykonania OOŚ, dotyczących:
   4.1. inwestycji (na odrębnej kartce)
   4.2. ruchu drogowego (proszę zaznaczyć √, **IN, WK** w tabelce), W rubruce [Op.Sz. P.K] proszę podać czy nas interesuje pomiar (**P**) czy/i prognoza (**PR**)
   4.3 środowiska (w tym dane o istniejących poziomach oddziaływań).

Proszę podać kto powinien przygować/opracować te dane:
IN - inwestor, WK - wykonawca OOŚ,

4.3. Materiały dotyczące środowiska

Elementy środowiska (√)(-)	*Co jest potrzebne i do czego*	*Źródło*: (P), (A), (B) proszę podać	*Kto*
1. powietrze			
2. klimat akustyczny			
3. powierzchnia zie mi łącznie z glebą			
4. wody powierz-chniowe i podz.			
5. złoża kopalin			
6. świat zwierzęcy i roślinny			
7. krajobraz			
8. Inne **- Grunty rolne i leśne wraz z produkcją rolną i leśną** **- Dziedzictwo kultu-ry i archeologiczne** - -			

5W

5. Podanie **źródeł danych;**

5.1. Źródła danych: pomiary (P), archiwum (A), bazy danych (B) proszę podać w tabelce z podaniem w miarę mozliwosci nazw: pomiarów, archiwóqw, baz danych

5.2. Proszę podać jeśli istnieją uwarunkowania dotyczące pomiarów (pora roku, pogoda, inne)

.....

.....

.....

.....

..

6) Proszę podać:

- orientacyjny czas potrzebny na przygotownie/zebranie danych .....m-cy:
- orientacyjny czas wykonania OOŚ.....m-cy

RODZAJE OOŚ

Nazwa OOŚ	Skrót	Podstawa prawna	Wykonawca OOŚ
Ocena strategiczna	*ST*	*przepisy OECD*	---
Ocena do prac studialnych	*OPS*	*brak*	—
Prognoza skutków wpływu ustaleń MPZP na środowisko przyrodnicze	**OMPZ**	Rozp. MOŚZNiL z dnia 9 marca 1995 r. w sprawie określania wymagań jakim powinna odpowiadać prognoza skutków wpływu ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego na środowisko przyrodnicze	---
Ocena do wniosku o udzielenie WZiZT (OOŚ dla inwestycji mogących pogorszyć stan środowiska)	**OWZ**	Rozp. MOŚZNiL z dn. 13 maja 1995 r. w sprawie określania inwestycji szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi oraz OOŚ	Rzeczoznawca z lisy MOŚZNiL wybrany przez inwestora
Dane charakteryzujące wpływ inwestycji na środowisko lub jego wykorzystanie (OOŚ dla uzgodnienia rozwiązań projektowych mogących pogorszyć stan środowiska)	**DCSW**	Prawo budowlane	---
Ocena dla uzgodnienia rozwiązań projektowych	**ORP**	Rozp. MOŚZNiL z dn. 13 maja 1995 r. w sprawie określania inwestycji szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi oraz OOŚ	Rzeczoznawca wskazany przez wojewodę (z listy MOŚZNiL)
Ocena istniejących obiektów (OOŚ dla obiektu budowlanego lub zespołu obiektów)	**OIO**	Rozp. MOŚZNiL z dn. 13 maja 1995 r. w sprawie określania inwestycji szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi oraz OOŚ	Rzeczoznawca z listy MOŚZNiL wybrany przez inwestora, właściciela lub zarządcę

W dniach od 17 do 20 września 1988r był w Instytucie Dróg, Kolei i Mostów Prof. dr. Nagui M. Rouphail z University of Illinois, USA. Wygłosił referat pt.

" Simultaneous optimization of Signal Settings and left turn treatments"

THE UNIVERSITY OF ILLINOIS AT CHICAGO

Nagui M. Rouphail, PhD

Associate Professor of Transportation Engineering

Department of Civil Engineering, Mechanics, and Metallurgy (M/C 246)
College of Engineering
Box 4348, Chicago, Illinois 60680
(312) 996-4887/3428

I would like to thank the staff of Krakow Technical University and in particular Professor Tracz for his kind hospitality and stimulating discussions. I will remember my first trip to Krakow and Poland as one that is exciting, informative and quite pleasant N. Rouphail

University of Illinois, U.S.A.

Na zaproszenie Instytutu Dróg, Kolei i Mostów w dniach od 13 do 20 września przebywał Prof. dr Roberth Ashworth z University of Sheffield, Wielka Brytania. Z tej okazji odbyło się seminarium na którym wygłosił referat nt. "Pedestrian Crossing Facilities – Current U.K. Practice."

Dr. ROBERT ASHWORTH
Reader in Civil and Structural Engineering

University of Sheffield
Mappin Street
Sheffield S1 3JD
U.K.

Tel. 0742-78555
Extn. 5054

My third visit to Krakow Technical University – once again my most grateful thanks to Professor Tracz and his colleagues for their most generous hospitality to myself and my wife.

Robert Ashworth.
20/9/89.

W dniach od 24 września do 28 września 1988 r.
przebywał w Instytucie Dróg, Kolei i Mostów
Prof. dr Werner Brilon wraz z wygłoszonym
Wykładem referat nt: "Leistungsfähigkeit von
Kreisverkehrsplätzen."

Prof. Dr.-Ing. Werner Brilon

Ruhr-Universität Bochum
Lehrstuhl für Verkehrswesen I
(Regionalverkehrswesen)

Universitätsstraße 150
4630 Bochum 1
Telefon (02 34) 7 00 - 59 36

Anläßlich der Zweiten Reise an der TH Cracow möchte ich der Hoffnung Ausdruck geben, daß die Partnerschaft zwischen dem Institut für Straßen, Brücken und Verkehr der TH Cracow und dem Lehrstuhl für Verkehrswesen der Ruhr-Universität Bochum mit gutem Erfolg weiter entwickelt werden kann. Mein herzlicher Dank gilt der außerordentlich freundlichen Aufnahme und Betreuung durch alle Mitglieder des Instituts.

W. Lilon

Kraków, 2. – 13. Oktober 1989

Wir möchten uns auch auf diesem Weg für die großartige Gastfreundschaft bedanken, die uns von allen Mitarbeitern sowie von Professor Tracz selbst während unseres Aufenthalts in Krakow und an dem Politechnikum entgegengebracht wurde. Die vergangenen zwei Wochen werden bei uns bleibende Erinnerungen sein, hinsichtlich der fachlichen, vor allem aber auch der menschlichen, hier gefundenen Kontakte.

Michael Großmann Detlef Kirsch

OBYWATEL

prof. dr hab. inż. Marian TRACZ

otrzymuje

NAGRODĘ

MINISTRA

EDUKACJI NARODOWEJ

ZESPOŁOWĄ STOPNIA DRUGIEGO

Z TYTUŁU OSIĄGNIĘĆ NAUKOWYCH

za pracę pt.: "Racjonalizacja procesu projektowania i wymiarowania skrzyżowań drogowych"

WARSZAWA, DNIA 1 października 19 89 ROKU

MINISTER

Na konferencji "International conference on transport planning and control" w dniach od 28 ÷ 28 września 1988r był Prof M. Trauz i mgr A. Tarko. Konferencja ta była w University of Walles College of Cardiff, Wielka Brytania, na której Prof. M. Trauz wygłosił referat pt: "Variability of traffic conditions at intersection approaches in the light of non-stationary flow demands" (invited speaker).

Dnia 3 października 1988r odbyła się inauguracja roku akademickiego na której doc. J. Cieśliński i doc. H. Górecki otrzymali Złote Odznaki za pracę społeczną dla miasta Krakowa.

W listopadzie nagrody Rektora Politechniki Krakowskiej otrzymali:

II stopnia - St. Gaudek, B. Przebinda, Pracownicy za dydaktyczne programy komputerowe.

III stopnia - J. Chodur - za prowadzenie bazy naukowej

II stopnia - H. Gryglewska - za działalność naukową

W dniach 28 do 29 XI 1988r Prof. M. Tracz przebywał w Koszycach na konferencji: pt. "Rozvoj výpočtových metód, a aplikácia výsledkov výskumu pri navrhovaní stavebných konštrukcií". i wygłosił referat pt: "Applications of traffic modelling in road and intersection design".

21 grudnia 1988r. odbyło się spotkanie wigilijne Zakładu Drogowego, podsumowujące rok 1988r.

20 grudnia A. Rudnicki i M. Tracz otrzymali z rąk Prezesa SITK Srebrny Odznakę "Za Zasługi Dla Transportu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej".

1990 ROK

4.01.1990r odbyło się pierwsze zebranie Zakładu na którym prof M. Traw rozdzielił dodatkowe prace pomiędzy pracowników.

Dnia 5 stycznia odbyła się uroczysta promocja doktorów: Haliny Major i Bronisława Wawrzynkiewicza

Zapraszam uprzejmie Pana Profesora

.....

jako promotora do wzięcia udziału w uroczystej promocji doktorów i doktorów habilitowanych, która odbędzie się dnia 5.01.1990 r. o godz. 12-tej w sali senackiej Politechniki Krakowskiej.

Promowant: dr Wawrzynkiewicz Btonisław M.
dr Major Halina

Srebrną Odznakę za Zasługi dla Ziemi Krakowskiej przyznaną przez OK NOT na zebraniu OK NOT otrzymał M. Kurowski

Od stycznia Prof. Marian Tracz został członkiem Highway Capacity Committee amerykańskiego Transportation Research Board.

Dnia 9 lutego TDiK otrzymał wiadomość, że artykuł: J. Chodura, St. Gaudlic, M. Traca pt: "The use of reserve capacity and delay as the complementary measures of junction effectiveness" został przyjęty na konferencję organizowaną w Japonii w dniach od 18÷20.VIII.90 r nt: Eleventh International Symposium on Transportation and Traffic Theory.

13 marca w siedzibie SITK NOT odbyło się "Zaśnieżony dla Transportu" otrzymali: Prof. M. Traca, Doc. A. Rudnicki, doc. J. Cieśliński; Mgr. M. Kurowski - Złoty Krzyż Zasługi, Srebrna Odznaka Honorowa NOT.

Mgr inż. Bogusław Przebinda z dniem 15.03.90 r został przyjęty na etat asystenta.

24 kwietnia odbyła się wycieczka dydaktyczno-techniczna studentów III, IV i V roku specjalności D.U.L na budowę przejścia granicznego w Cieszynie. Opiekunami wycieczki byli:
doc. J. Cieśliński
mgr inż. L. Fonferko

Program wycieczki był następujący:
1. Przejazd autostradą A-4 na trasie Kraków - Balice - Bycz yna
2. Przejazd do Mysłowic, a następnie Wschodnią Obwodnicą GOP do Tychów

3. Przejazd drogą nr 1 na trasie Tychy - Katowice - Bielsko-Biała - Cieszyn

4. Zwiedzanie budowy mostu granicznego na rzece Sole

5. Zwiedzanie robót drogowych związanych z budową nowego przejścia granicznego

6. Powrót trasą Cieszyn - Bielsko Biała - Kęty - Wadowice - Krzywaczka - Głogoczów - KRAKÓW.

11. 5. 1990

Olen kiitollinen siitä vieraanvaraisuudesta, mitä puolalaiset, erityisesti Krakovassa ovat minua kohtaan osoittaneet. Toivon näkeväni teillä mahdollisuuden vieraillа Suomessa, jotta saisin vastavuoroiseni näyttää omaa laboratoriotamme ja Suomen tiestöä sekä kauniita maisemia.

Jarkko Valtonen

Jarkko Valtonen
Tech.lic. (civ.eng.)
Laboratory engineer

Helsinki University of Technology
Road and Railway Laboratory
Rakentajanaukio 4 A
SF-02150 Espoo - Finland

Tel. 358-0-451 3794
Telex 125161 htkk sf

W dniach 7 do 11 maja na zaproszenie Węgierskiego Towarzystwa Naukowego Komunikacji - w ramach współpracy z SITK - przebywał w Budapeszcie Doc. A. Rudnicki.

Celem wyjazdu była wymiana doświadczeń w zakresie planowania, projektowania i eksploatacji miejskiej komunikacji zbiorowej.

W trakcie pobytu Doc. A. Rudnicki spotkał się z Dyrektorem BKV oraz z kierownikiem Wydziału Ruchu, zapoznał się z mikrokomputerowym systemem sporządzania rozkładów jazdy i koordynacji różnych środków transportu, a także planowania i rozliczania służb ruchu.

W ramach wycieczek zapoznał się z funkcjonowaniem: zajezdni autobusowej, węzłów

Na zaproszenie International Geotextile Society w Orlesie od 28.05 do 3.06.80r pani dr. H. Grzybowska przebywała w Holandii, na IV Międzynarodowej konferencji nt: "Geotextylia, geomembrany i produkty zwiazane". W ramach konferencji zostało również zorganizowanie zwiedzanie Amsterdamu.



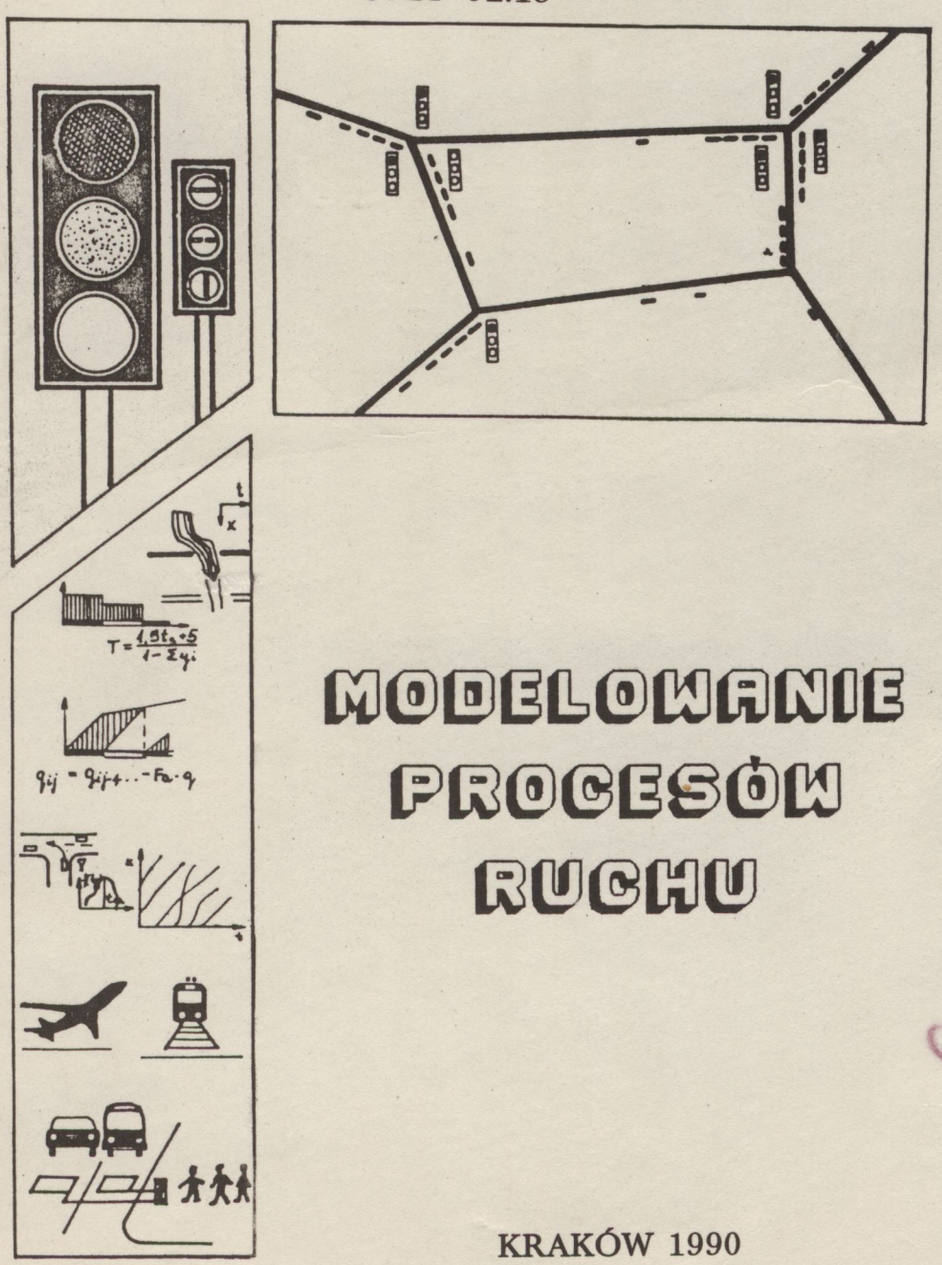
W dniach od 3 do 10 czerwca dr. W. Grzybowska przebywała w Szwajcarii na zaproszenie International Geotextile Society. W trakcie pobytu zwiedziła Instytuty oraz Laboratoria Drogowe w Zurichu i Lozannie.



przesiadkowych komunikacji miejskiej i podmiejskiej oraz z centralną dyspozytornią ruchu.

W czerwcu została wydana praca zbiorowa pod redakcją M. Trawa. - "Modelowanie procesów ruchu".

PODSTAWY ROZWOJU ŚRODKÓW
I SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH
CPBP 02.19



MODELOWANIE PROCESÓW RUCHU

50 egz.

KRAKÓW 1990

SZÉCHENYI ISTVÁN
KÖZLEKEDÉSI ÉS TÁVKÖZLÉSI MŰSZAKI FŐISKOLA
KÖZLEKEDÉSÉPÍTÉSI INTÉZET
9026 Győr, Ságvári E. u. 3. – 9007 Győr, Pf. 1.
Telefon: (96) 19-023 – Telex: 24267 – Telefax: (96) 29-263

FINAL PROGRAMME

The Széchenyi College of Transport and Telecommunication
in cooperation with the Kraków Technical University
is organizing a seminar in Győr on

COMPUTER APPLICATIONS IN ROAD AND TRANSPORT PLANNING

with invited guests from

Budapest Technical University
Graz Technical University
Zilina University of Transport

The aim of the seminar is the exchange of recent experiences of revelant experts of universities and colleges within the region defined by the cities above.

Programme:

24th May **10.a.m. - 1.p.m.** State of the art session

Opening: Koren (Győr) Chairing: Tracz (Kraków)

Presentations:

Gobiet-Fallast (Graz)	Road design
Bakó (Budapest)	Pavement Management
Tracz-Gacza (Kraków)	Junction
Füzy (Budapest)	Public Transport
Kluvanek-Cenek (Zilina)	Network
Kálmán-Koren-Marton (Győr)	Network

1.p.m. - 2.p.m. Lunch

24th May **2.p.m. - 5.p.m.** Round table session (College-Club)

Chairing: Koren

Discussion on teaching, research and professional applications

25th May **9.a.m. - 5.p.m.** Informal session (College-Club)

Possibility for detailed bilatelar talks on problems of interest, future cooperation.

Seminar standard: IBM XT/AT software.

The language of the seminar is English.

W dniach 24 - 25.05.1990r w Győr odbyła się konferencja naukowa nt. „COMPUTER APPLICATIONS IN ROAD AND TRANSPORT PLANNING" w której udział wzięli: Prof. M. Tracz, Dr. St. Gaca, Mgr inż. St. Gondek.

Dnia 6 czerwca KGMO Biuro Ruchu Drogowego przyznała M. Traczowi medal „Za ochronę porządku i bezpieczeństwa w ruchu drogowym."

WARSZAWA

P R O G R A M O B R A D

III konferencji naukowej "Wybrane zagadnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego" - 6 czerwca 1990 r.

10.00	Otwarcie konferencji - płk prof. dr hab. Tadeusz Chrustowski
10.15	Wręczenie medali pamiątkowych - płk mgr Wiesław Lewandowski
10.25	Referat wprowadzający - prof. dr inż. Wojciech Suchorzewski
10.45-12.00	Dyskusja nad blokiem referatów nt. stanu bezpieczeństwa i metod jego badania. Przewodniczący dyskusji prof.dr hab. inż. Ryszard Krystek. - mgr inż. Lech Fotygo: Rok 1989 na polskich drogach. Stan bezpieczeństwa ruchu w świetle statystyki. - dr inż. Stanisław Gaca: Technika konfliktów ruchowych w badaniach bezpieczeństwa ruchu. - dr inż. Kazimierz Jamroz, prof. dr hab. inż. Ryszard Krystek: Zródła i zakres danych o zdarzeniach drogowych. - mgr Andrzej Palczewski: Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w stołecznym województwie warszawskim w latach 1980-1988. - doc. dr inż. Czesław Podkowicz: Charakterystyka zagospodarowania przestrzennego i ruchu a wypadki drogowe. - mgr inż. Andrzej Tarko: Bezpieczeństwo ruchu pieszych na przejściach z sygnalizacją świetlną.
12.00-12.15	Przerwa
12.15-13.00	Dyskusja nad blokiem referatów nt. psychologii komunikacji. Przewodniczy dyskusji prof. dr hab. inż. Marian Tracz. - doc. dr hab. Paweł Boesler: Główne zagadnienia i kierunki rozwoju psychologii komunikacji. - mgr Józef Gawlik, mgr Jerzy Marzec, doc. dr hab. Tadeusz Rotter, mgr Antoni Wontorczyk: Kształtowanie postaw bezpiecznego uczestnictwa w ruchu młodych użytkowników dróg.

RAMME
port and Telecommunication
ów Technical University
minar in Győr on

PLICATIONS
SPORT PLANNING

f recent experie
s within the reg

e art session
ren (Győr) Chai
ns:
ast (Graz)
est)
(Kraków)
est)
nek (Zilina)
n-Marton
(Győr)

session (Colle
oren
on teaching, re
ional applicati
ssion (College-
for detailed b
of interest, f

W dniach 2
odbyła się konfere
APPLICATIONS IN RO
w której udział wz
Mgr inż. St. Gondek

Dnia 6 czerw
Drogowego przyznała
"Za ochronę porz
drogowym."

- mgr Jacek Czerwieç, doc. dr hab. Tadeusz Rotter, mgr Michał Zamuliński: Problem nietrzeźwych użytkowników dróg w opinii kierowców.

13.00-14.00 Przerwa obiadowa

14.00-15.00 Dyskusja nad blokiem referatów nt. środków działania. Przewodniczy dyskusji płk mgr Wiesław Lewandowski.
- mgr Jerzy Gawlak, mgr Mariusz Wasiak: Wybrane zagadnienia wykładni przestępstw i wykroczeń drogowych.
- doc. dr inż. Zdzisław Gęsiarz: Problemy zabezpieczenia ładunków podczas transportu.
- dr n.med. Władysław Jurek: Organizacja i skuteczność pomocy przedlekarskiej udzielanej ofiarom wypadków drogowych w Polsce.
- doc. dr hab. Marek Lisiecki: Liczebność jednostek ruchu drogowego a stan bezpieczeństwa na drogach.
- mgr inż. Jan Unarski: Możliwości poprawy stanu bezpieczeństwa na tle przepisów innych krajów europejskich.

15.00-15.10 Przerwa

15.10-16.00 Dyskusja nad blokiem referatów nt. szkolenia kadr. Przewodniczy dyskusji prof. dr inż. Wojciech Suchorzewski
- doc. dr Stanisław Laskus: Koncepcja Centrum Badawczo-Szkoleniowego Policji Drogowej.
- doc. dr hab. inż. Kazimierz Straszewski: Problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego w pracach magisterskich.
- mgr inż. Andrzej Wawrzyniak: Bezpieczeństwo ruchu na przejazdach kolejowych. Z problemow szkolenia kierowców wojskowych.

16.00-17.00 Dyskusja plenarna, przewodniczy prof. dr inż. Wojciech Suchorzewski.

Zakończenie.

Oprawę propagandową konferencji sfinansowano z udziałem funduszu prewencyjnego Towarzystwa Ubezpieczeń i Reasekuracji "WARTA" S.A. oraz Polskiego Związku Motorowego.

Eleventh

International Symposium on Transportation and Traffic Theory

July 18 - 20, 1990 Yokohama, JAPAN

Organizing Committee of the 11th ISTTT
In cooperation with the City of Yokohama

at : Yokohama International Conference Center

Sangyo-Boeki (Sanbo) Center Bldg. 9th fl.
2 Yamashita-cho, Naka-ku, Yokohama
Tel:045-671-7151

Yokohama International Conference Center is on the 9th floor of Sanbo Center Bldg. near the base of South Pier (*Osanbashi*) in the map A of the enclosed tourist map.

** Program **

July 17 (Tuesday)

6:00 pm - 8:00 pm	**Registration**	Sangyo-Boeki Center Bldg. 9th fl.
6:30 pm - 8:00 pm	**Get-Acquainted Party**	Sangyo-Boeki Center Bldg. 9th fl.

July 18 (Wednesday)

8:00 am - 6:00 pm	**Registration**	Sangyo-Boeki Center Bldg. 9th fl.
8:45 am-	**Opening / Welcoming Remarks**	
9:00 am - 10:20 am	**Session 1 Chair : W. Leutzbach (Germany)**	
	A Theoretical Model to Calculate Time-Headway Distributions as a Function of Traffic Density	D. Heidemann (Germany)
	A Merging Probability Calculation Method Considering Multiple Merging Phenomena	Y. Makigami (Japan) T. Matsuo (Japan)
	Roundabout Capacity and the Associated Delay	R. Troutbeck (Australia)
	Coffee Break	
10:40 am - Noon	**Session 2 Chair :**	
	Modelling Crowd Behavior and Movement: Application to Makkah Pilgrimage	S. A. H. Algadhi (U.S.A.) H. S. Mahmassani (U.S.A.)
	Changes in Traffic Flow due to Parking Activity in Urban Street	F. Corriere (Italy) S. Saglimbeni (Italy)
	A Comprehensive Concept for Simultaneous State Observation, Parameter Estimation and Incident Detection	M. Cremer (Germany) H. Schutt (Germany)
Noon - 2:00 pm	**Lunch**	
2:00 pm - 3:20 pm	**Session 3 Chair :**	
	A Mathematical Theory for Related Long Term Developments of Road Traffic and Safety	S. Oppe (The Netherlands) M. J. Koornstra (The Netherlands)
	Measures of Accident Clustering	A. J. Nicholson (New Zealand)
	On the Use of Accident and Conviction Counts to Trigger Action	E. Hauer (Canada) K. Quaye (Canada)
	Coffee Break	
3:40 pm - 5:00 pm	**Session 4 Chair : E. Hauer (Canada)**	
	An Integrated System for Traffic Safety and Accident Analysis	M. Y.-K. Lau (Hong Kong) A. D. May (U.S.A.) R. N. Smith (U.S.A.) H. F. Huang (U.S.A.)
	Drivers' Speed Regulation When Negotiating Intersections	F. Saad (France) P. Delhomme (France) P. Van Elslande (France)
	Emergency Manoeuvres at Junctions Using a Driving Simulator	G. Malaterre (France) D. Lechner (France)
6:00 pm - 8:00 pm	**Welcoming Reception**	Hotel Continental Yokohama

July 19 (Thursday)

8:00 am - 6:00 pm	**Registration**	Sangyo-Boeki Center Bldg. 9th fl.
9:00 am - 4:00 pm	**Ladies Program**	One-day Bus Tour
9:00 am - 10:20 pm	**Session 5 Chair : G.F. Newell (U.S.A.)**	
	User-Equilibrium Traffic Assignment by Continuum Approximation of Network Flow	T. Sasaki (Japan) Y. Iida (Japan) H. Yang (Japan)
	Two Models for Prediction Dynamic Stochastic Equilibria in Urban Transportation Networks	P. C. Vythoulkas (U.K.)
	Dynamic Traffic Assignment and Dynamic Traffic Control	M. J. Smith (U.K.) M. O. Ghali (U.K.)
	Coffee Break	
10:40 am - Noon	**Session 6 Chair :** M. Tracz (Poland)	
	Application of Neural Network Model to Traffic Engineering Problem: Self-Organizing Approach to Traffic Management System	T. Nakatsuji (Japan) T. Kaku (Japan)
	Parallel Distributed Processing on Neural Network for Some Transportation Equilibrium Assignment Problems	T. Akamatsu (Japan) Y. Tsuchiya (Japan) T. Shimazaki (Japan)
	The Efficiency Principle and Combined Trip Distribution and Modal Split Models	J. T. Lundgren (Sweden)
Noon - 2:00 pm	**Luncheon Meeting**	Yubin-Chokin Kaikan
2:00 pm - 3:20 pm	**Session 7 Chair : M.J. Beckmann (U.S.A.)**	
	Design of Bus Routes for a Many-to-Few Travel Demand	S. Y. Kho (Korea)
	Re-Examination of Newell's Dispatching Policy and Extension to a Public Bus Route with Many to Many Time-Varying Demand	S. C. Wirasinghe (Canada)
	On the Coordination of Inbound and Outbound Schedules at Transportation Terminals	C. F. Daganzo (U.S.A.)
	Coffee Break	
3:40 pm - 5:00 pm	**Session 8 Chair : C.F. Daganzo (U.S.A.)**	
	Activity Analysis of the Hub and Spoke System	M. J. Beckmann (U.S.A.)
	Optimum Geometries for Satellite Type Airport Terminals	S. Bandara (Canada)
	Comparisons of Transit Pricing Policy Based on Travel Distance	J.-H. Ling (R.O.C.) M. A. P. Taylor (Australia)
6:00 pm - 8:00 pm	**Symposium Dinner**	Chinese Restaurant Manchinroh

July 20 (Friday)

8:00 am - 6:00 pm	**Registration**	Sangyo-Boeki Center Bldg. 9th fl.
9:00 am - 10:20 am	**Session 9 Chair : H. Nakamura (Japan)**	
	Temporal Variation of Bicycle Traffic Flows in The Netherlands	C. F. Jaarsma (The Netherlands)
	Estimation of Travel Demand Models from Multiple Data Sources	M. Ben-Akiva (U.S.A.) T. Morikawa (Japan)
	Heterogeneity and State Dependence in Household Car Ownership: A Panel Analysis Using Ordered-Response Probit Models with Error Components	R. Kitamura (U.S.A.) D. S. Bunch (U.S.A.)
	Coffee Break	
10:40 am - Noon	**Session 10 Chair : P.Y. Texier (France)**	
	The Use of Reserve Capacity and Delay as the Complementary Measures of Junction Effectiveness	M. Tracz (Poland) J. Chodur (Poland) S. Gondek (Poland)
	Another Way of Optimal Signal Plan Calculation at an Isolated Intersection	S. Reljic (Yugoslavia) S. Stojanovic (Yugoslavia) M. Stojic (Yugoslavia)
	Decision of Timings of Signal Program Switching in Pretime Multi-Program Control	M. Kuwahara (Japan) M. Koshi (Japan)
Noon - 2:00 pm	**Lunch**	
2:00 pm - 3:20 pm	**Session 11 Chair : M. Maher (U.K.)**	
	Traffic Control (at Alternate One-Way Sections) during Lane Closure Periods of a Two-Way Highway	A. Ceder (Israel) A. Regueros (Israel)
	Modelling of Queue Probability Distribution at Traffic Signals	P. S. Olszewski (Singapore)
	Stochastic Delays on Signalized Arterial Highways	G. F. Newell (U.S.A.)
	Coffee Break	
3:40 pm - 5:00 pm	**Session 12 Chair : M.A.P. Taylor (Australia)**	
	A Continuous-Time Formulation for Traffic-Responsive Signal Control	B. G. Heydecker (U.K.)
	A Probabilistic Approach to the Optimisation of Traffic Signal Settings in Discrete Time	M. G. H. Bell (U.K.)
	Motion - A New Traffic Control Concept Based on Real-Time Origin-Destination Information	G. Ploss (Germany) P. Philipps (Germany) D. Inaudi (Germany) H. Keller (Germany)
6:00 pm - 8:00 pm	**Farewell Party**	Sangyo-Boeki Center Bldg. 9th fl.

Eleventh International Symposium on Transportation and Traffic Theory

Yokohama, Japan July 18 - 20, 1990

The eleventh International Symposium on Transportation and Traffic Theory will be held in Yokohama, Japan, on July 18 - 20, 1990. It will follow the tradition of broad international exchange as developed at the ten previously held symposia in this series.

Papers containing significant new results in transportation and traffic research are invited on subjects such as the following.

- Traffic Assignment and Network Analysis
- Trip Distribution and Mode Choice Analysis
- Transport Generation and Land Use
- Parking and Traffic Restraint
- Public Transport Including Fixed-track Systems
- Pedestrian and Bicycle Traffic
- Traffic Safety and Accident Analysis
- Traffic Flow Theory
- Logistic Systems
- Traffic Information Systems
- Freeway Surveillance and Conctrol
- Intersection Design and Coantrol
- Traffic Signalling

International Advisory Committee Members

Prof. R. E. Allsop, University College London, U.K.
Prof. N. Gartner, University of Lowell, U.S.A.
Prof. R. Hamerslag, Delft University of Technology, the Netherlands
Prof. E. Hauer, University of Toronto, Canada
Prof. R. Herman, University of Texas, U.S.A.
Prof. M. Koshi, University of Tokyo, Japan
Prof. W. Leutzbach, Technical University, Karlsruhe, F.R.G.
Prof. G. F. Newell, University of California, Berkeley, U.S.A.
Prof. H. G. Retzko, Technical University, Darmstadt, F.R.G.
Dr. D. Robertson, Transportation and Road Research Laboratory, U.K.
Prof. T. Sasaki, Kyoto University, Japan
Prof. V. V. Silyanov, Moscow Automobile and Road Construction Institute, U.S.S.R.
Dr. M. A. P. Taylor, Monash University, Australia
Mr. P. Y. Texier, INRETS, France
Prof. M. Tracz, Cracow Technical University, Poland
Prof. S. Yagar, University of Waterloo, Canada

Previous Symposia

I	1959	Warren, U.S.A.	General Motors Research Laboratory
II	1963	London, U.K.	Road Research Laboratory
III	1965	New York, U.S.A.	Trasnportation Science Section ORSA
IV	1968	Karlsruhe, F.R.G.	Technical University, Karlsruhe
V	1971	Berkeley, U.S.A.	University of California, Berkeley
VI	1974	Sydney, Australia	University of New South Wales
VII	1977	Kyoto, Japan	Kyoto University
VIII	1981	Toronto, Canada	University of Toronto
IX	1984	Delft, The Netherlands	Delft University of Technology
X	1987	Boston, U.S.A.	Massachusetts Institute of Technology

- W dniach 18 - 19 czerwca w Paszkówce odbyła się konferencja naukowa C.P.B.P. 02.18, której przewodniczył koordynator I stopnia M. Tracz.

/.

Od 18 ÷ 20 lipca Prof. M. Tracz był uczestnikiem " International Symposium on Transportation and Traffic Theory " w Yokohamie - Japonia i wygłosił referat nt: „ The Use of Reserve Capacity and Delay as the Complementary Measures of Junction Effectiveness" (współautorzy Dr. J. Chodur i mgr. St. Gondek).

OBYWATEL

prof. dr hab. inż. Marian TRACZ

otrzymuje

NAGRODĘ

MINISTRA
EDUKACJI NARODOWEJ

ZESPOŁOWĄ STOPNIA PIERWSZEGO

Z TYTUŁU OSIĄGNIĘĆ NAUKOWYCH

za podręcznik pt. "Inżynieria ruchu"

WARSZAWA, DNIA 12 września 19 90 ROKU

MINISTER

KOMENDANT GŁÓWNY
POLICJI

L. dz. R-III-356/90

Warszawa, 19 90-09-12

Ruhr - Universität Bochum
Lehrstuhl für Verkehrswesen

Pan
Profesor Marian TRACZ

Szanowny Panie Profesorze

Z olbrzymim zainteresowaniem zapoznałem się z treścią „Memoriału w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce i zadań Policji Drogowej".

Dziękując za przesłane propozycje i wnioski ze swej strony uprzejmie informuję, że są one wykorzystywane w realizowanych i planowanych przedsięwzięciach Policji zmierzających do skutecznej ochrony bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym.

Łączę wyrazy szacunku

Ruhr - Universität Bochum

Lehrstuhl für Verkehrswesen

Prof. Dr. hab. M. T r a c z,
Technische Hochschule Krakau (Polen)

ist im Oktober 1990 als Gastprofessor am Lehrstuhl für Verkehrswesen tätig. Er berichtet in 2 Seminarvorträgen über Arbeiten aus seinem Institut.

Mittwoch, 17. Oktober, 15.00 Uhr, Seminarraum IA 5/56

Capacity estimation methods for signalized intersections
(Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage)

Donnerstag, 18. Oktober 1990, 15.15 Uhr, Seminarraum IA 5/56

Reserve capacity and delay as measures for traffic quality at junctions
(Leistungsreserven und Wartezeiten als Maß der Verkehrsqualität an Knotenpunkten)

Jeder, der sich für diese Themen interessiert, ist herzlich eingeladen.

Prof. Dr.-Ing. W. Brilon

Fachgebiet
Verkehrsplanung und Verkehrswesen
Technische Universität München
Univ. -Prof. Dr./UCB Hartmut Keller

UNIV.-PROF.DR./UCB H.KELLER TU MÜNCHEN PF.202420 D-8 MÜNCHEN 2

ARCISSTR. 21 D-8000 MÜNCHEN 2

Tel. +49.(0)89.2105-2456/49/38
Fax +49.(0)89.28 44 31

Einladung

Vortrag	:	Development of a capacity estimation method for signalized intersections
Referent	:	Prof. Dr. Marian Tracz, Krakau
Zeit	:	Donnerstag, 11.10.1990, 16 00 Uhr
Ort	:	Seminarraum Gabelsbergerstr. 45/II

Alle Interessenten sind herzlich eingeladen

i. A.: Richard Häss

(Univ. - Prof. Dr./UCB Hartmut Keller)

Od 3 września 1890 r. rozpoczęła pracę w Zakładzie Drogowym mgr Małgorzata Pomykacz. (etap po Marzence Nowakowskiej)

Dr Janusz Chodur z umowy 4-2/Z/B18/87 rozszerzył konfigurację posiadanego sprzętu komputerowego.

12 września M. E. N. przyznało Zespołowi Nagrodę Pierwszego Stopnia pana M. Tracza, St. Datce i N. Suchorzewskiemu za podręcznik "Tarcia Ruchu" – który wydano na inaugurację roku akademickiego.

Dnia 21, 22 i 23 września odwiedziła Zakład Drogowy dwuosobowa delegacja z Delft University of Technology z inż. Hansem Papendrechtem.

W październiku Prof. M. Trauz przebywał w Universität Bochum u prof. W. Brilona (stypendium)

Komendant Główny Policji przesłał podziękowania prof. M. Trauzowi, prof. W. Suchorzewskiemu i prof. R. Krystkowi współautorom "Memoriału w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce."

W październiku rozpoczęły się kursy językowe na które egzaminy zdali: M. Pomykacz, J. Zahatkiewicz, M. Dudek, B. Przebinda.

W dniu 16.10.1990r zakupiono do Instytutu mikrokomputer 32-bitowy IBM PC 386-33 MHz. Mikrokomputer został zakupiony ze środków Ministerstwa Edukacji Narodowej (za kwotę 58 mln zł.) i decyzją Sekcji Komisji ds. Badań Naukowych, Rozwoju Kadr i Współpracy z Zagranicą przydzielony jako pomoc w realizacji prac habilitacyjnych (dr. J. Chodura i dr. St. Radosza) oraz prac doktorskich (mgr St. Gondka, mgr A. Tarki).

W listopadzie mgr. Marta Niemiec została wybrana z ramienia SOLIDARNOŚCI jako delegat na Wszystkie posiedzenia Wydziału Turystyki Lądowej. (Kolegia Dziekańskie, Rada Wydziału)

Oprócz samodzielnych pracowników członkami Rady Wydziału T.L. zostali: dr. St. Gaca i mgr M. Kunasik.

W dniach 14-15 XI. 1990r. A. Tarka przebywał w Tallinie - ZSRR na konferencji gdzie wygłosił referat nt: "Bezpieczeństwo pieszych na przejściach".

Dnia 20 listopada w Instytucie odbyło się seminarium naukowe grupy tematycznej 02.11 zorganizowane przez koordynatora II stopnia Prof M. Trauza.

/

Dnia 30.XI. Doc. A. Rudnicki zakończył kadencję Dziekana Wydziału Inżynierii Lądowej.

/

Na zaproszenie SOJUZ DORNII - ZSRR (Wsjesojuznyj Dorożnyj Naucznо - Issledowatielskij Institut) w dniach od 25.XI do 1.XII 90 r pani dr. W. Grzybowska brała udział w konferencji dot: "Stosowanie geotextilios w ZSRR", wygłosiła referat nt: "Pierwsze próby wdrożenia geotekstyliów do wzmocnienia nawierzchni w Polsce."
W ramach konferencji zorganizowano zwiedzanie: Władimira, Suzdala i Moskwy.

/

W dniach od 20 - 22.XI doc. J. Cieśliński przebywał na konferencji w Połczynie organizowanej przez Generalną Dyrekcję Dróg Publicznych nt: "Aktualne problemy projektowania dróg."

/

Sukcesy naszych kolegów

Drogą z naszymi barierami szybciej i bezpieczniej do EUROPY!!!

Pamiętnik polskiego menedżera

Z kulą u nogi

Przypominam sobie, jak Krzysztof Kieślowski po otrzymaniu nagrody za swój „Dekalog" oświadczył — wówczas jeszcze w Berlinie Zachodnim — aby ludzie nie zapominali, że Polska zawsze leżała w Europie. To piękne i budujące stwierdzenie, ale od czasu do czasu człowiek może w to zwątpić. Często wygląda bowiem na to, że chcemy sobie sami zrobić na złość i że dotychczasowa polska prowizorka w zupełności nam odpowiada.

Z dużą częstotliwością przejeżdżać muszę naszą granicę zachodnią. Czy naprawdę nikt nie widzi co się tam dzieje? Czy nikt nie zdaje sobie sprawy co wynika dla naszej gospodarki z wielokilometrowych kolejek samochodów osobowych, a głównie ciężarowych? W jaki sposób zapewnić precyzyjne dostawy towarów, aby trafiły do odbiorców na czas, aby kierowcy nie musieli swymi pojazdami wyjeżdżać kilka dni wcześniej, bo to przecież szalenie podwyższa koszty.

Po diabła przeprowadzać na miejscu, na przykład w Krakowie, odprawę celną, skoro na granicy i tak wszystko to na nic lub prawie na nic. Trzeba swoje odstać, chociaż samochody są zaplombowane. A konkurenci tylko czekają na nasze niepowodzenia.

Przed kilku dniami byłem na budowach w Niemczech, na które dostarczamy mocno przetworzone wyroby ze stali. Moi rozmówcy byli bardzo zaniepokojeni. Prawie każdy transport docierał w ostatniej chwili. Niby nie stworzyliśmy powodów do oficjalnych protestów, ale dalsze transakcje wisiały dosłownie na włosku. Czy w sytuacji, gdy polskie służby celne nie mogą sprostać zadaniom, realne są nasze marzenia o wciąż rosnącym eksporcie?

Wytwórczość na świecie w ostatnich latach bardzo się rozwinęła. Każdy wie, że nie sztuką jest towar wyprodukować, natomiast sztuką jest go sprzedać.

Obserwując polskie kontakty gospodarcze z zachodnimi partnerami dochodzę też do wniosku, że mamy naprawdę wielkie rezerwy w rozwijaniu tej współpracy z korzyścią dla kraju. Oto przeważnie polska firma specjalizująca się w wyrobie jakiegoś produktu udanie go sprzedaje i uważa rzecz za zakończoną. Tymczasem może — wykorzystując swe znajomości w branży — pójść jeszcze dalej. Jeśli na przykład „Steelbaco" z korzyścią sprzedaje na zachodnich rynkach bariery dla dróg i autostrad, to może równocześnie dokonywać zakupów u tamtejszych partnerów. Idzie oczywiście o produkty naprawdę niezbędne na polskim rynku. W ten sposób przeprowadzona transakcja ma większą szansę być dla nas korzystniejsza. Tak właśnie chcemy sprowadzać do kraju systemy sygnalizacji świetlnej, zestawy znaków dla ekip prowadzących roboty na drodze itp. Ile wypadków zdarza się każdego dnia tylko dlatego, że na drodze zabrakło znaków. W szczególności znaków z migającą sygnalizacją, która w innych krajach widać na każdym kroku, a u nas w ogóle. Trzeba tylko, aby wszyscy zrozumieli, że tego typu sygnalizacja, folie i farby odblaskowe to nic nadzwyczajnego i ekskluzywnego, ale konieczne wyposażenie polskich szlaków.

KRZYSZTOF PIFRZCHAŁA

STEELBACO Ltd.
STEEL PRODUCT PROCESSING & TRADE COMPANY

DZIENNIK POLSKI 28 IV 90 r.

Nagrody J. M. Rektora P.K. z podpisem prof. Niziołka otrzymali:

- indywidualne - doc. A. Rudnicki I stopnia organizacji; dr. St. Gaca III stopnia nauki; dr. H. Grzybowska III stopnia dydaktyki, dr. J. Biedzinik I stopnia dydaktyki
- zespołowe - Prof. M. Trawa, dr. J. Chodur, dr. St. Radosz, mgr. inż. St. Gaudek - I stopnia nauki

W dniach od 4 do 6 grudnia 1990r złożyli wizytę w Instytucie Dróg, Kolei i Mostów Panowie: Istvan Gyulai oraz Peter Kovacs z Węgier.

It was pleasure for us to meet your stuff.

We hope that our corporation will follow in spite of our economycal situation. We wish the polish people had good new president. We think you will be able to solve all the problems with leadership of him.

W dniu 6 grudnia na seminarium Zakładu Drogowego wygłosili następujące referaty:

Istvan Gyulai:

"Nowe programy studiów w Győr College of Transportation"

Peter Kovacs:

"Zastosowanie komputerów w projektowaniu dróg"

Kraków, 06.12.1990

Péter Kovács
Istvan Gyulai
Széchenyi István Technical College
Győr, Węgry

GYULAI ISTVÁN
okl. földmérő mérnök
geodéziai automatizálási szakmérnök
főiskolai tanársegéd

Tel.: 96-22-812

9028 GYŐR,
Szőnyi Márton u. 12.

DZIENNY OŚRODEK ADAPTACYJNO-REHABILITACYJNY DLA DZIECI NIEPEŁNOSPRAWNYCH

30-820 Kraków, ul. Dygasińskiego 25 Telefon: 55-25-78
nr konta: BPH I O. Kraków nr 323402-1717 „OŚRODEK"

Kraków dnia 31.10.90

Prof. dr hab.inż. Marian Tracz
Politechnika Krakowska
Instytut Dróg,Kolei i Mostów
K r a k ó w
ul. Warszawska 24

Szanowny Panie Profesorze,

W załączeniu przesyłamy kopię listu, w którym dziękujemy prof. Allsop za jego dar na rzecz naszego Ośrodka.

Pragniemy również Panu, Panie Profesorze, podziękować za przedstawienie swemu Koledze naszych potrzeb i zainspirowanie go do tak szlachetnego gestu.

z poważaniem

DYREKTOR SZKOŁY
mgr Maria Orkisz

Dnia 11-XII. 90r został wydany podręcznik „Skrzyżowania z sygnalizacją świetlną" - autorstwa Prof. M. Tracza z udziałem Prof. Allsop'a, który napisał trzy rozdziały, a przetłumaczył je A. Tarko.
Prof. Allsop złożył honorarium przeznaczył na rzecz „Dziennego Ośrodka Adaptacyjno - Rehabilitacyjnego dla Dzieci Niepełnosprawnych".

DW. 387/90. 1000

RZECZPOSPOLITA POLSKA

MINISTER

EDUKACJI NARODOWEJ



OBYWATEL

prof. dr hab. inż. Stanisław DATKA

otrzymuje

NAGRODĘ

MINISTRA
EDUKACJI NARODOWEJ

ZESPOŁOWĄ STOPNIA PIERWSZEGO

Z TYTUŁU OSIĄGNIĘĆ NAUKOWYCH

za podręcznik pt.: "Inżynieria ruchu"

WARSZAWA, DNIA 12 września 19 90 ROKU

MINISTERSTWO EDUKACJI NARODOWEJ

MINISTER

1991 rok

Członkiem Komitetu Transportu i Rady Programowej Archiwum Transportu w kadencji 1990/93 jest Prof. Marian TRACZ,
zaś członkami Sekcji Inż. Komunikacyjnej - Komitetu Inżynierii Lądowej i Wodnej PAN są: prof. St. Datka, prof. M. Tracz, doc. A. Rudnicki, dr. W. Oczoña.

8.03 - Steering Committee of JEP TEMPUS - 1056 - Project (koordynacja przez Delft)

TEMPUS Joint European Project no. 1056/90
„Transportation and Road Engineering": TREP

Professor
Marian TRACZ
Local Coordinator

POLITECHNIKA KRAKOWSKA
ul. Warszawska 24, 31-155 Kraków, Poland
tel. (0048) 12 - 218151, tlx 0322468 pk pl, fax (0048) 12 - 355773
Res: ul. Promienistych 9 m. 52, 31-422 Kraków, tel. (0048) 12 - 112165

Udział w "TRANSPORTATION AND Road ENGINEERING biorą:

TEMPUS Joint European Project no. 1056/90
„Transportation and Road Engineering: TREP"
Coordinator: Ir. J.H. Papendrecht, Delft University of Technology
Department of Transportation Planning and Highway Engineering
Stevinweg 1, NL – 2628 CN Delft

Prof. M. Tracz
Local Coordinator

Kraków, ...

LIST OF PARTICIPANTS

Prof. R.E. Allsop	University College London (UK)
Prof.dr. W. Brilon	Ruhr - Universität Bochum (D)
Prof.dr. M. Tracz	Technical University Krakow (PL)
Prof. W. Suchorzewski	University of Technology Warsaw (PL)
Dr. I. Fi	Technical University Budapest (H)
Dr. C. Koren	Istvàn Széchenyi College of Telecommunication and Transport Engineering (H)
Prof.ir. B. Beukers	Delft University of Technology (NL)
Ir. J.H. Papendrecht	" " " "
Mw. M.C. Zwiers	" " " "

Guests:

Prof.ir. R. Hamerslag	Delft University of Technology (NL)
Prof.dr.ir. A. Molenaar	" " " "

POLITECHNIKA KRAKOWSKA, ul. Warszawska 24, 31-155 Kraków, Poland
tel. (0048) 12 - 21-81-51, tlx 032246S pk pl, fax (0048) 12 - 335773







Od 15 kwietnia dr. Stanisław GACA przebywał na 6-tygodniowym stypendium w Borgisch Gladbach w Instytucie Resortowym BAST.

6 maja odbyła się wycieczka dydaktyczna do Cieszyna (już trzecia) na nowe przejście graniczne. Uczestniczyło w niej 8 pracowników naszego Instytutu oraz 15 (zgroza!) studentów III i IV roku specjalności drogowej.
Towarzyszył nam dyr. Strefy Komunikacyjnej w Cieszynie mgr inż. Zbigniew GĄSZCZYK. Podróż do Cieszyna odbyła się trasą

1. Wyjazd spod Politechniki, przejazd trasą: Aleje Trzech Wieszczów - Rynek Dębnicki - ul. Tyniecka - fragment Południowego Obejścia Drogowego Krakowa - węzeł "Balice" - autostradą A4 do węzła "Brzęczkowice"
2. Przejazd Wschodnią Obwodnicą GOP do Wartogłowca
3. Przejazd drogą nr 1: Katowice - Bielsko Biała - Cieszyn
4. Zwiedzanie gotowego do oddania do użytku mostu granicznego na rzece Olzie i nowego przejścia granicznego
5. Powrót do KRAKOWA drogą Cieszyn - Bielsko Biała - Kęty - Wadowice - Krzywaczka - Głogoczów - Kraków.




STOP

Powołano Zakład Systemów Komunikacyjnych

w składzie:

doc. A. Rudnicki – kierownik

dr. J. Cieśliński – adiunkt

mgr inż. M. Niemiec – st. wykładowca

mg inż. M. Dudek – asystent

mgr inż. M. Kurowski – pr. naukowo-techniczny

Instytut Dróg Kolei i Mostów
Wpłynęło dn. 8.05.91
L. dz. L-2/255/91/K-0170

REKTOR
POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ
im. TADEUSZA KOŚCIUSZKI
31-155 Kraków, ul. Warszawska 24
telefon: 33-57-73 lub 33-03-00 w. 201

ZARZĄDZENIE NR 14
Rektora Politechniki Krakowskiej
im. Tadeusza Kościuszki

z dnia 22 kwietnia 1991 roku
R32/0171/20/91

w sprawie powołania Zakładu Systemów Komunikacyjnych w Instytucie Dróg, Kolei i Mostów Wydziału Inżynierii Lądowej PK.

Na podstawie ustawy z dnia 12 września 1990 r. o szkolnictwie wyższym (Dz.U. Nr 65, poz.385) i uchwały Rady Wydziału Inżynierii Lądowej z dnia 10 kwietnia 1991 r., zarządzam, co następuje:

§ 1

Powołuję w Instytucie Dróg, Kolei i Mostów Zakład Systemów Komunikacyjnych (L-24).

§ 2

1. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

2. Odpowiedniej zmianie ulega zarządzenie Nr 10 Rektora PK z dnia 20 września 1989 r. w sprawie zakładów, zespołów dydaktyczno-naukowych oraz pracowni i laboratoriów działających w PK, w zakresie uregulowanym niniejszym zarządzeniem.

REKTOR
Prof.zw.dr hab. Józef NIZIOŁ

15.05.1991r przyjęto cztery referaty na INTERNATIONAL SYMPOSIUM ON HIGHWAY CAPACITY - Karlsruhe:

1. "Comparison of HCM-85, Polish and British Methods of Estimating Capacity of Priority Intersections" (M. Traca, J. Chodur)
2. "Polish Calibration of Saturation Flows and Level of Service Criteria at Signalized Intersections" (M. Traca)
3. "Effects of Progression Quality and Traffic Flow Non-Stationary in the Delay Models at Signalized Intersections" (
4. "Pedestrians at Signalized Junction" (St. Gaca, A. Tarko)

Do prezentacji tzw. "Country Report" na konferencji w KARLSRUHE poproszono prof. M. TRACZA.

/

16 maja z wizytą w Instytucie był Prof. Matti PURSULA z Helsinek - University of Technology.

W dniach 13 do 19 czerwca 1991r odbył się "Short Intensive Course" organizowany w ramach programu TEMPUS, organizowany przez Dyrektora L-2 prof. M. Trauza. W kursie udział wzięli:

1. Prof. R.E Allsop - University College London
2. MGR. B.G. Heydecker - University College London
3. Prof. C. Koren - University - Győr
4. MGR. F. Ferenz - University - Budapest
5. MGR. S. Istvan - University - Budapest
6. Politechnika Gdańska
7. Politechnika Warszawska
8. Politechnika Świętokrzyska
9. Politechnika Poznańska
10. Politechnika Krakowska

/

Od 18 ÷ 19.07.91r. Prof. M. Trauz brał udział w Bochum w konferencji naukowej nt: "Intersections without Traffic Signals" wygłaszając tam referat.
Prowadził też jeden z sesji konferencji.

20.07.1991 w Bochum prof. M. Trauz bierze udział w posiedzeniu TRB Unsignalized Intersection Subcomunitted pod przewodnictwem Prof. M. Kyte z Idaho University.

Mgr inż. Jerzy Wójtowicz
Naczelny Dyrektor
Okręgu Dróg Publicznych
w Krakowie

Kraków, sierpień 1991

Szanowny Pan

prof. nadz. dr hab. inż. Marian Tracz

Pragnę uprzejmie zawiadomić Pana, że po 39 latach pracy w Krakowskim Okręgu Dróg Publicznych postanowiłem wykorzystać posiadane uprawnienia i przejść na wcześniejszą emeryturę z dniem 28 sierpnia 1991 roku.

Równocześnie przestaję kierować Krakowskim Okręgiem Dróg Publicznych.

Proszę przyjąć serdeczne podziękowania za długotrwałą owocną współpracę oraz życzliwy stosunek do mnie i przedsięwzięć podejmowanych w służbie Polskiego Drogownictwa.

Składam Panu wyrazy szacunku, życzę dużo szczęścia w życiu prywatnym i pełni sukcesów zawodowych.

Proszę o przekazanie w moim imieniu równie serdecznych podziękowań i życzeń wszystkim Pana Współpracownikom.

Mgr inż. Jerzy Wójtowicz

31-542 Kraków, ul. Mogilska 27 m. 8, tel. 11 97 85

On the occasion of the short intensive course on Traffic Management and Control within the framework of the TEMPUS project called Transportation and Road Engineering Project (TREP) we should like to thank for the good organization to the Instytut Dróg, Kolei i Mostów of PK, especially to Prof. Tracz.

June, 18th 1991

Csaba Koren (Győr)
Füzy Ferenc (Budapest)
Szilágyi, Kolán (Budapest)

UCL

Transport Studies Group
University College London
Gower Street
London WC1E 6BT

Telephone: 071-380 7009
Fax: 071-383 5580
e-mail TSG@UK.AC.UCL
Telex 296273 UCLENG G
via Engineering Faculty

Richard E. Allsop
MA, PhD, CEng, FICE, FSS, FCIT, FIHT

Professor of Transport Studies and Director of Group

The Group is part of the Department of Civil and Environmental Engineering and is located at 20 Flaxman Terrace WC1 about 500m east of the College

UCL

Transport Studies Group
University College London
Gower Street
London WC1E 6BT

Telephone: 071-387 7050
ext. 2081
Fax: 071-383 5580

Benjamin G. Heydecker
MA, PhD

E.mail Heydecker@UK.AC.UCL
Telex: 296273 UCLENG G
via Engineering Faculty

Lecturer in Transport Studies

We expected an interesting and stimulating group for the first intensive short course in the TREP programme, and that we certainly found — with excellent questions and discussion. We also found excellent arrangements at the beautiful location at Krakow-Przegorzały, and appreciated the kind and generous hospitality of our colleagues at the IDKM during the weekend.

Richard E Allsop 18 June 1991

The enthusiastic welcome that we received made this, my first visit to Poland, interesting and rewarding. I am looking forward to the continuing success of TREP and to making further contributions to it.

Benjamin Heydecker 19th June 1991

Fachgebiet
Verkehrsplanung und Verkehrswesen
Technische Universität München

Dipl.-Ing. Gerhard Ploss

Postfach 20 24 20
Arcisstraße 21
D-8000 München 2

Telefon +49 (0)89 21 05 - 83 42 / 24 49
Telefax +49 (0)89 28 44 31
Internet Keller@fgv.vpl.bauwesen.tu-muenchen.de

It was a good experience to met old and new friends. It has been of good for me to notice the indeest in my work, I hope that the use of the "Teacle Friendly Transpulation Program" will be an help to solve the Polish traffic and hansportation moblems.

I thank Prof Marian Trace for the invotion to be here

13 Juni 1991

Rudi Hamerlag.

Od dnia 23 czerca do 15 lipca 1991 r
doc. A. Rudnicki przebywał na stazu w Anglii.
jako stypendysta TEMPUS JEP/TREP

Es war für mich ein besonderes Erlebnis, daß ich als Vertreter des Fachgebiets Verkehrsplanung und Verkehrswesen der TU München (Leiter: Prof. Keller) erstmals unsere langjährigen Freunde an der TU Krakau, allen voran Prof. Marian Traca und Dr. Stanislaw Gaca, besuchen konnte. Wir hoffen, daß das TEMPUS-Programm ein weiterer Schritt zur Integration unserer Kollegen aus Polen und der CSFR in die Programme und Aktivitäten der Europäischen Gemeinschaft sein wird. Ganz besonders möchte ich mich für die überaus herzliche Gastfreundschaft bedanken. Ich freue mich schon sehr darauf, bald wieder in diese wunderschöne Stadt kommen zu dürfen!

5. Juli 1991 Gerhard Kloss

The University of Arizona

ROBERT H. WORTMAN, Ph.D.
Associate Professor

University of Arizona
Department of Civil Engineering
& Engineering Mechanics
Tucson, Arizona 85721

Office (602) 621-2852
or (602) 621-2266

./.

W dniach 26.08.91r do 14.09.1991r pan L. Fonferko przebywał na stypendium programu TEMPUS w Laboratorium Badawczym Drogownictwa na Wydziale Inżynierii Lądowej Politechniki w Delft. W czasie pobytu zapoznał się z procesem dydaktycznym studentów specjalności drogowej tej uczelni oraz prowadzonymi aktualnie pracami badawczymi.
Poza Politechniką w Delft odwiedził Wydział Inżynierii Drogowej i Wodnej (DWW) będący holenderskim resortowym instytutem badawczym zajmującym się problematyką drogownictwa.

./.

W dniach 26÷31.08.1991r w Györ przebywał Prof. M. Tracz na kursie "Transportation modelling" prowadzonym w ramach TEMPUSA

./.

W dniach 1991. na Sławin TEMPUS JEP/TREP przebywał w Delft University of Technology mgr B. Przebinda pracując w zespole Prof. R. Hamerslaga i Dr B. Immersa.

W dniu 31.08.91. pracę w Zakładzie BDiJR zakończyła Małgorzata Franiowska przechodząc do PAN

This first visit to Poland has been most interesting. It has been exciting to learn of common problems as well as differences that influence traffic and transportation solutions. I have enjoyed the opportunity to meet new friends and look forward to continued interaction with them.

Robert H Wortman 31 July 1991

Thanks do all members of the institute for the very kind reception during my visit within the Tempus-projekt in September 1991

Werner Brilon 13. Sept. 1991

RUHR-UNIVERSITÄT BOCHUM
Lehrstuhl für Verkehrswesen

Prof. Dr.-Ing. Werner Brilon

Universitätsstraße 150 · D-4630 Bochum
Telefon (0234) 700-5936 · Telefax (0234) 700-2001

UPPSALA UNIVERSITET
Psykologiska institutionen

Lars Åberg
Ph D

Uppsala University
Dept. of Psychology
Box 1854
S-751 48 Uppsala
Sweden

Visiting address
Trädgårdsgatan 20
E-mail
PSYTR @ SEUDAC 21

Phone
018-18 21 35
Telefax
+46 18 18 22 02

Home address
Vängelinsv. 4B
S-743 00 Storvreta
Sweden

Home phone
018-36 68 78

Swedish Road and Traffic Research Institute

Roger Johansson
Senior Research Psychologist
Road User and Vehicle Division

Postal address
S-581 01 Linköping
Sweden

Phone
Int. +46 13 11 52 00

Telex
50125 VTISGI S

Telefax
Int. +46 13 14 14 36

Stort tack för ett mycket trevligt möte med intressanta upplysningar om polsk trafiksäkerhet

Lars Åberg Matti Hagl Roger Johansson

REKTOR
POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ
im. TADEUSZA KOŚCIUSZKI
31-155 Kraków, ul. Warszawska 24
telefon: 33-57-73 lub 33-03-00 w. 201

L.dz.R-115/ 1173 /91

Kraków, dnia 25.09.1991

Sz.Pan
Doc.dr hab.inż.Andrzej RUDNICKI
Instytut
Dróg, Kolei i Mostów
Politechniki Krakowskiej
im. Tadeusza Kościuszki

Zgodnie z art.188 ust.6 ustawy z dnia 12 września 1990 roku o szkolnictwie wyższym /Dz.U.nr 65, poz.385/ mianuję Pana w trybie art.86 ust.2 w/cyt.ustawy na stanowisko

p r o f e s o r a n a d z w y c z a j n e g o

w Zakładzie Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu Instytutu Dróg, Kolei i Mostów na Wydziale Inżynierii Lądowej Politechniki Krakowskiej im.Tadeusza Kościuszki na okres od dnia 1 października 1991 roku do dnia 30 września 1996 roku.

Prof.zw.dr hab.Józef Nizioł

IGS International geotextile society

CHARLES SCHAERER
Past President IGS
Honorary Member

Buchenweg 2
CH-8116 Würenlos
Switzerland

Phone (056) 74 16 53
Telex 823 546
Fax (1) 312 43 50

GEOTECH - LIZENZ AG
CH-6390 ENGELBERG,
SUNNMATT 9

LADINA M JAECKLIN
PRESIDENT

GEISSBERGSTRASSE 46
CH - 5400 ENNETBADEN/SWITZERLAND
Tel 056 22 07 22/23 · Telex 825031 vent ch
Telefax 056 21 13 44

FELIX P JAECKLIN
DR SC TECHN ETHZ
DIPL ING ETHZ SIA ASIC

GEOTECHNIK-BÜRO
DR FELIX P JAECKLIN
GEOTECHNICAL ENGINEERS

GEISSBERGSTRASSE 46
CH - 5400 ENNETBADEN
SWITZERLAND

Tel 056 22 07 22
Telex 825031 vent ch
Telefax 056 21 13 44

We do hope that this first visit at the Cracow Technical University, Civil Engineering Department and the personal contact with Prof. dr. hab. Marian Tracz and dr. Wanda Grzybowska will initiate mutual transfer of practical and theoretical technology between Poland and Switzerland in the geotechnical field of using geotextiles in asphalt overlays and possibly in other Civil Engineering areas.

Many thanks for your deep and warm hospitality.

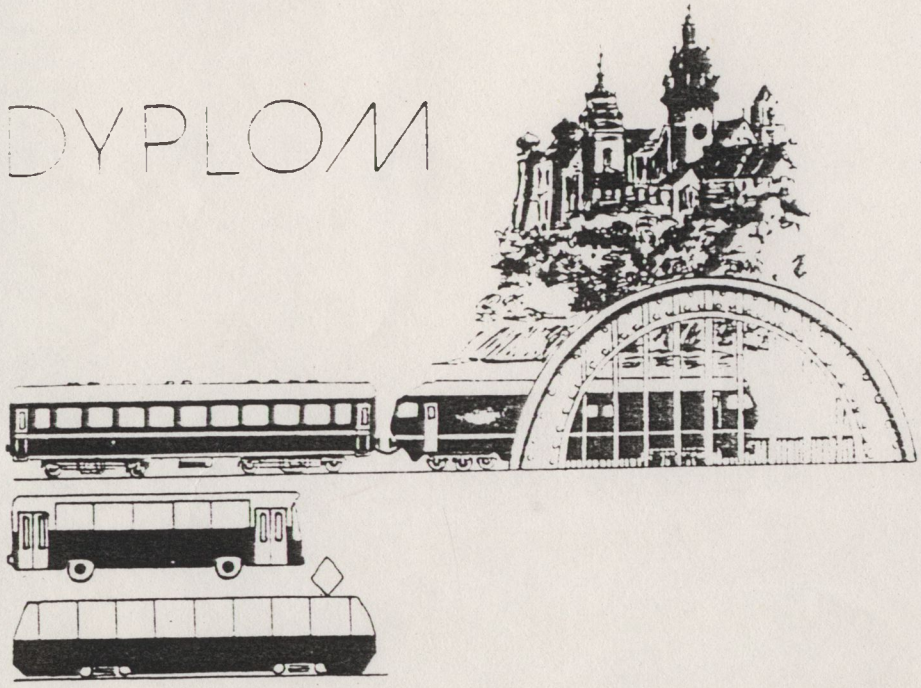
Cracow 6/10 October, 1991

Felix P Jaecklin

Ladina M. Jaecklin

STOWARZYSZENIE
INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI
ODDZIAŁ KRAKOWSKI

DYPLOM



Dyplom

dla Pana

dra inż. Janusza

Cieślińskiego

promotora pracy dyplomowej

PT.„ PROJEKT KONCEPCYJNY SKRZYŻOWANIA ULIC AL. PLANU 6-LETNIEGO — STELLI-SAWICKIEGO — NOWOHUCKA"

wyróżnionej

W KONKURSIE NA NAJLEPSZĄ PRACĘ DYPLOMOWĄ
W ROKU AKADEMICKIM 1990/91

SEKRETARZ ODDZIAŁU

DR INŻ. JOLANTA BASIAGA

PRZEW. SĄDU KONKURSOWEGO

MGR INŻ. TADEUSZ TRZMIEL

KRAKÓW, GRUDZIEŃ 1991

Zaproszenie

12-13.10. w Warszawie odbyło się drugie posiedzenie Steering Committee TEMPUS JEP 1056 TREP, którego realizację Bruksela przedłużyła na 1991/92 z dotacją dla nas 14.500 ECU na aparaturę i 20 000 ECU mobility grants.

LECTURES OF PROF. ROBERT ASHWORTH ON

HIGHWAY PLANNING AND DESIGN

1. Introduction and overview of the highway planning process.
   Thursday 17.X.91 *12.30 - 14.00*
2. Design flows, design speed and horizontal curvature.
   Tuesday 22.X.91 *9.00 - 10.45*
3. Visibility on horizontal curves, vertical curve design.
   Tuesday 22.X.91 *14.00 - 15.30*
4. Cost-benefit analysis of highway schemes using COBA.
   Wednesday 23.X.91 *13.00 - 14.30*
5. Use of computers in highway design.
   Thursday 24.X.91 *11.00 - 12.30*

7. Presentation of video films with comments:
   1. Roadworks on the move - 5 min.
   2. Safer roadworks ahead - 15 min.
   3. Traffic restraints in five cities - 20 min.

   Thursday 24.X.91 *12.45 - 13.30*

Iwona Sięka

i

Jerzy Wojciech Salamon

mają zaszczyt zaprosić na swój ślub, który
odbędzie się w sobotę 21 września 1991 r. o godz. 16.00
w kściele M.B. Anielskiej w Nowym Targu
Kowaniec

12-B.10. w Warszawie odbyło się drugie posiedzenie Steering Co
TEMPUS JEP 1056 TREP, którego realizacja Bruksela przedłużyła na
z dotacją dla nas 14.500 ECU na aparaturę i 20 000 ECU na

LECTURES OF PROF. ROBERT ASHWORTH ON

HIGHWAY PLANNING AND DESIGN

1. Introduction and overview of the highway planning process.
   Thursday 17.X.91 12.30 - 14.00
2. Design flows, design speed and horizontal curvature.
   Tuesday 22.X.91 9.00 - 10.45
3. Visibility on horizontal curves, vertical curve design.
   Tuesday 22.X.91 14.00 - 15.30
4. Cost-benefit analysis of highway schemes using COBA.
   Wednesday 23.X.91 13.00 - 14.30
5. Use of computers in highway design.
   Thursday 24.X.91 11.00 - 12.30

7. Presentation of video films with comments:
   1. Roadworks on the move - 5 min.
   2. Safer roadworks ahead - 15 min.
   3. Traffic restraints in five cities - 20 min.

   Thursday 24.X.91 12.45 - 13.30

It has been a great experience to visit the Technical University of Krakow and to see the many historic sites of the City of Krakow. It was very stimulating to work with prof. Marian Tracz on the TEMPUS-project on transportation and Road Engineering. I was impressed by the hospitality I met.

B. Beukers
Delft University of Technology
The Netherlands

TU Delft
Delft University of Technology

Faculty of
Civil Engineering

Stevinweg 1
P.O. Box 5048
2600 GA Delft, The Netherlands
Phone (015) 78 54 58
Telex 38151 butud nl
Fax (015) 78 69 93

Prof.ir. B. Beukers
Phone (home) (070) 394 19 44

Dean

This is my fourth visit to Krakow; this time I have been financed by a grant from the EC Tempus programme. Professor Tracz has already made me very welcome and I feel sure that I will enjoy my visit just as much as on the previous three occasions.

Robert Ashworth
University of Sheffield, England
17/10/91.

Dr. ROBERT ASHWORTH
Reader in Civil and Structural Engineering

University of Sheffield
Mappin Street
Sheffield S1 3JD
U.K.

Tel. 0742-78555
Extn. 5054

Gunetbaden
29. Oct 1991

Dear Prof. Tracz

After several other foreign assignments we are back in Switzerland now. This is the moment to reflect the wonderfull and extremely exiting experience in Krakow. We appreciate very much your efforts and support for Dr Wanda Szybowska and for us while we were there.

It is a very unique moment in history that contacts from both sides of Europe can now be installed and intensified. We find so many high qualities in the Polish team at your University. There is no question that Krakow vibrates in very good human relations, culture and spirit, compared to our area where we are busy, too busy for most of the time.

DR FELIX P JAECKLIN

This letter intends to transmitt
this deep appreciation we
found for the many persons
we met at the Krakow
University and the support
and understanding from
your side.

We sincerely hope that
this first visit will be the
beginning of many more
visits here and there
to intensify the good
cooperation.

Many thanks again
and best regards

Yours

Felix P Jaecklin

Ladwia D. Jaecklin

PS: A Brochure on our European Systems

Od dnia 1 października mgr. inż. B. Przybinda rozpoczął staż zawodowy w Cieszynie w DROMEXIE.

/

TEMPUS DZIAŁA

Dr. St. Gaca i A. Dobrowolski odbierają z NYSY nasz mikrobus "NYSA" za 4500 $.

Ponadto w miesiącu październiku dr. St. Gaca przyszedł z Bochum zakupiony w ramach TEMPUS 1056 magnetowid i monitor za 8000 DM.

Sprzętu komputerowego przybyło:

- Dr. W. Grzybowska i mgr. Tonderka kupują zestaw komputerowy,
- Dr. J. Chodur i mgr St. Gaudek kupują dwa zestawy komputerowe,
- Mgr. St. Gaudek komputer i telewizor firmy SONY.

Zakupiono także dla Instytutu z firmy SCAN drukarkę laserową za jedyne 1825 $; robimy duże zakupy w ramach TEMPUSA papier ksero, toner, folie.

Instytut posiada także ksero kopiarkę CANON najwyższej jakości, którą wspaniale obsługują A. Dobrowolski i I. Szpala

Od dnia 15 października rozpoczyna pracę w Instytucie Pani Agata Cholewka na etacie technicznym w Zakładzie Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu.

/.

Pan Dyrektor KPRD mgr. inż. Jan Dziedzic przekazuje nam wspaniałą wiadomość o przyznaniu dotacji celowej na zakup aparatury w wysokości 22 mil. zł. Za te pieniądze mgr J. Bohatkiewicz kupuje komputer IPC NOTE BOOK. W zamian ofiarujemy kurs komputerowy, który prowadzi mgr. J. Bohatkiewicz.

/.

Dnia 3 grudnia rozpoczął pracę w Zakładzie Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu pan mgr inż. Marek Stypuła na stanowisku st. referenta technicznego.

/.

Nagrody J. M. Rektora Politechniki Krakowskiej za działalność naukową otrzymali
I stopnia - Prof. dr hab. inż. Marian Iracz
II stopnia - Dr. inż. Wanda Grzybowska.

W dniu 19 XII 1991r. Prof. M. Traw zorganizował spotkanie wigilijne dla Zakładu Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu oraz Zakładu Systemów Komunikacyjnych - podsumowując działalność w 1991r.

1992 rok

Dnia 31.01.92r. Prof. M. Track złożył rezygnację pełnienie funkcji Dyrektora Instytutu Dróg, Kolei i Mostów.

1 lutego 92r zostało powołane nowe Dyrekcja Instytutu. Dyrektorem został Prof. A. Rudnicki.

Pani dr. W. Grzybowska jest Z-cą Dyrektora d/s współpracy z gospodarką na okres od 1 lutego 92r do 31. VIII 94r.

Pan Prof. M. Track powierzono funkcję Kierownika Zakładu Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu na okres od 1. II 92r. do 31. VIII 94r.

Dr. David Greenwood - Systems Manager
University College London, Transport Studies Group.
TEMPUS/TRIP

My fondest thanks for a very enjoyable visit to your university and your city. I found the accommodation, food, and drink very enjoyable as well. I wish your group the best of luck with the computer network development, and I hope to see you again soon - in Poland or London!

David T. Greenwood 16 March 1992

POLITECHNIKA KRAKOWSKA
Wydział Inżynierii Lądowej
Instytut Dróg, Kolei i Mostów
ul. Warszawska 24, Kraków
Tel. 21-31-51 wew. 320

PLAN SEMINARIÓW NAUKOWYCH

Zakładu Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu
Instytutu Dróg, Kolei i Mostów

w semestrze letnim roku akad. 1991/92

Lp.	Data	Prowadzący	Temat
1.	13.03.92r. piątek godz.13^{00}	David GREENWOOD System Manager Transport Studies Group, University College London	Use of Parallel Computing at the Transport Studies Group
2.	19.03.92r.	Dr inż. Janusz CHODUR	Ocena warunków ruchu na wlotach skrzyżowań z sygnalizacją z uwzględnieniem niestacjonarności zgłoszeń
3.	26.03.92r.	Mgr inż. Janusz BOHATKIEWICZ Mgr inż. Marek STYPUŁA	WORD PERFECT 5.1 - profesjonalny edytor tekstu
4.	2.04.92r.	Mgr inż. Janusz BOHATKIEWICZ Mgr inż. Marek STYPUŁA	WORD PERFECT 5.1 - profesjonalny edytor tekstu
5.	9.04.92r.	Mgr inż. Jerzy SALAMON	Efektywność geotekstyliów w konstrukcji wzmocnienia nawierzchni w oparciu o analizy teoretyczne
6.	16.04.92r.	Mgr inż. Stanisław GONDEK Mgr inż.Janusz BOHATKIEWICZ Mgr inż. Marek STYPUŁA	Biblioteka programów mikrokomputerowych w zakresie drogownictwa

Seminaria odbywają się w sali Konsultacyjnej /p. nr 19/ Instytutu Dróg, Kolei i Mostów w godz. 11^{00} - 12^{30}.

Opracował:

.....
dr inż. J.Chodur

Prof. dr hab. inż. Marian Tracz

RZECZPOSPOLITA POLSKA
MINISTER
EDUKACJI NARODOWEJ

DNS-II- 27/92

Warszawa 1992-04-15

Pan
Prof. dr hab. inż. Marian TRACZ

Politechnika Krakowska

Na podstawie art. 80 ust. 1 w związku z art. 86 ust. 1 i art. 87 ust. 1 ustawy z dnia 12 września 1990 r. o szkolnictwie wyższym /Dz. U. Nr 65, poz. 385/ mianuję Pana Profesora z dniem 1 kwietnia 1992 r. na stanowisko profesora zwyczajnego w Politechnice Krakowskiej.

Obowiązki i prawa Pana Profesora określa ustawa o szkolnictwie wyższym oraz wydane na jej podstawie przepisy wykonawcze.

Uposażenie będzie Pan Profesor otrzymywał w wysokości i na zasadach określonych w przepisach o uposażeniu nauczycieli akademickich.

w/z MINISTRA
PODSEKRETARZ STANU
Roman Duda
prof. dr hab. Roman Duda

MINISTERSTWO EDUKACJI NARODOWEJ
2

W dniach od 24.04.92r. do 17.07.92r.
mgr inż. St. Gaudek przebywał na stypendium w ramach programu TEMPUS JEP/1056 w University College London, Transport Studies Group w Wielkiej Brytanii.
Bezpośrednio współpracował z prof. R. Allsopem i Paulem Silcockiem. W czasie pobytu opracował program komputerowy UNSIG dla skrzyżowań z pierwszeństwem przejazdu, który oblicza przepustowości potoków podporządkowanych, rezerwy przepustowości dla skrzyżowań oraz bada efekt zmian parametrów geometrycznych skrzyżowań na przepustowość i rezerwy przepustowości.
Ponadto wygłosił referat nt.: "Use of graphic animation in teaching and research work" - na którym pokazał opracowane przez siebie programy komputerowe.

"The Slovak Technical University and Its Transport Research"

May 13 3:30pm Professor Marian Tracz (Technical University of Krakow)

"Comparative Analysis of Capacity Methods for Major/Minor Priority Junctions"

June 17 3:30pm Mr Xavier Bressaud (Ecole Polytechnique)

"On-line Interpretation of Detector Data at Signal-Controlled Road Junctions"

W dniach od 24.04.92r. do 17.07.92r.
mgr. inż. St. Gaudek przebywał na stypendium w ramach

Transport Studies Group
University College London
Gower Street London
WC1E 6BT

Telephone 071-387 7050
ext
Fax 071-383 5580
e-mail TSG@UK.AC.UCL
Telex 296273 UCLENG G
via Engineering Faculty

Professor of Transport Studies: R. E. Allsop
London Transport Professor of Transport Safety: A. W. Evans

SEMINARS —— SPRING 1992

In the Transport Studies Group, 20 Flaxman Terrace WC1

This list is liable to alteration, so intending visitors are advised to check by telephone (ext 7009) before coming

Xu Zhang, Organiser
April 1992

April 29 3:30pm Professor Viera Medelska (Slovak Technical University Bratislava)

"The Transport System in the Czechoslovak Federal Republic"

May 6 2:00pm Professor Viera Medelska

"The Slovak Technical University and Its Transport Research"

May 13 3:30pm Professor Marian Tracz (Technical University of Krakow)

"Comparative Analysis of Capacity Methods for Major/Minor Priority Junctions"

June 17 3:30pm Mr Xavier Bressaud (Ecole Polytechnique)

"On-line Interpretation of Detector Data at Signal-Controlled Road Junctions"

Primátor mesta Košice
akad. arch. Ján Kopnický

Košice 18. May, 1992
Nb.: Sekr. 708/92-0

Dear Mr. Tracz,

During 17th - 18th June 1992 will be hold a seminar entitled "Transport and Tourism Development in the City of Košice and its Region". The indicated seminar with the international participation is organized under the auspice of the Department of Transport and Communication of the Slovak Republic, Bratislava. It is garanteed by the Department of Trade and Tourism in the Slovak Republic, Bratislava and the mayor of the City of Košice.

With regard to our developing collaboration relations with the advanced european countries, let me allow to invite you to the indicated seminar, hopefuly with the foreign participation.

Your presentation on the special problemacy and your own experience will help us by solving the transport problems in our city and region.

I am looking forward to your attendance.

Sincerely,

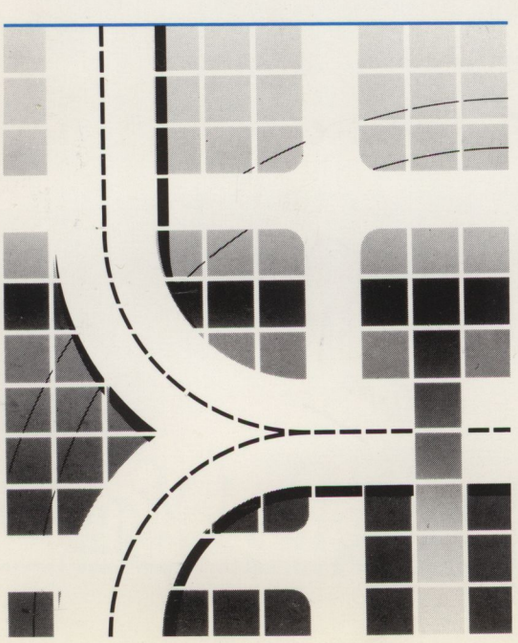
The Honourable
prof. M. Tracz
Politechna Krakowska
ul. Warszawska 24
31 155 Krakow

3. 6. 92

Here again and hopefully we will begin a good future collaboration with your University.

Felix and Ladina Jaeckli
Ennetbaden / Switzerland

Pismem Okólnym nr 10 Rektora Politechniki Krakowskiej z dnia 12.06.92 r. nastąpiła zmiana w strukturze organizacyjnej Instytutu Dróg, Kolei i Mostów. Zakład Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu przekształcono w Katedrę Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu.
Kierownikiem Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu został Prof. zw. dr. hab. inż. Marian TRACZ.



TU Delft
Technische Universiteit Delft

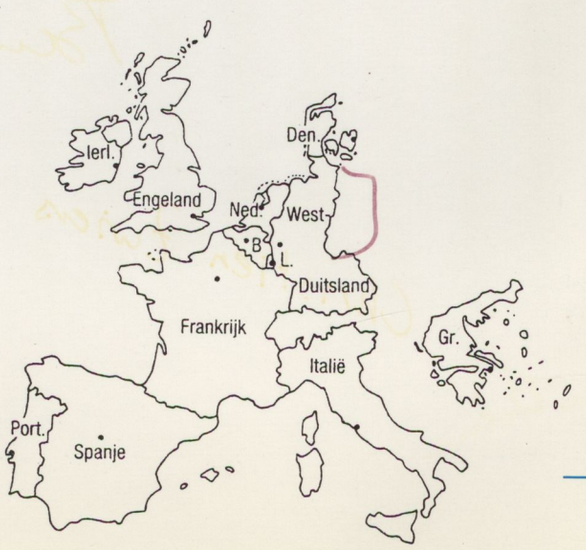
Faculteit der Civiele Techniek
Vakgroep Verkeer

3. 6. 92

Here again and hopefully we will begin a good future collaboration with your University.

Felix and Ladina Jaeckli
Ennetbaden / Switzerland

Pismem Okólnym nr 10 Rektora Politechniki Krakowskiej z dnia 12.06.92 r. nastąpiła zmiana w strukturze organizacyjnej Instytutu Dróg, Kolei i Mostów. Zakład Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu przekształcono w Katedrę Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu.
Kierownikiem Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu został Prof. zw. dr. hab. inż. Marian TRACZ.



wij wensen U een grenzenloos goed 1992

Primátor mesta Košice
akad. arch. Ján Kopnický

Košice 18. May, 1992
Nb.: Sekr. 708/92-0

Dear Mr. Tracz,

During 17th - 18th June 1992 will be hold a seminar entitled "Transport and Tourism Development in the City of Košice and its Region". The indicated seminar with the international participation is organized under the auspice of the Department of Transport and Communication of the Slovak Republic, Bratislava. It is garanteed by the Department of Trade and Tourism in the Slovak Republic, Bratislava and the mayor of the City of Košice.

With regard to our developing collaboration relations with the advanced european countries, let me allow to invite you to the indicated seminar, hopefuly with the foreign participation.

Your presentation on the special problemacy and your [illegible] us by solving the transport

CALL FOR PAPERS

CALL FOR PAPERS/INVITATION TO ATTEND INTERNATIONAL CONFERENCE IN BERLIN, GERMANY

ROAD SAFETY IN EUROPE

30 september–2 october 1992

Swedish Road and Traffic Research Institute

FERSI
Forum of European Road Safety Research Institutes

Radce

DEKAN

STAVEBNEJ FAKULTY TECHNICKEJ UNIVERZITY V KOŠICIACH

dovoľuje si Vás pozvať na

SPOLOČENSKÝ VEČER

pri príležitosti 15. VÝROČIA ZALOŽENIA fakulty

a konania V. vedeckej konferencie Stavebnej fakulty TU v Košiciach

ktorý sa uskutoční dňa 23. 9. 1992 o 20.00 hod.

v jedálni Študentského domova TU na Jedlíkovej ulici v Košiciach

THE AIM OF THE CONFERENCE

FERSI is an informal association of European road research institutes. The acronyme stands for Forum of European Road Safety research Institutes. Presently FERSI has the following members: INRETS — France, RfT — Denmark, BASt — Germany, SWOV — Netherlands, TØI — Norway, VTI — Sweden, BPA — Switzerland, TRRL — United Kingdom. President is Mr G. Dobias, INRETS. INRETS also is responsible for the secretariat (Mrs M-A Dekkers).
FERSI was created in March 1991 at a meeting in Denmark between the institutes mentioned,
FERSI has the following goals

- To facilitate regular exchange of experience, trends and initiatives between the institutes
- To identify research needs and opportunities for institute cooperation
- To undertake joint research projects and to share certain research facilities
- To further the development of European requirements and standards in the field of road safety
- To disseminate road safety research results in all ways possible and to all parties concerned

As a step to reach the last objective FERSI has decided to arrange together with VTI a European Road Safety Conference in Berlin 30 September–2 October 1992

The European market will among other things lead to increased international road traffic, to increased national traffic, to more integrated road traffic, to more harmonized road traffic legislation etc. There are however still a number of areas in which the various European countries differ and which may create safety problems in themselves. We should get these problems up on the table and start discussing them to be prepared for their appearence. We may even be able to prevent some of the problems to appear. We should also discuss these problems to make clear which research efforts that should be taken to solve some of the questions they raise. This should be done in order to be able to take rational action in the future. A specific safety problem of European concern is Eastern Europe.

With the above mentioned situation as a background we would like to invite papers on the following or related topics

- Monitoring and predicting road safety trends in Europe in general and in Central and Eastern Europe especially
- Rules, legislation, enforcement and penalties (alcohol, drugs, speed, heavy vehicles etc)
- Road safety education in schools and pre-schools
- Influencing road user attitudes and behaviour (publicity, campaigns, training)
- Safety and traffic management (junction layout, calming methods, network design etc)
- Vulnerable road user groups (pedestrians and cyclists especially children and elderly)
- Traffic information (conventional signing, variable signs, in-car messages)
- Commercial traffic (HGVs, dangerous goods, buses)
- Vehicle design for safety
- Cost benefit and cost effectiveness of road safety measures

In a longer perspective the different parts of Europe will be mor integrated. Therefore we should start now to penetrat the problems associated with such an integration.

CALL FOR PAPERS

Abstract should be sent to VTI or FERSI
at the latest by April 1 1992
Authors will be notified by May 15 whether the proposed abstract is accepted or not. Instructions for typing will be given.
Final papers are to be submitted in camera ready form at the latest by August 1 1992.
In case you have any questions please contact

FERSI Secretariat
Att. Mrs M A Dekkers
INRETS
2, avenue du Général Malleret-Joinville
F-94114 ARCUIEL CEDEX
France
Tel Int: +33 1 49 86 12 12
Fax Int: +33 1 45 47 56 06

VTI
Dr. Kenneth Asp
S-581 01 LINKÖPING
Sweden
Tel: Int +46 13 20 40 00
Telex: 50125 VTISGIS
Fax: Int +46 13 14 14 36

Radca

DEKAN

STAVEBNEJ FAKULTY TECHNICKEJ UNIVERZITY V KOŠICIACH

dovoľuje si Vás pozvať na

SPOLOČENSKÝ VEČER

pri príležitosti 15. VÝROČIA ZALOŽENIA fakulty

a konania V. vedeckej konferencie Stavebnej fakulty TU v Košiciach

ktorý sa uskutoční dňa 23. 9. 1992 o 20.00 hod.

v jedálni Študentského domova TU na Jedlíkovej ulici v Košiciach

THE AIM OF THE CONFERENCE

FERSI is an informal association of European road research institutes. The acronyme stands for Forum of European Road Safety research Institutes. Presently FERSI has the following members: INRETS — France, RfT — Denmark, BASt — Germany, SWOV — Netherlands, TØI — Norway, VTI — Sweden, BPA — Switzerland, TRRL — United Kingdom. President is Mr G. Dobias, INRETS. INRETS also is responsible for the secretariat (Mrs M-A Dekkers).
FERSI was created in March 1991 at a meeting in Denmark between the institutes mentioned,
FERSI has the following goals

- To facilitate regular exchange of experience, trends and initiatives between the institutes
- To identify research needs and opportunities for institute cooperation
- To undertake joint research projects and to share certain research facilities
- To further the development of European requirements and standards in the field of road safety
- To disseminate road safety research results in all ways possible and to all parties concerned

As a step to reach the last objective FERSI has decided to arrange together with VTI a European Road Safety Conference in Berlin 30 September–2 October 1992

Radka

DEKAN

STAVEBNEJ FAKULTY TECHNICKEJ UNIVERZITY V KOŠICIACH

dovoľuje si Vás pozvať na

SPOLOČENSKÝ VEČER

pri príležitosti 15. VÝROČIA ZALOŽENIA fakulty

a konania V. vedeckej konferencie Stavebnej fakulty TU v Košiciach

ktorý sa uskutoční dňa 23. 9. 1992 o 20.00 hod.

v jedálni Študentského domova TU na Jedlíkovej ulici v Košiciach

The European market will among other things lead to increased international road traffic, to increased national traffic, to more integrated road traffic, to more harmonized road traffic legislation etc. There are however still a number of areas in which the various European countries differ and which may create safety problems in themselves. We should get these problems up on the table and start discussing them to be prepared for their appearence. We may even be able to prevent some of the problems to appear. We should also discuss these problems to make clear which research efforts that should be taken to solve some of the questions they raise. This should be done in order to be able to take rational action in the future. A specific safety problem of European concern is Eastern Europe.

With the above mentioned situation as a background we would like to invite papers on the following or related topics

- Monitoring and predicting road safety trends in Europe in general and in Central and Eastern Europe especially
- Rules, legislation, enforcement and penalties (alcohol, drugs, speed, heavy vehicles etc)
- Road safety education in schools and pre-schools
- Influencing road user attitudes and behaviour (publicity, campaigns, training)
- Safety and traffic management (junction layout, calming methods, network design etc)
- Vulnerable road user groups (pedestrians and cyclists especially children and elderly)
- Traffic information (conventional signing, variable signs, in-car messages)
- Commercial traffic (HGVs, dangerous goods, buses)
- Vehicle design for safety
- Cost benefit and cost effectiveness of road safety measures

In a longer perspective the different parts of Europe will be mor integrated. Therefore we should start now to penetrat the problems associated with such an integration.

Radoz

DEKAN

STAVEBNEJ FAKULTY TECHNICKEJ UNIVERZITY V KOŠICIACH

dovoľuje si Vás pozvať na

SPOLOČENSKÝ VEČER

pri príležitosti 15. VÝROČIA ZALOŽENIA fakulty

a konania V. vedeckej konferencie Stavebnej fakulty TU v Košiciach

ktorý sa uskutoční dňa 23. 9. 1992 o 20.00 hod.

v jedálni Študentského domova TU na Jedlíkovej ulici v Košiciach

16 lipca 1992 r. rozpoczął pracę w Katedrze Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu pan Wojciech TRACZ, na stanowisku - technika.

SAFETY of Transportation

Towards cooperation in an unifying Europe

26-27 November 1992

Second and Final Announcement

TU Delft 1842 1992

Delft University of Technology

CALL FOR PAPERS

CALL FOR PAPERS/INVITATION TO ATT
INTERNATIONAL CONFERENCE
IN BERLIN, GERMANY

ROAD SAFET
IN EUROPE

) september–2 october

FI

dish Road and
ic Research Institute

Forum
Road Safety

congress office ASD

Information and correspondence
Congress Office ASD
P.O. Box 40
2600 AA Delft
The Netherlands
Telephone 31 15 120234
Telefax 31 15 120250

Raad voor de Verkeersveiligheid

TNO

SWOV

DEKA

STAVEBNEJ FAKULTY TECHNICKEJ

dovoľuje si Vás pozvať na

SPOLOČENSKÝ VEČER

pri príležitosti 15. VÝROČIA ZALOŽENIA fakulty

a konania V. vedeckej konferencie Stavebnej fakulty TU v Košiciach

ktorý sa uskutoční dňa 23. 9. 1992 o 20.00 hod.

v jedálni Študentského domova TU na Jedlíkovej ulici v Košiciach

16 lipca 1992 r. rozpocząłem pracę w Katedrze Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu pan Wojciech TRACZ, na stanowisku - technika.

ASD

120234
120250

Safety of transportation

Towards cooperation in an unifying Europe

Within Europe there are great differences between the various modes of transport such as aviation, shipping, rail and road.
In addition, safety procedures vary considerably between systems and countries.
However, due to logistic and management developments, intermodal transport systems will become a reality in the near future and new technologies will be applied in all modes of transport. At the end of 1992 boundaries within the European Community will disappear and European legislation and guidelines will supplement national legislation.

1 *Accident research and safety impact assessment*

2 *Design, management and operation*

26-27 November 1992

3 *Modelling the human factor*

4 *Scientific research*

The development and coordination of different transport systems within Europe will present many problems on a practical level and close international cooperation will therefore be essential. With regard to transportation safety, in the context of oncoming unification, the European Commission will have to anticipate the problems that are likely to occur, both within and between the different modes.
The Transportation Safety Boards in the USA and Canada produce a good example for what can be achieved in this respect.

The aim of this congress is twofold:

- the advancement of transportation safety, by the exchange of information concerning the experiences gained from operational practices within different modes and countries
- to discuss the possibility of and recommendations for, an European organization in which the different transport modes and countries can learn from each other.

CALL FOR PAPERS

CALL FOR PAPERS/INVITATION TO ATT
INTERNATIONAL CONFERENCE
IN BERLIN, GERMANY

ROAD SAFET
IN EUROPE

september–2 october

FI

dish Road and
c Research Institute

Forum
Road Safety

Patronage Committee
- Mrs. J.R.H. May-Weggen
  Minister of Transport and Public Works, the Netherlands
- Mr. P. van Vollenhoven
  Chairman of the Dutch Road Safety Council and the Railroad Accident Investigation Council
- Prof. P.A. Schenck
  Rector Magnificus of the Delft University of Technology
- Mr. H.V. van Walsum
  Mayor of the city of Delft

Cooperating Institutes
National Transportation Safety Board
- Transportation Safety Board of Canada
- International Maritime Organisation
- European Rail Research Institute
- International Federation of Airline Pilot Associations
- Institut National de Recherche sur les Transports et leur Securité
- Parliamentary Advisory Council for Transport Safety

Organizing Committee
Prof. J.L. de Kroes, Delft University of Technology
chairman
C. Heijster, Dutch Road Safety Council
T. Heijer, Institute for Road Safety Research
Dr. A. van der Horst, TNO Institute for Perception
Dr. J. Stoop, Delft University of Technology

Scientific Committee
Prof. V. Giavotto, Politechnico di Milano, Italy
Prof. J. Fröse, Fachhochschule Hamburg, Germany
Prof. A. Hakkert, Technion - Israel Institute of Technology
A.J. Sanders, Lloyd's Register, United Kingdom
G. Malaterre, INRETS, France
Dr. J. Adams, University College London, United Kingdom
K. Nolte, Deutsche Bundesbahnen, Germany
Dr. K. Rumar, Swedish Road and Traffic Research Institute
Dr. G. Grayson, Transport and Road Research Laboratory, United Kingdom
Prof. Masaki Koshi, University of Tokyo, Japan

DEKAN

STAVEBNEJ FAKULTY TECHNICKEJ

dovoľuje si Vás pozvať na

SPOLOČENSKÝ VEČER

pri príležitosti 15. VÝROČIA ZALOŽENIA fakulty

a konania V. vedeckej konferencie Stavebnej fakulty TU v Košiciach

ktorý sa uskutoční dňa 23. 9. 1992 o 20.00 hod.

v jedálni Študentského domova TU na Jedlíkovej ulici v Košiciach

16 lipca 1982 r. rozpoczął pracę w Katedrze Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu pan Wojciech TRACZ, na stanowisku - technika.

J. Sasaki, Railway Technical Research Institute, Japan
B. Sweedler, National Transportation Safety Board, USA
prof. J. Moraal, TNO Institute for Perception, The Netherlands
M. Koornstra, Institute for Road Safety Research, The Netherlands

From the Delft University of Technology
Prof. J.L. de Kroes, Safety Science Group (chairman)
Prof. H. Wittenberg, Aerospace Engineering
Prof. B. Beukers, Civil Engineering
Prof. M. van Witsen, Civil Engineering
Prof. M. van Holst, Mechanical Engineering and Maritime Technology
Prof.dr. J. Pinkster, Mechanical Engineering and Maritime Technology
Prof. dr. H. Sol, Systems Engineering and Policy Analysis

Sponsorship
The congress organization has been made possible by the financial support of the general Lustrum sponsors:
Holland Railway
Ministry of Public Works

Congress organisation
Congress Office ASD
P.O. Box 40
2600 AA Delft
The Netherlands

Safety Consultant
KINDUNOS Consultancy
Dr. J. Stoop
P.O. Box 218
4200 AA Gorinchem
The Netherlands

CALL
FOR PAPERS

L FOR PAPERS/INVITATION TO ATTI
INTERNATIONAL CONFERENCE
IN BERLIN, GERMANY

OAD SAFET
IN EUROPE

eptember–2 october

FI

n Road and
esearch Institute

Forum
Road Safety

DEKAN

STAVEBNEJ FAKULTY TECHNICKEJ

dovoľuje si Vás pozvať na

SPOLOČENSKÝ VEČER

pri príležitosti 15. VÝROČIA ZALOŽENIA fakulty

a konania V. vedeckej konferencie Stavebnej fakulty TU v Košiciach

ktorý sa uskutoční dňa 23. 9. 1992 o 20.00 hod.

v jedálni Študentského domova TU na Jedlíkovej ulici v Košiciach

Preliminary Programme/ *Thursday November 26, 1992*

Welcome by prof.J.L. de Kroes, chairman of the congress

Opening by prof. P.A. Schenck, Rector Magnificus of the Delft University of Technology

Morning session

Keynotes by:
- mr. P. van Vollenhoven, chairman of the Dutch Road Safety Council and the Railroad Accident Investigation Council
- mr. Ch. Gerondeau, president of the ADTS, France
- the chairman of the National Transportation Safety Board
- mr. J. Stants, chairman of the Transportation Safety Board of Canada

Parallel sessions

In the afternoom parallel sessions are organised, of which the main themes are:

1 Accident research and safety impact assessment
Chairmen:
- prof. V. Giavotto, Politechnico di Milano, Italy
- K. Nolte, Deutsche Bundesbahnen, Germany

2 Design, management and operation
Chairmen:
- prof.dr. A. Hale, Safety Science Group
- prof.dr. H. Sol, Systems Engineering and Policy Analysis

3 Modelling the human factor
Chairmen:
- prof. J. Fröse, Fachhochschule Hamburg, Germany
- dr. G. Grayson, TRRL, United Kingdom

4 Scientific research
Chairmen:
- prof.dr. W. Beek, National Platform for Traffic and Transportation
- prof. J. Moraal, TNO Institute for Perception

Evening programme

In the evening the participants will be offered a reception by the Delft University of Technology before the Congress Dinner will take place.

16 lipca 1992 r. rozpoczął pracę w Katedrze Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu pan Wojciech TRACZ, na stanowisku - technika.

Morning session
Keynote by:
- B. Sweedler, director of the National Transport Safety Board

Plenary discussion
with respect to multi-model approach to transportation safety as being practised in the USA, Canada, Sweden and The Netherlands.
Chaired by dr. J. Terlouw, former secretary general of the European Conference of Ministers of Transport (ECMT), between representatives of the
- National Transportation Safety Board (NTSB)
- Transportation Safety Board of Canada
- International Federation of Airline Pilots Associations (IFALPA)
- Board of Accident Investigation Sweden
- Railroad Accident Investigation Council
- Dutch Road Safety Council
- Dutch Admiralty Court

Parallel sessions
In the afternoon continued parallel sessions on the themes
1 Accident research and safety impact assessment
2 Design, management and operation
3 Modelling the human factor
4 Scientific research

Conclusions
drawn by prof.dr. W. Beek, chairman of the National Platform for Traffic and Transportation

Closing of the congress by prof. J.L. de Kroes

Preliminary Programme/ *Friday November 27, 1992*

CALL FOR PAPERS

CALL FOR PAPERS/INVITATION TO ATT
INTERNATIONAL CONFERENCE
IN BERLIN, GERMANY

ROAD SAFET
IN EUROPE

0 september–2 october

FI

wedish Road and
affic Research Institute

Forum
Road Safety

The following contributions are accepted for discussion

Nonstop flying is safer than driving
M. Sivak, D. Weintraub and M. Flannagan. University of Michigan Transportation Research Institute. USA

Full-scale collision tests
A. Carlebur. Foundation for the Coordination of Maritime Research. The Netherlands

A prototype expert system for reconstructing planar two-car collision accidents
Kuo-Liang Ting and Ying-Wei Wang. National Cheng Kung University. Republic of China

Revolutionary modernization and simplification of rail traffic safety rules on Netherlands Railways
A. Wedzinga. NV Nederlandse Spoorwegen. The Netherlands

Development of the DLPU, an unit for data link experiments
G. Wedzinga. National Aerospace Laboratory, The Netherlands

Don't wait for accidents
C. Chaloupka. Factum, Vienna. Austria

Promoting transport safety in Europe- the role of the European Safety Group
M. Mackay, PACTS, United Kingdom

Independent investigation of transportation accidents
T. Baxter. NTSB. USA

The use of formal methods in the critical system engineering process
P. Byers and M. Wilkinson. Smith Associates Ltd. United Kingdom

A charcoal outline for the railways of the next century
J. de Kroes. Delft University of Technology. The Netherlands

Inland waterway transport: modelling the probability of accidents
D. Roeleven, M. Kok, H. Stipdonk and W. de Vries. The Netherlands

Flying is not safe
B. Baksteen. Dutch Airline Pilot Association. The Netherlands

The collection of information on the performance of vehicles and their occupants in accidents in the UK
M. Galer, P. Thomas and M. Bradford. Loughborough University of Technology. United Kingdom

DEKA

STAVEBNEJ FAKULTY TECHNICKEJ

dovoľuje si Vás pozvať na

SPOLOČENSKÝ VEČER

pri príležitosti 15. VÝROČIA ZALOŽENIA fakulty

a konania V. vedeckej konferencie Stavebnej fakulty TU v Košiciach

ktorý sa uskutoční dňa 23. 9. 1992 o 20.00 hod.

v jedálni Študentského domova TU na Jedlíkovej ulici v Košiciach

16 lipca 1982 r. rozpoczął pracę w Katedrze Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu pan Wojciech TRACZ, na stanowisku - technika.

The effect of environmental and design parameters onto subjective road safety: case study in Poland
L. Zakowska. Cracow University of Technology. Poland

Fundamental and applied simulation research in the Netherlands to the benefits of aviation safety
W. Vermeulen, National Aerospace Laboratory NLR
S.K. Advani, Delft University of Technology. The Netherlands

European Train Control Systems
W. Coenraad. NV Nederlandse Spoorwegen. The Netherlands

Temporal aspects of drivers risk taking
F. Saad. INRETS. France

Flight time limitations in Europe
H. Wegmann. DLR Institute for Aerospace Medicine. Germany

Nautical safety and efficiency: simulation and reality
J. Perdok. Maritime Simulation Centre. The Netherlands

Fire hazards in rail passengers vehicles
A. Kaminski. ERRI. The Netherlands

Transport as a working place
D. van der Heem. Transport Union FNV. The Netherlands

Automation and the future of driver behaviour
W. Janssen, M. Wierda and R. van der Horst. TNO Institute for Perception. The Netherlands

Risk acceptance criteria for railway systems
D. Diamantidis, F. Lagasco and F. Zucarelli. D'Appolonia S.p.A. Italy

Intrinsic road safety: a new approach?
J. van Uden. Ministry of Transport, Public Works and Water Management. The Netherlands

CAD: from design to operation
H. Schaap. Logos Industriele Automatisering. The Netherlands

Safety Impact Assessment in transport systems design
J. Stoop. Delft University of Technology. The Netherlands

Safe design of personal rapid transit systems
J. Anderson. Boston University. USA

Road traffic problems in Russia and how to solve them.
W. Vedorow, E. Semenov and I. Wengerow. TRANSBOT. Russia

CALL FOR PAPERS

CALL FOR PAPERS/INVITATION TO AT
INTERNATIONAL CONFERENCE
IN BERLIN, GERMANY

ROAD SAFE
IN EUROPE

30 september–2 octobe

Swedish Road and Traffic Research Institute

Foru
Road Safet

The following contributions are accepted for discussion

Anticipatory research for the design of a sustainable and safe road traffic system
S. Oppe. Institute for Road Safety Research. The Netherlands

The black box called mariner
P. Kluytenaar. The Netherlands

Economical aspects of safety, a rational approach
J.W. Koeman. Port of Rotterdam. The Netherlands

Safety integrated road design; a case study
M. van Houwelingen, J. Korsmit
Nederlandse Hogeschool voor Toerisme en Verkeer,
J. Stoop. Delft University of Technology. The Netherlands

The distorting impact of statistics used in the formation of road safety policy
M. Hillman, Policy Studies Institute, London. United Kingdom

Method of in-car driver observation for the evaluation of accident risks
K. Jamroz and L. Michalski. Technical University of Gdansk. Poland

Comprehensive assessment system of maritime traffic environment
K. Hara and S. Nakamura. Kobe University of Mercantile Marine, Yusen Marine Science Inc. Japan

Traffic calming measures and standardization - a view from developing country
M. Gledec. Prometheum, Zagreb. Croatia

The application of human reliability methods for designing and evaluating driver only schemes
D. Lucas. Human Reliability Associates. United kingdom

Humane shaping of work and technology as a means to the safety of transportation in german public transport
G. Pacher. Germany

Ship collisions with offshore platforms
W.W. Massie and J. Stoop, Delft University of Technology.
The Netherlands

Driver' braking response during close vehicle following
Hoong-Chor Chin. National University of Singapore

Evaluation of safety risk at junction approaches on the basis of vehicular delay
S. Gaca and S. Gondek. Cracow University of Technology. Poland

DEKA

STAVEBNEJ FAKULTY TECHNICKE

dovoľuje si Vás pozvať na

SPOLOČENSKÝ VEČER

pri príležitosti 15. VÝROČIA ZALOŽENIA fakulty

a konania V. vedeckej konferencie Stavebnej fakulty TU v Košiciach

ktorý sa uskutoční dňa 23. 9. 1992 o 20.00 hod.

v jedálni Študentského domova TU na Jedlíkovej ulici v Košiciach

16 lipca 1982 r. rozpoczął pracę w Katedrze Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu pan Wojciech TRACZ, na stanowisku - technika.

Risk analysis and risk communication in the transport of dangerous goods
G. Hundhausen. Federal Highway Research Institute. Germany

Approaches to poor-visibility road accidents: motivation and perception
A. Reinhardt-Rutland. University of Ulster at Jordanstown. Ireland

Accidents: In-Depth Analysis, towards a method AIDA?
J. Stoop. Delft University of Technology. The Netherlands

Accident prediction models for signalized pedestrian crossings
A. Tarko and M. Tracz. Cracow University of Technology. Poland

Experiences with application of the TCT technique to pedestrian safety evaluation
M. Tracz and S. Gaca. Cracow University of Technology. Poland

Factors affecting pedestrian safety at signalised crossings
M. Tracz and A. Tarko. Cracow University of Technology. Poland

Reflexions sur la comparaison des risques et l'apprehension des problemes de securite dans les different modes de transport
R. Lafont. L'Association des Societes Francaises d'Autoroute. France

Evaluation de l'effect sonore et visuel des peintures a protuberance sur le cote droit des autoroutes
R. Lafont and C. Abellan. L'Association des Societes Francaises d'Autoroute. France

AVOC; a black spot approach to road safety
B. Tijmstra. Haskoning. The Netherlands

Monte Carlo simulation in risk analysis of hazardous materials and its transportation
R. Houben and J. Wessels. Ministry of Transport, Public Works and Water Management. The Netherlands

Spoke injuries
J. Bruggers. Consumer Safety Institute. The Netherlands

Theoretic model for the computer analysis of vehicle collisions
C. Vera, F. Aparicio and S. Peso. Spain

Investigation about frontal collision between large dimensions vehicles and cars
F. Aparicio, C. vera and J. San Roman. Spain

Analysis of recent trends in bus and coach safety in Britain
P. White et al. Polytechnic of Central London. United Kingdom

CALL FOR PAPERS

CALL FOR PAPERS/INVITATION TO ATT
INTERNATIONAL CONFERENCE
IN BERLIN, GERMANY

ROAD SAFET
IN EUROPE

0 september–2 october

F

edish Road and
ffic Research Institute

Forur
Road Safety

The following contributions are accepted for discussion

Risk analysis for the transport of spent fuel elements between Dodewaard and Sellafield
H. Wels. KEMA. The Netherlands

Risk reducing measures as an essential part of risk management
G. de Poel. AKZO. The Netherlands

Road safety, research and the European community: a state-of-the-art overview
M. Koornstra. Institute for Road Safety Research. The Netherlands

Traffic management from a safety point of view
J. Wiersma. Delft University of Technology. The Netherlands

Een duurzaam veilige weginfrastruktuur; een aanzet tot concretisering
L. Fortuijn. Province of Zuid-Holland. The Netherlands

Road safety in urban areas in Cyprus
G. Mintsis, Ch. Tamiltaris and D. Dimitriou. Cyprus

Emergency response and the transport of dangerous goods
M. Sourbag. Ministry of Home Affairs. The Netherlands

An integral research programme into the relationship between accidents and road user behaviour
P. Noordzij and R. van der Horst. Institute for Road Safety Research and TNO Institute for Perception. The Netherlands

Assessment of traffic safety margin in adverse weather conditions
J. Hogema, R. van der Horst and J. Pauwelussen. The Netherlands

Self-explaining roads.
J. Theeuwes and H. Godthelp. TNO Institute for Perception. The Netherlands

Prototyping technological support for decision making in a safety critical environment
R. Bentley, J. Hughes, D. Randall and D. Shapiro. Lancaster University. United Kingdom

Probabilistic safety aspects for high-speed rail (HSR) systems in Italy.
C. Butassi, R. Carpaneto, R. Pedone and F. Zucarelli. D'Appolonia S.p.A. Italy

Shipbuilding and Simulation Facility SUSAN
J. Fröse. Germany

Flight safety and desing of cockpit Fokker 100
H. Bruins. Fokker Aircraft B.V. The Netherlands

DEKA

STAVEBNEJ FAKULTY TECHNICKE

dovoľuje si Vás pozvať na

SPOLOČENSKÝ VEČER

pri príležitosti 15. VÝROČIA ZALOŽENIA fakulty

a konania V. vedeckej konferencie Stavebnej fakulty TU v Košiciach

ktorý sa uskutoční dňa 23. 9. 1992 o 20.00 hod.

v jedálni Študentského domova TU na Jedlíkovej ulici v Košiciach

16 lipca 1992 r. rozpocząłem pracę w Katedrze Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu pana Wojciech TRACZ, na stanowisku - technika.

General Information

Information and correspondence
Congress Office ASD
P.O. Box 40
2600 AA Delft
The Netherlands
Telephone 31 15 120234
Telefax 31 15 120250

Date
26 and 27 November 1992

Conference language
The conference will be held in English.

Conference Location
Delft University of Technology
Aula Building
Mekelweg 5
Delft, The Netherlands

Registration and Information Desk
All participants are requested to check in at the Registration and Information Desk.

Registration
26 november 1992 Aula Building - Main Hall 8.30 - 9.30 hrs
Information
During the whole conference the information desk will be open:
8.30 - 17.30 hours

CALL FOR PAPERS

CALL FOR PAPERS/INVIT
INTERNATIONAL C
IN BERLIN, GE

ROAD SA
IN EUR

30 september–2 o

Swedish Road and Traffic Research Institute

R

Registration Fee

Standard Participation
The registration fee includes: coffee and tea during breaks, lunches, reception, conference dinner, proceedings

- if received before 15 September 1992	Dfl. 800,-
- if received after 15 September 1992	Dfl. 950,-

Students
The registration fee includes: coffee and tea during breaks, lunches, reception and proceedings.

- Student fee	Dfl. 50,-

Social Event accompanying persons Dfl. 150,-
Including reception Delft University of Technology
Conference dinner

Partner Programma per day Dfl. 75,-

Please note: a credit card is not accepted by Congress Office ASD

D

STAVEBNEJ FAKULTY TEC

dovoľuje

SPOLOČENSKÝ VEČER

pri príležitosti 15. VÝROČIA ZALOŽENIA fakulty
a konania V. vedeckej konferencie Stavebnej fakulty TU v Košiciach
ktorý sa uskutoční dňa 23. 9. 1992 o 20.00 hod.
v jedálni Študentského domova TU na Jedlíkovej ulici v Košiciach

16 lipca 1992 r. rozpocząć pracę w Katedrze Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu pani Wojciech TRACZ, na stanowisku - technik

Cancellation
Cancellations will be accepted by letter or telefax only. Refunds will be made minus Dfl. 90,- handling charges before September 15, 1992. After this date the full registration fee will be charged.

Ice-Breaking Party Delft University of Technology
This party will be offered by the university due to the fact that this conference is a part of the 150th anniversary of Delft University of Technoly. The party will be held from 17.30 till 19.00 hours in the Van Hasseltzaal of the Aula Building on the 2nd floor.

Conference dinner
The conference dinner will be held at the 'Delft Techniek Museum' on November 26, 1992, 19.30 hours.

Partner Programme
The partner programme is for accompanying persons only.
The programme will be cancelled if there are less than 10 persons interested.

26 November 1992
Visit to Delft,
a guided tour through Delft,
lunch,
visit to the Delft Blue Pottery Factory,
visit to the free market in Delft

27 November 1992
Visit to Amsterdam,
Museums, Shopping

THE FACULTY OF CIVIL ENGINEERING OF THE TECHNICAL UNIVERSITY KOŠICE

THE UNION OF BUSSINESMEN IN CIVIL ENGINEERING OF SLOVAKIA

SLOVAK SCIENTIFIC CIVIL ENGINEERING SOCIETY IN KOŠICE

V. INTERNATIONAL CIVIL ENGINEERING CONFERENCE

Program and application form



Košice – Herľany
CZECHO–SLOVAKIA
September 23th – 25th, 1992

The Faculty of Civil Engineering
of the Technical University Košice

has an honour to invite You
to

THE V. INTERNATIONAL CIVIL ENGINEERING CONFERENCE

which is intended to mark 15th anniversary
of the establishment of the Faculty of Civil Engineering
and 40th anniversary of the establishment
of the Technical University in Košice.

SEPTEMBER 23rd– 25th, 1992

AIM OF CONFERENCE

The aim of conference is to present the latest development and innovations in research, design constructions and manufacturing process in civil engineering. The conference will be an excellent forum for interactions among designers, contractors, researchers and architects.

Accomodation

Accomodation for groups 3 and 5 is arranged in the University Training Centre Herľany.

Accomodation for the other groups is booked at Hotel CENTRUM and at the student residences of the Technical University. The order for accomodation in this application form is obligatory.

Meals

You can order according to the application form.

Registration fee *250.–DM*

Conference reports *(by groups)*

1. *Building construction*
2. *Concrete structures and bridges*
3. *Steel and timber structures and bridges*
4. *Sanitary engineering*
5. *Mechanics*
6. *Transportation engineering and geotechnics*
7. *Bulding materials*
8. *Building technology, project and production management*
9. *Roof structures*

The registration fee included fee for the reception and the fee for the conference report of your group.

Please pay the registration fee to the account of the Faculty of Civil Engineering: VÚB Košice–mesto, č.ú.7034–5028–512/0200. In the evant of that a participant being unable to attend come, the registration fee will be returned. The conference report will be sent to all registrated participants.

STEERING COMMITTEE OF THE CONFERENCE

Doc. Ing. Ľudovít Naď, CSc. – the Dean
Doc. Ing. Tibor Ďurica, CSc. – Chairman
Doc. Ing. Vincent Kvočák, CSc.
Doc. Ing. Tibor Lipták, CSc.
Ing. Dušan Katunský
Prof. Ing. Ladislav Fecko, CSc.
Doc. Ing. Ján Hudák, CSc.
Ing. Andrej Holováč, CSc.
Ing. Ján Kochaník, CSc.
Doc. Ing. Marián Krajčovič, CSc.
Doc. Ing. Cyril Klinec, CSc.
Ing. Ivo Háp, CSc.

ORGANIZATIONAL ASPECTS

Conference site:	***group***
Technical University Košice,	
Vysokoškolská 4	*1, 2, 4, 6, 7, 8, 9*
University training center Herľany	*3, 5*

Transport to the conference site:

– for the groups 3,5 by own faculty bus according to program
– to the Technical university from the main train and bus station by the tram number 2, to the tram stop "Poliklinika Sever".

Registration:

Completed application forms should be returned by August 31st 1992, to this address:

SvF Technická univerzita
Prípravný výbor V. vedeckej konferencie
Doc. Ing. Vincent KVOČÁK
Vysokoškolská 4
042 00 Košice, ČSFR

Accomodation

Accomodation for groups 3 and 5 is arranged in the University Training Centre Herľany.

Accomodation for the other groups is booked at Hotel CENTRUM and at the student residences of the Technical University. The order for accomodation in this application form is obligatory.

Meals

You can order according to the application form.

Registration fee *250.–DM*

Conference reports *(by groups)*

1. *Building construction*
2. *Concrete structures and bridges*
3. *Steel and timber structures and bridges*
4. *Sanitary engineering*
5. *Mechanics*
6. *Transportation engineering and geotechnics*
7. *Bulding materials*
8. *Building technology, project and production management*
9. *Roof structures*

The registration fee included fee for the reception and the fee for the conference report of your group.

Please pay the registration fee to the account of the Faculty of Civil Engineering: VÚB Košice–mesto, č.ú.7034–5028–512/0200. In the evant of that a participant being unable to attend come, the registration fee will be returned. The conference report will be sent to all registrated participants.

Registration

Registration of participants take place in the main building of the Technical University Košice, (AULA MAXIMA), on September 23rd 1992, from 10.00 to 13.30.

Information

available at this address

Doc. Ing. Vincent KVOČÁK *phone: 004295 37435*
Vysokoškolská 4 *fax: 004295 359058*
042 00 Košice, ČSFR

Doc. Ing. Tibor ĎURICA *phone: 004295 35311*
fax: 004295 359058

THE FACULTY OF CIVIL ENGINEERING OF THE TECHNICAL UNIVERSITY KOŠICE

THE UNION OF BUSSINESMEN IN CIVIL ENGINEERING OF SLOVAKIA

SLOVAK SCIENTIFIC CIVIL ENGINEERING SOCIETY IN KOŠICE

V. INTERNATIONAL CIVIL ENGINEERING CONFERENCE

Program and application form



Košice – Herľany
CZECHO–SLOVAKIA
September 23th – 25th, 1992

REGISTRATION FEE *250.–DM*

I ORDER:

ACCOMODATION	*Kčs / night*	*number of nights*	*number of persons*
Hotel CENTRUM	*250–400*	. . . . .	. . . . .
	payment in cash		
The student residences TU	*120*	. . . . .	. . . . .
University training centre	*120*	. . . . .	. . . . .

I ORDER:

MEAL	*Kčs / day*	*number of persons*
group 3,5	*85*	. . . . .
group 1,2,4,6,7,8,9 (just a lunch)	*35*	. . . . .

total enrolment fee . . . . . .

We confirm that we have paid from our account number . . . . . .
to your account: 7034–5028–512 / 0200
for the participant . . . . . .
the total enrolment fee . . . . . *Kčs.*

. . . . . .

APPLICATION FORM FOR V. INTERNATIONAL CIVIL ENGINEERING CONFERENCE

Košice – Herľany September 23rd–25th, 1992

Forename, surname, title . . . . . .
Date of birth . . . . . .
Passport number . . . . . .
Occupation . . . . . .
Bussienes address . . . . . .
. . . . . .
Private address . . . . . .
Tel.no. . . . . . *Fax* . . . . . .

I'll take the part in the discussion of the group number: . . . . . .

I would like to order accomodation for the nights 23rd–24th 24th–25th Sept.

Hotel CENTRUM	*(breakfast,dinner)*	. . . . .
	without meal	. . . . .
University training centre		
Herľany		. . . . .
The student residence		
of the TU		. . . . .
Reception		*Y/N*

Date of payment of the registration fee . . . . . .
date

. . . . . .

TU Delft
Delft University of Technology

Faculty of Civil Engineering

Stevinweg 1
P.O. Box 5048
2600 GA Delft, The Netherlands
Phone (015) 78 54 80
Telex 38151 butud nl

Piet C. H. Opstal

Department of Transportation Planning and Highway Engineering

TU Delft
Delft University of Technology

Faculty of Civil Engineering

Stevinweg 1
P.O. Box 5048
2600 GA Delft, The Netherlands
Phone (015) 78 58 88
Telex 38151 butud nl
Telefax (015) 78 69 93

Ir. L.H. Immers
Phone (home) (015) 13 55 97

Ass. Professor
Dept. of Transportation Planning and Highway Engineering

Dear Marian:

I'm very much impressed by your hospitality and especially by the eagerness to exchange research ideas between our universities. It is the first time that I visit your beautiful city, but already by now I know that there will be many more times, not only because I'm interested to see and meet other people and parts of the country but esp. because of the seriousness with which you try to realize collaboration between our universities.

4-9-'92.

NEIL PAULLEY

Transport and Road Research Laboratory

Old Wokingham Road Crowthorne
Berkshire RG11 6AU

Telephone: Crowthorne (0344) 770171
Telex: 848272 Fax: 0344 770356

Dear Marian,

British hospitality, and yours especially is overwhelming. Many thanks for all your help and I hope that next time you come to the UK I can return the compliments.

Neil Paulley.
11 September 1992.

Richard Cobden House
Lion Street
Chichester

Dear Elector

We can make this an historic election.

The voters of THIS CONSTITUENCY of Chichester can lead Britain to success.

It will need courage. Courage to say

"My vote changed Britain for good"

Across the constituency people agree with the Liberal Democrats that we must plan for a better future.

Britain needs better education, a sound long term economy, and a National Health Service which is not a political football.

None of this will happen unless we have the courage to prepare for change. Those who voted Conservative before see no hope with John Major. He has lost control of the economy, and his senior ministers have lost the public confidence.

You have it in your power to make this one of 4 Sussex Constituencies to turn to the Liberal Democrats. In a recent local poll over 60% -six out of every ten asked- said they would vote Liberal Democrat if they thought we could win- - and now we can win

When you get to the polling booth remember: vote Liberal Democrat and put Chichester on the map.

Yours sincerely,

Peter Gardiner

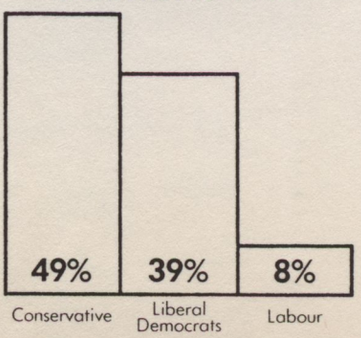
Peter Gardiner

IT'S A STRAIGHT CHOICE

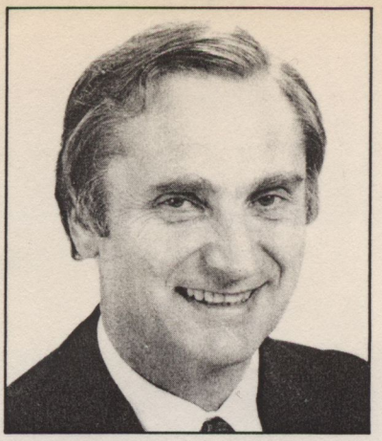
- Only Peter Gardiner can beat the Conservatives in Chichester. Remember, it was the Liberal Democrats who beat the Conservatives in Eastbourne.
- A similar switch in support can mean a Liberal Democrat victory in Chichester too.
- Help put Chichester on the political map of Britain!
- For more information, to help Peter Gardiner's campaign or to display a poster please telephone Chichester 536899 or 774569.

Liberal Democrats

VOTES AT CHICHESTER DISTRICT LOCAL ELECTIONS 1991



The Challengers



Peter Gardiner

- As the next MP for Chichester Peter Gardiner can take a wealth of experience to the House of Commons.
- He is one of Britain's leading Civil Engineers, and is currently Professor of Civil Engineering and Head of Department at Brighton Polytechnic which has a staff of forty and 350 students.
- His Department researches timber, coastal protection and geotechnics, and this year will begin a new environmental degree.
- His personal work on road junctions saves about £4 million each year in fuel.
- His advice on leadership is sought by companies and organisations in building, surveying and education, including the directors of one of Europe's largest surveying firms and one of the largest universities.
- For 15 years, Peter Gardiner has regularly advised the South West Police Division on traffic and safety, and now runs a safety investigation with Sussex Police.
- Peter Gardiner has lived in the Chichester Constituency for twenty years. His four children all went to local schools, with the two oldest going from Midhurst Grammar to Oxford and Cambridge.

HENRY MORETT
Civil Engineer, M.Sc.

HOME
34 Wetmore Place
Rye, N.Y. 10580
(914) 967-6705

OFFICE
c/o Berger, Lehman Assoc. P.C.
411 Theodore Fremd Ave
Rye, N.Y. 10580
(914) 967-5800

Po blisko 14 latach odwiedził nas ponownie H. W. MROCZEK nasz były pracownik ekspert w zakresie projektowania dsv i lotnisk autor skryptu z lotnisk dla studentów.

PRZEPRASZAM, ŻE SIĘ WPISUJĘ
BO PRZECIEŻ GOŚCIEM SIĘ NIE CZUJĘ

OCT 6, 1992

Morett
Henryk (HW)









SEASONS GREETINGS

from

BRIGHTON POLYTECHNIC

Best Wishes
Peter Gordon
Head of Civil Engineering

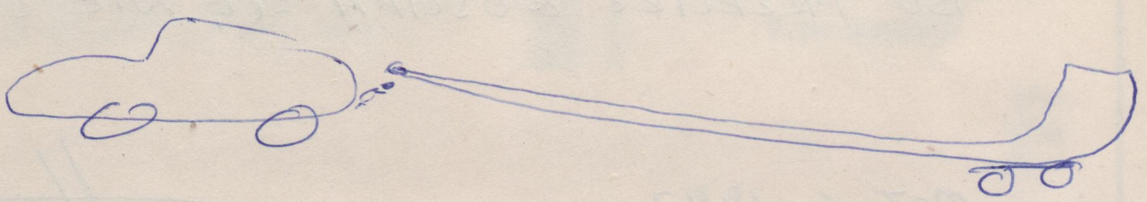
BRIGHTON POLYTECHNIC

Illustration by Grace Richmond
Printed at Brighton Polytechnic

8-12-92

To Prof. Dr. Tas and the Transport Institute of the Polytecnik in beautiful Krakau!

We enjoyed visiting you very much and hearing about all the projects of highways, traffic safety, modelling, and environment!



TEBAH

Inżynieria ruchu, komunalna, środowiska
Import-Eksport
Planning, Engineering

EUGENE H. JUD M.Sc. Eng.

41-800 Zabrze
ul. Wolności 337
tel. 0048 /32 71 44 41 ext. 617
fax 0048/ 32 71 77 93 / 38 85 74

8006 Zurich, Switzerland
Bolleystrasse 29
tel. 01 262 11 44
fax 01 252 12 08

W ramach TEMPUSA w katedrze Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu przebywał w dniach od 5 ÷ 12.X.92 r. p. D. Kirsch z Bochum.

Ich danke für die freundliche Unterstützung bei meinem Aufenthalt vom 5.10. – 12.10.1992 in Krakau.
Gern habe ich mein Fachwissen in Bezug Konstruktion- und Meßtechnik im Bereich Verkehrswesen zur Verfügung gestellt.

RUHR-UNIVERSITÄT BOCHUM
Lehrstuhl für Verkehrswesen

Detlef Kirsch
Maschinenbaumeister/-techniker

Universitätsstraße 150 · D-4630 Bochum
Telefon (0234) 700-5983 · Telefax (0234) 700-2001
7094151

12.10.1992

Detlef Kirsch

W dniu 28.X.92 r. wygłosił seminarium Doc. M. KRAJČOVIČ z Košic z TECHNICKEJ UNIVERZITY V KOŠICIACH.

Vážený pán profesor Tracz!

Ďakujeme za veľmi srdečné prijatie na Politechnike v Krakowe. Zvlášť za starostlivosť pracovníkov Instytutu dróg, kolei i mostow pri oboznamovaní s problematikou výučby a výskumu. Ďalej ďakujeme za umožnenie spoločného merania hluku a výmenu informácií o dosiahnutých výsledkoch. Dúfame, že sa pre budúcu spolupráce vytvorili dobré základy. Tešíme sa na stretnutie v Košiciach

STAVEBNÁ FAKULTA
TECHNICKEJ UNIVERZITY V KOŠICIACH
Katedra geotechniky a dopravného staviteľstva
040 00 Košice, Moyzesova 34, ☎ (095) 203 97
Czechoslovakia fax: (0042 95) 359 058

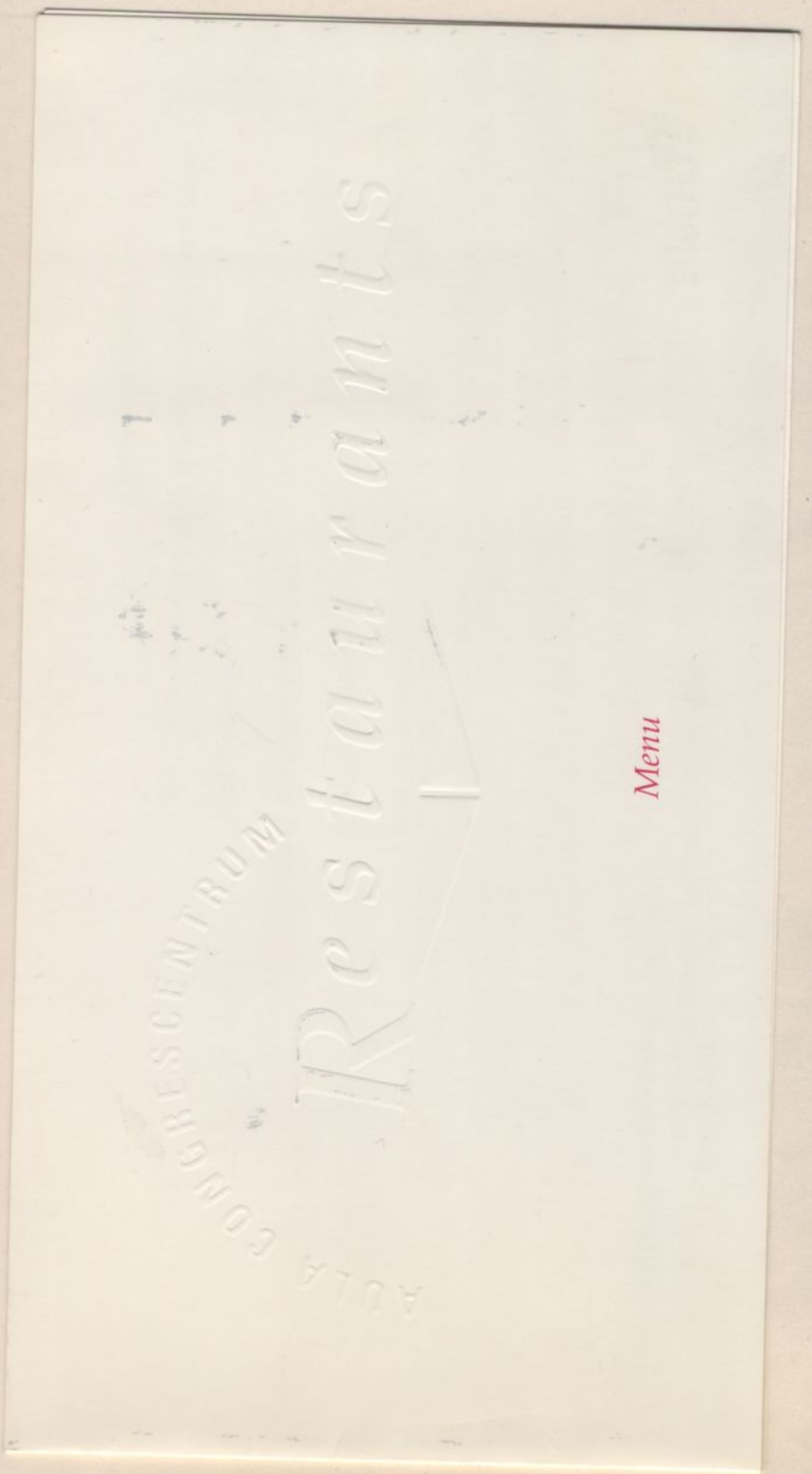
Doc. Ing. Marián KRAJČOVIČ, CSc.
vedúci katedry

Privat : 040 11 Košice
Cottbuská 20

30.10.1992

Jalej!
Mandula

W dniach od 2 do 13 listopada
dr. inż. Wanda Grabowska i mgr. inż. L. Fonferko
przebywali na Universytecie w Liege - Wydział
Inżynierii Lądowej. (umowa z Komitetem Badań Naukowych)
Celem wyjazdu było nawiązanie bezpośrednich
kontaktów z CRG (Centrum Badawcze Geotekstyliów
na Universytecie w Liège).



W dniach od 2 do 13 listopada
dr. inż. Wanda Grzybowska i mgr. inż. A. Fonferko
przebywali na Universytecie w Liege - Wydział
Inżynierii Lądowej. (umowa z Komitetem Badań Naukowych).
Celem wyjazdu było nawiązanie bezpośrednich
kontaktów z CRG (Centrum Badawcze Geotekstyliów
na Universytecie w Liège).

Plate Stellendam
*
Duck Consommé
*
Filets of Sole stuffed with Salmon
*
Jugged Hare
*
Petit grand dessert
*
Coffee with chocolates

Swartland Dry Steen 1990
Bourgogne 'Le Grand Chaillot' 1983

White wine
Red wine

On the occasion of

the 1st World Congress on Safety of Transportation

TU Delft

Aula Congrescentrum Restaurants
Mekelweg 5
2628 CC Delft

1993 rok

Dnia 7 stycznia 1993 r odbyło się pierwsze zebranie Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu.

/

W dniu 19 stycznia 1993 roku z inicjatywy Prof. zw. M. Tracza odbyło się w Krakowie seminarium na którym omówione zostały najważniejsze problemy związane z drogownictwem a jako najważniejsze uznano Ochronę Środowiska.
Referat z zakresu Ochrony Środowiska wygłosili członkowie zespołu Ekodroga pod kierunkiem Prof. M. Tracza (główny referat)

Seminarium w sprawie dróg

Po pierwsze—bezpieczeństwo

Wprawdzie nakłady na budownictwo drogowe w Polsce od kilku lat systematycznie się zmniejszają, lecz jeśli chcemy aby ktoś do nas przyjeżdżał i przez nasz kraj przejeżdżał — długo tak być nie może. Rozumiejąc tę sytuację Dyrekcja Okręgowa Dróg Publicznych w Krakowie, Katedra Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu Politechniki Krakowskiej oraz firmy EKODROGA, SIGNALCO Ltd. i STRADA Service organizują dziś w Krakowie seminarium, na którym omówione zostaną najważniejsze problemy związane z projektowaniem i wykonawstwem robót drogowych.

Wymiana myśli technicznej pomiędzy naukowcami a praktykami pozwoli zapewne na lepsze określenie wzajemnych potrzeb w tej dziedzinie. Zasadniczą tezą stawianą na dzisiejszym spotkaniu będzie zapewne kwestia — jak uczynić polskie drogi bezpieczniejsze i wygodniejsze dla użytkowników.

Referaty przedstawią: prof. dr hab. inż. **Marian Tracz** (PK), dr inż. **Tadeusz Suwara** (zast. dyrektora generalnego Dróg Publicznych), mgr inż. **Krzysztof Pierzchała** (Signalco Ltd.), dr inż. **Stanisław Radosz** (PK), mgr inż. **Wojciech Sonnenberg** (Strada) i mgr inż. **Jerzy Bajer** (dyrektor DODP w Krakowie).

Marian TRACZ



CURRICULUM VITAE

Born in Poland

Qualifications

- Graduation from Cracow University of Technology with an honours degree in civil engineering
- Ph.D. in 1974 on the basis of thesis: "Research on traffic behaviour in signalized urban arterials" Second doctor (dr.hab.) in 1980 on thesis: "Evaluation of at-grade intersection efficiency by computer simulation" at Cracow University of Technology
- In 1987 professor title on the basis of the research contribution in the field of traffic engineering

Professional activities

- Several years in Municipal Traffic Engineering Office in Cracow gaining practical experience in traffic and highway engineering
- Research experience by trainings and fellowships in Sweden, England, the Netherlands, Italy and Germany
- Since 1974 teaching mainly in the field of highway and traffic engineering
- Since 1980 head of the Institute of Roads, Railways and Bridges, Cracow University of Technology
- Recently supervision of a group of fundamental research projects in the area of traffic operations and control

Memberships

- Transport Committee of the Polish Academy of Sciences,
- International Advisory Committee for symposia on Transportation and Traffic Theory,
- Unsignalized Intersections Subcommittee of American TRB
- Other scientific and professional associations

MAIN AREAS OF INTEREST

- intersection design and efficiency evaluation,
- traffic modelling and applications of simulation in traffic studies,
- environmental effects of road traffic including traffic safety and traffic noise evaluation.

RECENT PUBLICATIONS

Author or co-author of almost 80 articles and conference papers and 8 books and guidelines.

Address: **Cracow Techn. University**
ul.Warszawska 24
Pl-31155 Cracow
Tel.: int+48 12 330300

Wyjazdów do RFN rozpoczęli serię wyjazdów zagranicznych Prof. M. Tracz i dr. St. Gaca. W dniach od 1 lutego do 7 lutego 1993r przebywali kolejno w Technical University Monachium, Aachen oraz Düsseldorfie. Wyjazd był finansowany przez Komitet Badań Naukowych. Prof. Tracz oraz St. Gaca uczestniczyli w konferencji FVGV - prof. Kellera. Była to szalona jazda z Monachium do Aachen - 640 km w czasie 5.30h z prędkością 220 km/h. (Audi). Jeden dzień Prof. Tracz był w Brukseli.

—

Dnia 10 marca 1993r odbyła się publiczna dyskusja nad rozprawą doktorską mgr inż. A. TARKI

DZIEKAN I RADA WYDZIAŁU INŻYNIERII LĄDOWEJ
POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ im. TADEUSZA KOŚCIUSZKI w Krakowie

mają zaszczyt zaprosić na

PUBLICZNĄ DYSKUSJĘ NAD ROZPRAWĄ DOKTORSKĄ

mgr inż. ANDRZEJA TARKI

Temat rozprawy doktorskiej:

„Badania i prognozowanie bezpieczeństwa pieszych na przejściach z sygnalizacją świetlną"

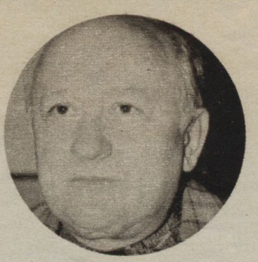
Dyskusja odbędzie się 10 marca 1993 roku o godz. 8.45 w sali nr 5 Wydziału Inżynierii Lądowej Politechniki Krakowskiej ul. Warszawska 24

PROMOTOR: Prof. zw. dr hab. inż. MARIAN TRACZ (Politechnika Krakowska)
RECENZENCI: Prof. dr hab. inż. RYSZARD KRYSTEK (Politechnika Gdańska)
Prof. dr hab. inż. STANISŁAW DATKA (Politechnika Krakowska)

Praca doktorska wraz z recenzjami jest wyłożona do wglądu w Bibliotece Głównej Politechniki Krakowskiej, ul. Warszawska 24

W roku 1993 kontynuujemy ostatni program TEMPUS. Uzyskaliśmy duże środki na wyjazdy mobility grants (33 tys. ECU) i na aparaturę ~180 tys ECU. Rozpoczynamy szał zakupów i planowanie wyjazdów stypendialnych w tym pierwszy tzw. study tour dla studentów i pracowników

Podręcznik dla wielu...



Z pewnym opóźnieniem, w stosunku do momentu opublikowania znalazła się w moich rękach książka pt. „Inżynieria ruchu". Jest to jednak pozycja wydawnicza tak cenna, że warto jej poświęcić trochę uwagi.

Autorami „Inżynierii ruchu" są trzej wybitni specjaliści w tej dziedzinie nauki, a mianowicie prof. prof. Stanisław Datka, Wojciech Suchorzewski oraz Marian Tracz. Spod ich ręki wyszedł ten podręcznik akademicki, który obejmuje:

– problematykę istotną dla projektowania dróg i organizacji ruchu drogowego (badania, pomiary i analizy ruchu),

– teorię ruchu drogowego (parametry pojazdów, dróg, modele ruchu, przepustowość),

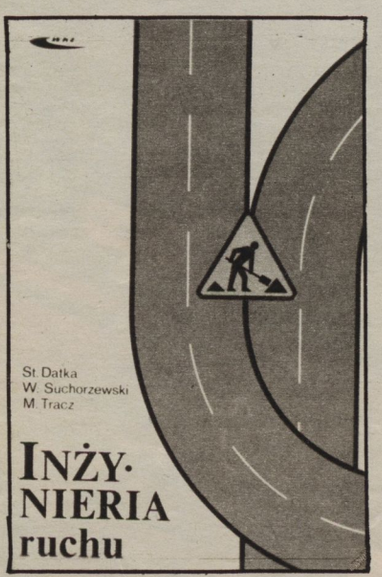
– organizację ruchu drogowego (oznakowanie, systemy sygnalizacji, parkowanie),

– bezpieczeństwo ruchu.

Jak z tego ogólnego zestawienia wynika, książka stanowi kompendium współczesnej wiedzy na temat inżynierii ruchu i powinna znaleźć się w biblioteczce każdego, kto w swojej działalności zawodowej ma do czynienia z organizacją ruchu drogowego oraz zapewnieniem jego sprawności. Takich ludzi jest w naszym kraju wielu i dlatego szkoda, że „Inżynieria ruchu" ukazała się w tak małym nakładzie (1250 + 250 egzemplarzy).

Na plus autorów trzeba zapisać komunikatywność wykładanych treści. Poza nielicznymi fragmentami, w których niezbędne było zastosowanie matematyki wyższej, przyswojenie całości nie powinno sprawiać większych trudności komuś, kto zajmuje się tą tematyką, a nie dysponuje specjalistycznym wykształceniem politechnicznym.

Obecnie, kiedy tyle różnych decyzji, także w zakresie organizacji ruchu drogowego, podejmowanych bywa przez władze terenowe, wiedza specjalistyczna w zakresie inżynierii ruchu powinna być popularyzowana możliwie jak najszerzej.



Odwołam się tu do fragmentu wstępu, w którym autorzy precyzyjnie charakteryzują przedmiot swoich zainteresowań, tak przecież ważny u nas przy gwałtownie rozwijającej się motoryzacji. Oto co piszą:

„Istota podejścia inżynierii ruchu do analizowanych problemów polega po pierwsze na traktowaniu obiektu zainteresowań jako systemu, którego elementami są człowiek, pojazd i droga. Stwarza to konieczność wykorzystania wiedzy z zakresu wielu dyscyplin. Po drugie, większość praw ruchu i zasad rozwiązywania problemów wykryta została i sformułowana na podstawie obserwacji i badań ruchu oraz wypadków. Oznacza to, że inżynieria ruchu jest dyscypliną empiryczną. Po trzecie wreszcie, należy podkreślić różnorodność celów, które obejmują nie tylko sprawność ruchu, ale także jego bezpieczeństwo, ekonomikę i ograniczanie ujemnego wpływu na środowisko. Nie jest to bynajmniej stawianie celów nieosiągalnych. Doświadczenie uczy, że zaawansowane metody organizacji i sterowania ruchem są najefektywniejszym ekonomicznie sposobem poprawy warunków ruchu i jego bezpieczeństwa, redukcji emisji spalin oraz zmniejszenia zużycia energii".

Dla mnie bardzo cenne jest to, że autorzy książki przy szerokim i systematycznym opracowaniu zagadnień, nazwijmy je – inżynieryjnych, stale mają na uwadze humanistyczną stronę zagadnienia. Doceniają znaczenie psychologii komunikacyjnej i szeroko pojęty czynnik ludzki. To właśnie umiejętne połączenie – tak moim zdaniem istotne w ruchu drogowym – materii i ducha w koncepcji inżynierii ruchu, jaką przedstawili nam prof. prof. Datka, Suchorzewski i Tracz stanowi ich wielką zasługę. To również nadaje ogromną wartość podręcznikowi pt. „Inżynieria ruchu", który naprawdę będzie bardzo użyteczny dla wielu osób związanych z tą dziedziną wiedzy i życia.

Dodam jeszcze, że Wydawnictwo Komunikacji i Łączności zadbało o to, aby ta pozycja wydawnicza była potwierdzeniem dobrej opinii, jaką ta oficyna cieszy się od lat. □

JERZY POMIANOWSKI

W dniach od 9 marca do 14 marca pani Dr. W. Grzybowska przebywała w Liège (Belgia) na III Międzynarodowej Konferencji, wygłaszając referat nt.: „Wykorzystanie geotekstyliów do nawierzchni drogowych w rejonie krakowskim" (autorzy: dr. W. Grzybowska, inż. Ł. Fonferko, inż. J. Wojtowicz)

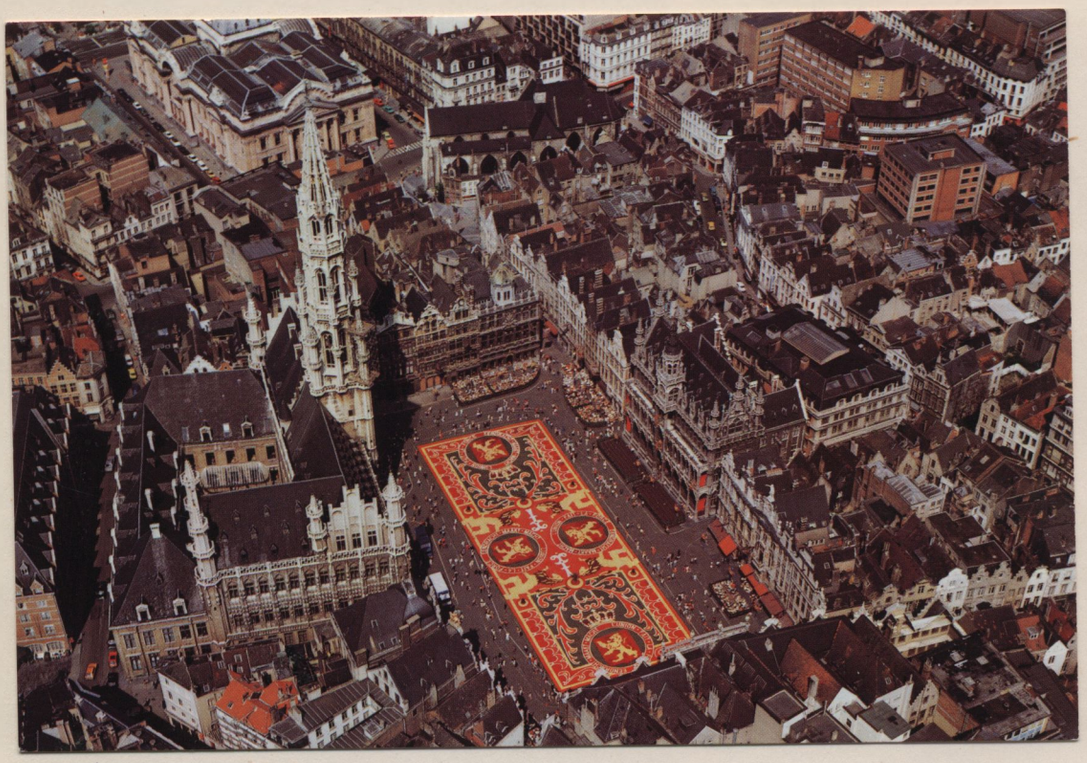
PLAN SEMINARIÓW NAUKOWYCH
KATEDRY BUDOWY DRÓG I INŻYNIERII RUCHU
INSTYTUTU DRÓG, KOLEI I MOSTÓW
w semestrze letnim roku ak. 1992/93

Lp	Data	Prowadzacy	Temat
1	25.II.1993	mgr inż. Stanisław ŁAKOTA APEX - Katowice	Wykorzystanie graficzno - tekstowego systemu komputerowego GDS do zarządzania infrastrukturą miejską
2	11.III.1993	dr inż. Stanisław GACA	Zastosowanie techniki konfliktów ruchowych w ocenie bezpieczeństwa pieszych
3	18.III.1993	dr inż. Wanda GRZYBOWSKA mgr inż. Łukasz FONFERKO	Badania nad efektywnoscią geosyntetyków do wzmacniania nawierzchni drogowych
4	1.IV.1993	dr inż. Janusz CHODUR mgr inż. J. BOHATKIEWICZ mgr inż. B. PRZEBINDA	PC-HIGHWAY - pakiet oprogramowania wspomagajacego projektowanie dróg (część I)
5	22.IV.1993		PC-HIGHWAY - pakiet oprogramowania wspomagajacego projektowanie dróg (część II)
6	6.V.1993	dr inż. Stanisław RADOSZ	Modele hałasu drogowego
7	13.V.1993	prof.zw.dr hab.inż. Marian TRACZ	Tematyka aktualnych prac badawczych w krajach skandynawskich
8	27.V.1993	mgr inż. Bogusław PRZEBINDA	Problematyka badań własnych
9	3.VI.1993	mgr inż. Janusz BOHATKIEWICZ	CAD w projektowaniu skrzyzowań

Seminaria odbywają się w Sali Konsultacyjnej (pokój nr 19) Instytutu Dróg, Kolei i Mostów w godz. 11.00 - 12.30.

Opracował
dr inż.J.Chodur

Kierownik Katedry
Prof.zw.dr hab.inż.Marian Tracz



Grand Place - Brussels

BELGIA

NASZ PRZYJACIEL GARDINER!

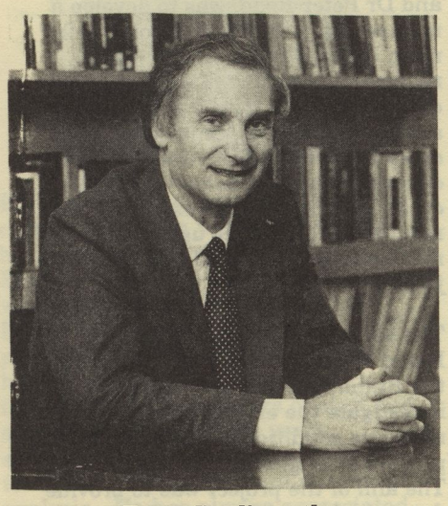
CIVENG NEWS

BRIGHTON POLYTECHNIC

Newsletter of the Department of Civil Engineering

ISSUE No 2 SUMMER 1991

New Head of Department



Professor Peter Gardiner, the new head of Civil Engineering, joined the Department on 1 September 1990 from Surrey University.

Professor Gardiner's research interests are in highway engineering and transportation and in management and leadership studies. He taught economic and financial courses at Surrey where he was Deputy Head of the Department of Civil Engineering and Admissions Tutor, and carried out research into highway engineering and road safety.

Since joining Brighton, Professor Gardiner has been working with staff on the introduction of an environmental protection element into the department's courses, and has also been keen to raise the profile of the Department to make it more attractive to prospective students.

MASTERCLASSES AT SUSSEX UNIVERSITY

Professor Rory Mortimore and Bill Price presented two Masterclasses in the series organised by the University of Sussex during the Autumn term. The aim of each Masterclass is to introduce some aspect of technology to groups of children in the 12-14 age group, all Sussex schools being invited to send four pupils.

With the general theme being the Channel Tunnel, Rory's session concentrated on the problems associated with cutting the tunnels whereas Bill's talk described how surveyors were ensuring that the English and French drives would eventually meet. By coincidence, the service tunnel breakthrough actually occurred on the day that the practical sessions were held providing the ideal end to the Masterclasses.

NEW TEACHING COMPANY PROGRAMME

The Department of Civil Engineering has recently received a £120,000 Teaching Company Scheme Award from the Science and Engineering Research Council. The Scheme is with Babtie Dobbie Ltd, consulting engineers based in Croydon, and will run for two years with Andrew Chadwick, Malcolm Dawes and John Morfett as the academic managers.

The aims of the project are to develop and implement a computerised system to support the design of coastal management schemes. Babtie Dobbie Ltd are coastal engineering consultants and are currently involved with the design and implementation of a wide variety of coastal engineering projects.

£80,000 has been invested in an Integraph Geographical Information system (GIS) which will be used to integrate topographical, geographical and hydrographic data. Once developed the system should enhance the understanding of the coastal environment and should enable the consultants to develop innovative designs for coastal management.

This is the second Teaching Company awarded to the Department of Civil Engineering and follows from a recently completed £95,000 Programme managed by Andrew and Malcolm, which successfully implemented a computerised design and draughting system into the design offices of Trevor Crocker and Partners, a civil engineering consultancy in Reigate.



The essentials for a successful wellie-wump to raise money for Comic Relief. Dean of Engineering and Envronmental Studies, Professor Fred Maillardet (right) and Colin Prior from the Department of Civil Engineering prepare the field for wellie-wumping. The Faculty held several other events, including wearing silly hats and fancy dress.

CRACOW UNIVERSITY OF TECHNOLOGY
DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING
INSTITUTE of ROADS, RAILWAYS and BRIDGES
WARSZAWSKA STREET 24 31-155 CRACOW POLAND
TEL.012-218151, FAX: 48-12-338451 TELEX: 032468 PL

My expression of gratitude
to the Authorities of the

GRZYBOWSKA

SWOV
Institute for
Road Safety
Research

P.O. Box 170 2260 AD Leidschendam
Duindoorn 32 telephone 31703209323

The Netherlands
telefax 31703201261

TELEFAX

Telefax to

Organisation : Cracow University of Technology
Attention to : Prof.zw.dr hab.inz. M. Tracz
Telefax number : 09 - 48 12 338451

Sent by

SWOV : Mrs. C. van der Hoek
Date : 2 June 1993
Number of pages, including this page : 1

Remarks

We herewith inform you that Mr. Koornstra will arrive in Cracow on Friday 11 June 1993 with flight No. LO 278 from London at 20.50 o'clock. Could you please book one extra night in the hotel for him?

His returnflight will be No. LO 277, departure time 14.40 o'clock on Friday 18 June.

W 1993r w katedrze Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu byli:

My expression of gratitude to the Authorities of the Cracow University of Technology and specially to Dr W. Grzybowska for the nice invitation to deliver lectures. 24/5/93

J M Rigo.

It is a pleasure to visit Krakow and its Polytechnic University. Not only the city is beautiful, also the hospitality of Prof Tracz and his staf is above the level I am used to. I hope that my lectures are worth to you. In any case I enjoy being here and I am sure of a fruitful further cooperation between our institutes and between Holland and Poland.

Matthijs J. Koornstra 14-6-93

SWOV

Stichting
Wetenschappelijk
Onderzoek
Verkeersveiligheid
SWOV

Postbus 170
2260 AD Leidschendam
Duindoorn 32
telefoon 070-3209323
telefax 070-3201261

Drs. M.J. Koornstra
directeur

privé-adres Writsaert 116
2202 PW Noordwijk
telefoon 01719-14942

Prof. T.U. Delf i Dyrektor SWOV

Kraków 14.06.1993 r.

Sz.Pan
Dr hab.inż. Andrzej Rudnicki, Prof.P.K.
Dyrektor Instytutu Dróg,Kolei i Mostów
w/m

Uprzejmie proszę o wyrażenie zgody na wyjazdy służbowe w ramach programu TEMPUS JEP 1056 TREP do Niemiec, Holandii i Wielkiej Brytanii następujących pracowników Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu:

1. Mgr inż.Janusz Bohatkiewicz (Holandia, Delft) od 14.06.1993 r.
2. Mgr inż.Stanisław Gondek (Holandia, Delft) od 21.06. 1993 r.
3. Dr inż.Stanisław Gaca (Holandia, Delft) od 21.06.1993 r.
4. Dr inż.Wanda Grzybowska (W.Brytania, Londyn.Nottingham) od 5.07.1993 r.
5. Mgr inż.Łukasz Fonferko (Niemcy, Bochum) od 28.06.1993 r.
6. Mgr inż.Bogusław Przebinda (W.Brytania, Londyn) od 23.06.1993
7. Mgr inż.Marcin Jazgar (Holandia, Delft) – 21.06–16.07.1993 r.
8. Wojciech Tracz (Holandia, Delft) – 5.07–23.07.1993 r.

Staże mają na celu m.in. rozwój umiejętności dydaktycznych przez zxapoznanie się z metodami i materiałami dydaktycznymi, opracowanie komputerowych programów dydaktycznych, pomoc w pracach doktorskich i habilitacyjnych

Prof.zw.dr hab.inż. Marian Tracz
Koordynator TEMPUS JEP 1056 TREP

Wyrażam zgodę
DYREKTOR
dr hab. inż. Andrzej Rudnicki
profesor Politechniki Krakowskiej

Ich bin zum ersten Mal nach Polen gekommen und habe gleich Krakau gesehen. Das war sicher ein guter Start für eine Kooperation.

Ich danke allen, die zu meinem Aufenthalt beigetragen haben.

22. bis 25. Juni 1993

Klaus Krass

PROF. DR.-ING. KLAUS KRASS

RUHR-UNIVERSITÄT BOCHUM
INSTITUT FÜR STRASSENWESEN UND EISENBAHNBAU

Universitätsstraße 150
4630 Bochum 1
Gebäude ICFW 02/625

Telefon (0234) 700-7437
Telefax (0234) 700-2001

Neue PLZ: 44780 - Neue Fax-Nr. 7094 152

/.

W dniach od 23.06.93r do 1.09.93r
inż. Bogusław Przebinda w University College Londyn u prof. Richarda E. Allsopa. - Centre for Transport Studies. W ramach wyjazdu brał udział w:

- pracy nad zagadnieniami związanymi z modelowaniem zagrożenia ruchu na drogach zamiejskich (B. Heydecker, H. Ward),
- wizyta w Centrum Sterowania Ruchem na obszarze Londynu,
- pobyt w Laboratorium Badań Transportu pod Londynem,
- " w JTC Computers Sysdems w Northampton.

Ponadto zapoznał się z systemem operacyjnym UNIX i rozwiązaniami szczegółowymi w Centrum (CTS).

Gondek Stanisław

INTERN VERKEER

Periodiek verschijnend bulletin van de SWOV

hiervoor een voorstel ontwikkelen. In Tsjechie was de SWOV uitgenodigd door enkele instanties van het ministerie van Transport om te praten met gedragswetenschappers over het tsjechische beleid en onderzoek op educatie-gebied. Het doel hiervan was om voorstellen voor samenwerking verder uit te werken. In Tsjechie hebben zij contact gezocht met andere organisaties die zich met verkeer bezighouden. De contacten in Tsjechie hebben veel nuttige informatie opgeleverd maar nog geen concrete samenwerkingsverbanden tot stand gebracht.

Workshop "Safety effects of road design standards"

Op 1 en 2 juli kwam een aantal gasten naar de SWOV om over bovengenoemd onderwerp te discussieren. Het betreft een onderzoek dat met financiele steun van de EG verricht wordt. Aanwezig waren: L. Werring (DG-7), K. Kjemtrup (Road Directorate Denmark), W. Kockelke (BASt), G. Magcock (TRL) en D. O'Cinnéide (Universiteit Cork, Ierland). Namens de SWOV opende Matthijs Koornstra de workshop. Fred Wegman was voorzitter. Verder waren aanwezig: Pim Slop, Leonid Braimaister, Stanislaw Gaca en Herald Ruijters. Er vond met name een uitwisseling plaats over de categorisering en wegontwerpnormen die in de vijf vertegenwoordigde landen bestaan. Op de tweede dag is er gediscussieerd over de richting die het onderzoek zou moeten nemen, waarbij een aantal ontwerpnormen die duidelijk invloed hebben op de verkeersveiligheid, als zwaartepunten zijn aangemerkt.

Herald Ruijters.

Medewerkers Universiteit van Cracow bij SWOV

Sinds 23 juni zijn er drie medewerkers van de Technische Universiteit Cracow in Polen te gast bij de SWOV. Waarschijnlijk hebben de meeste SWOVers al kennis gemaakt met de heren Gaca, Gondek en Jazgar. Zij bezoeken de SWOV voor een periode van ongeveer vier weken in het kader van het TEMPUS-programma. TEMPUS is een samenwerkings- en uitwisselingsprogramma voor het hoger onderwijs tussen Midden- en Oost-Europa en de Europese Gemeenschappen. In dit kader werkt de Universiteit van Cracow ook samen met universiteiten in Londen, Bochum en Delft. In de TEMPUS-uitwisseling moeten niet alleen wetenschappelijke, maar ook didactische aspecten aan de orde komen. Met andere woorden: het is de bedoeling dat de studenten in Polen indirect meeprofiteren van de kennis die hun docenten in het buitenland opdoen.

Evaluatie

Inmiddels is de 'stageperiode' van deze drie medewerkers bijna ten einde en hebben wij (Corrie en Anita) een klein interview gehouden om erachter te komen of het bezoek aan de verwachtingen voldaan heeft. Een van der eerste vragen was dan ook: hoe kennen jullie de SWOV en waarom hebben jullie voor de SWOV gekozen.

Kennismaking met SWOV

Het blijkt dat de heer Gaca vijftien jaar geleden al in Nederland was geweest. Voor beide andere heren is dit de eerste kennismaking met Nederland. De meeste contacten die zij met het buitenland hebben (ook met Nederland) betreffen contacten met Technische Universiteiten. Vorig jaar hebben zij voor het eerst kennis gemaakt met de SWOV via een congres in Polen waar zij onder andere Fred Wegman troffen. Ook hun baas in Polen Professor Tracz, had inmiddels kennis gemaakt met die van ons, Matthijs Koornstra.

Verkeersveiligheid

Op dit moment gaat het niet erg goed met de verkeersveiligheid in Polen. In dit land, waar ongeveer 38 miljoen mensen wonen, komen per jaar 8.000 mensen om in het verkeer. De verwachting is, dat dit aantal nog zal stijgen omdat steeds meer mensen in Polen de auto gaan gebruiken in plaats van het openbaar vervoer; een ontwikkeling, die men een halt wil toeroepen. Omdat verkeersveiligheid meer aandacht moet krijgen in Polen is onder andere gekozen voor een bezoek aan de SWOV. Overigens zijn niet alle Nederlandse maatregelen toepasbaar in Polen. Zo kent Polen (nog) geen autosnelwegen.

Werkzaamheden

De bedoeling was dat zij in SWOV-projecten zouden meelopen. Door verschillende oorzaken is het daar niet echt van gekomen. Zo is de periode van hun bezoek niet zo gunstig. De enige tijd dat zij voor een week of vier hun werk aan de Universiteit kunnen verlaten is de vakantieperiode van de studenten. Op dat moment is ook in Nederland de vakantieperiode aangebroken en wordt het meelopen in projecten bemoeilijkt. Toch hebben zij het idee dat hun bezoek aan de SWOV waardevol is. Vol lof zijn zij over onze bibliotheek; deze bevat zoveel informatie, die zij in Polen nodo missen. Zij zijn dan ook regelmatig op de eerste verdieping te vinden, ofwel in de bibliotheek, ofwel bij het kopieerapparaat. Verder zijn zij geinteresseerd in gegevensverwerking, ongevallenanalyse, en wat de invloed is van diverse parameters op de verkeersveiligheid. Ook na hun vertrek willen zij de contacten met de SWOV blijven onderhouden.

In de afgelopen dagen hebben diverse SWOV-medewerkers hun medewerking verleend aan het simulatieprogramma dat de opvattingen van mensen over wachttijden bij het oversteken van een kruising vastlegt. Dit programma is door de heer Gondek in Polen ontwikkeld en in zijn periode bij de SWOV aangepast.

Vervolg

Op vrijdag 16 juli brengen onze gasten hun laatste dag bij de SWOV door. Gaca en Gondek vertrekken dan naar de BASt in Duitsland en bezoeken ook nog een dag de universiteit van Bochum. Vervolgens gaan zij weer terug naar Polen. Wij wensen hen een goede re

Corrie v.d. Hoek en Anita v.d. Vorst.

Gondek Stanisław

Sprawozdanie z wyjazdu w ramach TEMPUS'a

W ramach wyjazdu przebywałem w:

- SWOV Institute for Road Safety Research, Leidschendam, the Netherlands w okresie 20.VI-16.VII.1993 r. (z S. Gacą i M. Jazgarem); przyjmował nas Prof. M.J.Koornstra,
- Bundesanstalt fur Strassenwesen (BAST), Bergish Gladbach, Germany w okresie 16.VII-24.VII.1993 r. (z S. Gacą); przyjmował nas Canavan.

Przebywaliśmy również z krótką wizytą w Delft University of Technology, Transportation Research Laboratory (u R.Vermijs'a) gdzie zapoznaliśmy się z symulacyjnym programem ruchu na autostradzie.

Głównymi celami wyjazdu było:

- zbieranie materiałów do dydaktyki w zakresie: projektowanie dróg i skrzyżowań oraz inżynieria ruchu - ze szczególnym uwzględnieniem numerycznych modeli ruchu,
- przegląd literatury i naukowe dyskusje z pracownikami dla rozpoznania nowych zagadnień w zakresie bezpieczeństwa ruchu,
- wymiana doświadczeń w zakresie zastosowania symulacji komputerowej; szczególnie w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu.

W trakcie pobytu w SWOV wspólnie z S. Gacą wygłosiliśmy seminarium na temat: "Research works in the field of traffic engineering on Cracow University of Technology - simulation models". Pokazałem komputerowy program SYMTRAF oraz omówiłem symulacyjne programy SYMSBES-2, LEWSYG stosowane w pracach naukowych.

W dniach od 1 do 28 czerwca 1993 r. Łukasz Fonferko w ramach programu TEMPUS przebywał na stypendium w Ruhr-Universität Bochum w RFN, w Instytucie Budowy Dróg i Kolei u prof. Klausa KRASSA.
Zajmował się tam głównie zagadnieniami szorstkości nawierzchni oraz wpływu stanu nawierzchni na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

The University of Wisconsin—Milwaukee
P.O. Box 784
Milwaukee, Wisconsin 53201

EDWARD A. BEIMBORN
PROFESSOR AND DIRECTOR

CENTER FOR URBAN TRANSPORTATION STUDIES
E387 EMS BUILDING
PHONE: (414) 229-4978 or 229-5787

It has been a great pleasure to visit your university and to enjoy your wonderful hospitality. You are doing fine work in a variety of areas. I am most impressed with the broad areas in which you work. We have enjoyed your wonderful city. Best wishes in the future.

Edward A. Beimborn

June 30, 1993

TU Delft — Faculty of Civil Engineering

Delft University of Technology

Stevinweg 1
P.O. Box 5048
2600 GA Delft, The Netherlands
Phone +31-15 78 40 33
Telex 38151 butud nl
Telefax +31-15 78 31 79

Hans Papendrecht
Phone (home) +31-15 61 46 13

Senior Lecturer Department of Transportation Planning and Highway Engineering

For me it was again a nice experience to visit the university for the second time. I notice an increase in your ability for action, I think you are on the right way. Hopefully we will be succesfull in our new attempt for Tempus '94-'97, so we can cooperate for a longer time.
The reception of prof Racz and his wife was pleasant as always. Also all other people I met were very kind.
Till next time

30 June 1993.

W ramach programu TEMPUS JEP 1056
Prof. Marian Tracz zorganizował 2-tygodniowy
wyjazd techniczny dla studentów III roku P.K.
Wydz. Inż. Lądowej i pracowników w składzie:

LISTA UCZESTNIKÓW WYJAZDU

No.	Name	Adress	Date of birth	Passport No
1.	Marian Tracz	Kraków ul. Promienistych 9/52	5.09.43.r. N. Sącz	PM nr226580
2.	Mariusz Dudek	31-147 Kraków ul. Długa 23/5	20.07.64.r. Kraków	AA nr2766779
3	Wanda Sonnenberg	30-149 Kraków ul. Koniewa 2/62	02.11.47.r. Gniezno	PO nr883041
4	Jacek Mikołajewski	37-700 Przemyśl ul. Kołłątaja 10/6	27.03.69.r. Przemyśl	AA nr1810828
5	Jacek Popiela	33-300 N. Sącz ul. Kunegundy 43b/7	03.02.68.r. N. Sącz	AA nr3346267
6	Agnieszka Wachowicz	Maków Podhalański os. 1000-lecia 16/19	21.09.71.r. Maków Podh.	RA nr336949
7	Marek Tomik	31-521 Kraków ul. Grochowska 22/34	13.05.71.r. Kraków	AA nr3011689
8	Rafał Matusik	31-462 Kraków ul. Pilotów 28/77	06.10.71.r. Kraków	PK nr631748
9	Grzegorz Kosowski	25-613 Kielce ul. Prosta 39/6	24.04.72.r. Staszów	PU nr354980
10	Wojciech Nawrocki	38-400 Krosno ul. Oficerska 2/52	30.01.71.r. Dukla	AA nr1851537
11	Janusz Wielgos	35-020 Rzeszów Langiewicza 16/51	01.11.70.r. Rzeszów	PW nr785725
12	Grzegorz Biś	44-335 Jastrzębie Zdrój ul. Małopolska 103/3	15.06.71.r.	PI nr759356

PROGRAM STUDY TOUR

Wycieczki technicznej organizowanej w ramach programu TEMPUS JEP 1056 TREP w którym współpracują Delft University of Technology, University College London, Ruhr Universität Bochum oraz uczelnie techniczne z Budapesztu i Györ, Bratysławy i Warszawy oraz Politechnika Krakowska.

Organizatorzy: Ir.Hans Papendrecht, contractor JEP 1056, TU Delft
Christien Zwiers, JEP 1056 TREP Secretary, TU Delft
Dr.-Ing.Wiebusch-Wothge, Ruhr Universität Bochum,
Dr.-Ing.Jurgen Behrendt, Bendesverkehrsministerium,Bonn
Prof.zw.dr hab.inż.Marian Tracz, Politechnika Krakowska

P R O G R A M

22.05.93 (sobota) godz. 12.30 Wyjazd z Politechniki Krakowskiej,
Nocleg 22/23.05 w Zielonej Górze, ok. 430 km.
23.05.93 (niedziela) godz. 7.00 przejazd do Monschau na pd od Aachen (Niemcy), nocleg 23/24 w Monschau, adres: Monschau - Hargard, Hargardsgasse 5, tel. 2472/2314

HOLANDIA

24.05.93 (poniedziałek) godz. 8.30, wyjazd z Monschau do Heerlen z postojem po drodze w Aachen lub Mastricht (ok. 70 km),
godz.12.00 spotkanie z Ir. H.Papendrecht TU Delft, wizyta w VOR (Biuro Rejestracji Wypadkw Drogowych) w Heerlen. Lunch oferowany przez VOR,
13.00 - 15.15 Introduction, guided tour, discussion
Przejazd do Hagi (227 km), noclegi 24/25-29/30.06 w Ockenburgh, Monsterweg 4, Den Haag, tel. 070-3970011

25.05.93 (wtorek) godz. 8.30 wyjazd do Utrechtu
10.00 - 11.30 Esthetical Design, Utrecht, Mr.J.Hartmanem
Lunch na własną rękę.
od 14.00 N.P.C. (Netherlands Pavement Consutants, Mr.Kunst, Hogebrinkerweg 35, 3870 CB Hoevelaken

26.05.93 (środa) godz.8.45 wyjazd do KWS (Royal Roadbuilding Stevin), (płd.Hagi), wizyta w biurze budowy autostrady A4, węzeł autostradowy koło Hagi, Mr. Kooiman, Lunch ?
popołudnie - wizyta w SVOW - Instytut Bezpieczeństwa Ruchu (wsch. Hagi)

27.05.93 (czwartek) godz.8.45 wyjazd do Południowej Dyrekcji Dróg
9.30 - 11.00 - Directie Zuid, Holland, CAD/CAM, Mr H.Bosman
12.00 - 13.00 - Lunch oferowany przez Directie Zuid Holland
13.00 - Odjazd do Amsterdamu na wizytę do punktu obserwacyjnego w Oostzaan, Mr. H.Remeijn
Pobyt w Amsterdamie

28.05.93 (piątek) godz. 8.45 wyjazd z Ockenburgh
11.00 - 12.30 - wyjazd na wystawę Delta Expo do Isle (wyspa) of Neeltje Jans, Ing. T. Sep
12.40 - 13.30 - Zwiedzanie wystawy "2000 lat hudrauliki" Zwiedzanie budowli wodnych (Schaar I i
13.30 - 14.30 - Obiad w restauracji Delta Expo oferowany przez TEMPUS
15.30 - 16.30 - Rejs statkiem, powrót do Hagi

29.05.93 (sobota) - program turystyczny (do uzgodnienia)

30.05.93 (niedziela) - program turystyczny (do uzgodnienia), przejazd do Well (ok.200 km) koło Venlo przy granicy niemieckiej
noclegi 30/31 i 31.05/1.06 w Bergerheide, Halve Maanseweg 1, Well, tel. 04783-2461

31.05.93 (poniedziałek) - drugi dzień Zielonych Świąt - święto w Holandii i w Niemczech - program turystyczny w Holandii lub w Niemczech

NIEMCY

1.06.93 (wtorek) wyjazd ok. 8.00 do Bergisch-Gladbach (koło Kolonii)
10.00 - 15.00 - wizyta w Federalnym Instytucie Drogowym BASt Mr. Zimmermann,
przejazd do Zwingenberg (koło Darmstadt (ok. km)
noclegi 1/2 i 2/3.06 adres: "Carl - Ulrich - JH", Auf dem Berg 41, Zwingenberg, tel. 6251/75938

2.06.93 (środa) ok.8.30 - przejazd w rejon Frankfurtu, autostrada A3.
godz. 10.00 - budowy ekranów akustycznych w rejonie włączenia do autostrady "Neuwied", spotkanie na stacji benzynowej koło zjazdu "Neuwied" z autostrady na drogę B 256
godz. 14.00 - zwiedzenie urządzeń (instalacji) sterowania ruchem na autostradach, spotkanie: obwód autostrady Rüsselsheim A67 zjazd "Rüsselsheim - Ost" (szkic)

3.06.93 (czwartek) - godz. 9.30 - 12.00 - zwiedzanie centrali sterowania ruchem Rüsselsheim (na obwodzie autostradowym Rüsselsheim) łącznie z prowadzeniem ruchu lotniska Frankfurt.
po południu - przejazd do Bochum
ok. godz. 17.00 - spotkanie w Katedrze prof. Brilona.
noclegi 3/4 i 4/5.06 adres: Jugendherberge Kahlenberg, Mendener Straße 3, Mülheim/Ruhr, tel: 0208-382191

4.06.93 (piątek) wyjazd ok.8.10 z Mühlheim
8.45 - spotkanie z Dr.Wiebusch-Wothge; Ruhr Uniwersität
9.30 - Seminarium w Okręgu Drogowym Bochum nt.projektowania i konstrukcji barier przeciwhałasowych,
10.30 - wizyta na budowie barier w pobliżu Bochum
12.30 - obiad w stołówce na Ruhr Universität
14.00-16.00 -
16.00-17.00 - Firma urządzeń sygnalizacyjnych HUBER

5.06.93 (sobota) - ok.8.45 wyjazd z Mülheim - dzień wolny (zwiedzanie, zakupy)
przejazd powrotny do Polski.

PROGRAM, KTÓRY ZOSTAŁ ZREALIZOWANY W RAMACH STUDY TOUR

24.05.93 (poniedziałek) - zapoznanie się z działalnością i metodami pracy Służby Rejestracji Wypadków Drogowych (VOR) w Heerlen

25.05.93 (wtorek) - wizyta w Biurze Projektowania Estetycznego w Utrechcie
- wizyta w NPC (Holenderskie biuro consultingowe d/s nawierzchni) - wykład na temat utrzymania sieci dróg i nowowczesnych trendów w zakresie nawierzchni z betonu asfaltowego przepuszczalnego

26.05.93 (środa) - wizyta na placu budowy przy poszerzaniu autostrady A4 (Den Haag - Amsterdam) w rejonie Leiden zorganizowana przez Rijkswaterstaat Zuid-Holland;
- wizyta w SVOW w Leidschendam

27.05.93 (czwartek) - wizyta w pracowni projektowania komputerowego dróg i zapoznanie się z możliwościami programu MOSS
- wizyta w punkcie kontroli ruchu na autostradach w rejonie Amsterdamu w Oostzaan

28.05.93 (piątek) - zwiedzanie wystawy Delta - Expo (wykład na temat budowy zapór wraz ze zwiedzaniem fragmentu zapory, rejs statkiem w celu zwiedzenia rejonu budowy)

1.06.93 (wtorek) - zwiedzanie BASt w Bergisch-Gladbach (wykłady z zakresu: ogólnych informacji o działalności Instytutu (Dipl.-Volksw. Zimmerman), ograniczeń we wprowadzaniu znaków drogowych (Dipl.-Ing. Pollman), podstaw teoretycznych w stosowaniu ekranów akustycznych (Dir. Dr. Ullrich) oraz sterowania ruchem na autostradach w Niemczech (Dir. Dr. Bolte); wizyta w laboratoriach: biomechaniki i pasywnego bezpieczeństwa pojazdów (Gehring, Böhme), badania ścieralności farb do malowania jezdni (Dipl.-Ing. Lukas) oraz oświetlenia dróg i znaków drogowych (Dipl.-Ing. Tews)

2.06.93 (środa) - zwiedzanie centrum sterowania ruchem na autostradzie w Rüselsheim oraz budowy węzła autostradowego przy porcie lotniczym we Franfurcie a. Main (BauRat. Riegelhuth)

3.06.93 (czwartek) - zwiedzanie centrum sterowania ruchem na autostradach w rejonie Frankfurtu wraz z oglądnięciem bramy wyświetlającej znaki o zmiennej treści, a służącej do sterowania ruchem (BauRat. Riegelhuth);
- zwiedzanie budowy ekranów akustycznych w okolicy węzła "Neuwied" na autostradzie nr 3 Köln - Frankfurt (BauDir. Rosenberger);

4.06.93 (piątek) - wykład na temat ochrony przed hałasem w zarządzie autostrad w Bochum połączony ze zwiedzaniem ekranów akustycznych i tunelu na terenie Bochum;
- wykład w zarządzie przedsiębiorstwa komunikacji zbiorowej w Bochum "Bogestra" na temat metod uprzywilejowania komunikacji zbiorowej połączony z prezentacją centrum sterowania komunikacją zbiorową w rejonie Bochum










CIVIELE TECHNIEK


DE BUE


BEULINGSLUIS

SPRAWOZDANIE Z POBYTU NA STAŻU W TU DELFT

Staż w którym uczestniczyli mgr inż. Janusz Bohatkiewicz, Wojciech Tracz oraz Witold Sladkowski odbył się w okresie 14.06 - 23.07 br. w DELFT University of Technology w Holandii.
Tematyka pracy stażystów związana była z projektowaniem skrzyżowań z wykorzystaniem graficznego programu AutoCAD oraz z metodami numerycznego odwzorowania terenu dla potrzeb projektowych. Mgr inż. Janusz Bohatkiewicz kontynuował pracę nad programem JunCAD napisanym w 1992 r i wspólnie z Witoldem Sladkowskim, który wstępnie opracował moduł do projektowania małych rond (średnica zewnętrzna do 40m), stworzyli podstawy nowego programu InterCAD umożliwiającego projektowanie skrzyżowań różnych typów. Wojciech Tracz przeprowadził próby przeniesienia odwzorowania terenu z map (warstwice) metodą skanowania do pliku w formacie DXF rozpoznawalnego przez program AutoCAD. Opiekunem ze strony holenderskiej był ing. Piet Opstal, który zapewnił stażystom bardzo dobre warunki pracy oraz wszechstronną pomoc.

W dniach 22 ÷ 24.IX 1993r. Dr. Gaca wziął udział w konferencji: "Strategic Highway Research Program and Traffic Safety on Two Continents" w Hadze.
Wygłosił tam referat pt.
"Influence of Vehicular Delay on Safety Risk at Junctions", który był przygotowany wspólnie z prof. M. Traczem i dr. St. Gaudlerem.

W dniu 20.08 ÷ 15.09.93r. prof. M. Tracz przebywał w Holandii w ramach programu TEMPUS i wziął udział w ostatnim posiedzeniu Steering Committee TEMPUS na Delfcie.



28.08.93r.

Wanda Grybowska

(3) 12-15 marzec 1993 - konferencja w Liege, ut. Spękań odbitych w nawierzchniach drogowych.
W. Grybowska przedstawiła referat ~~czterech~~ trzech autorów: W. Grybowskiej, J. Wojtowicza i Ł. Fonferki pt. Application of geosynthetics to overlays in Cracow Region". W ramach konferencji zwiedziła Elektrownię atomową w pobliżu Liege.

(2) 2÷25 lipiec - pobyt w ramach programu TEMPUS na Uniwersytecie w Nottingham (Wk. Bryłania)

(3) 22-24 wrzesień, konferencja europejska Wschód - Zachód, publikacja 4-ch autorów: W.G. J.W., To już jest

1. Referat prof. J. M. Rigo nt.: " Zastosowanie geotekstyliów do wzmocnień nawierzchni drogowych"
2. Referat inż. L. Courarda: " Betony asfaltowe wzmacniane włóknami rozproszonymi"
3. Referat prof. J. M. Rigo: " Zastosowanie geosyntetyków w ochronie środowiska naturalnego.
4. Dyskusja i podsumowanie seminarium.

W/w referaty będą wygłoszone w języku angielskim i tłumaczone na język polski podczas prezentacji.

Przewodniczący Zespołu
Problemów Geotechnicznych

Prof. dr hab. inż. Z. Żmudziński

Przewodniczący Zespołu
Problemów Komunikacyjnych

Dr hab. inż. Andrzej Rudnicki
Prof. Politechniki Krakowskiej

(4) Kwiecień 1993 - I teria 1 odczytów dotyczących podmiotów niemieckie pomieszczone na geodezji na drodze Kielce - Wilno

POLITECHNIKA KRAKOWSKA
Instytut Dróg, Kolei i Mostów
Katedra Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu

SEMINARIA

W ramach seminariów naukowych organizowanych w Katedrze Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu odbędą się następujące wykłady, które wygłosi **Dr inż. Rainer Wiebusch–Wothge z Ruhr Universitat Bochum**, Lehrstuhl für Verkehrswesen.

1. **Calculation of noise barriers** (Obliczanie ekranów akustycznych)
Czwartek, 7.10.1993 r. godz. 11.00–13.15 (salka nr 19 Instytutu Dróg, Kolei i Mostów, L–2)

2. **Design of noise barriers** (Projektowanie ekranów akustycznych)
Piątek, 8.10.1993 r. godz.9.15–11.15 (salka nr 19 Instytutu Dróg, Kolei i Mostów, L–2)

3. **Air pollution in traffic** (Zanieczyszczenie powietrza pochodzące od ruchu)
Poniedziałek, 11.10.1993 r. godz. 14.30 (salka nr 19 Instytutu Dróg, Kolei i Mostów, L–2)

Wykłady w języku niemieckim będą tłumaczone.

KIEROWNIK KATEDRY
prof. zw. dr hab. inż. Marian Tracz

POLITECHNIKA KRAKOWSKA
WYDZIAŁ INŻYNIERII LĄDOWEJ
Instytut Dróg, Kolei i Mostów
ul. Warszawska 24, 31-155 Kraków
tel. 21-81-61 lub 33-07-00 w. 328

Pieczęć służbowa szkoły

Kraków, dn. 24.09. 1993 r.

Nr L-2/N-43/408/93

Ob Prof.zw.dr hab.inż. Marian
TRACZ
Instytut L-2

Uprzejmie proszę Ob. Profesora - promotora pracy o przybycie na dyskusję publiczną nad rozprawą doktorską mgra inż. St.Gondka na temat "Kryterium oceny poziomów swobody ruchu na skrzyżowaniach"

Dyskusja publiczna odbędzie się w dniu 5.10.1993 r. o godz. 1145 w lokalu Sali Nr 5 WIL przy ul. Warszawskiej nr 24

Przewodniczący Komisji
d/s przewodów doktorskich
w zakresie budownictwa drogowego
i inżynierii ruchu
Dziekan

SW-DH/11 zlec. 10849 PWH/Pń/CWD — Gorzów 1.364 bl. zam. 2861 - Q1. 78

Prof.zw.dr hab.inż. Marian Tracz

DZIEKAN I RADA WYDZIAŁU INŻYNIERII LĄDOWEJ
POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ im. TADEUSZA KOŚCIUSZKI w Krakowie

mają zaszczyt zaprosić na

PUBLICZNĄ DYSKUSJĘ NAD ROZPRAWĄ DOKTORSKĄ

mgr inż. STANISŁAWA GONDKA

Temat rozprawy doktorskiej:

„Kryterium oceny poziomów swobody ruchu
na skrzyżowaniach"

Dyskusja odbędzie się dnia 5 października 1993 roku o godz. 11.45
w Budynku Głównym Politechniki Krakowskiej ul. Warszawska 24, parter (pokój 5)

PROMOTOR: Prof. zw. dr hab. inż. MARIAN TRACZ (Politechnika Krakowska)
RECENZENCI: Prof. zw. dr inż. WOJCIECH SUCHORZEWSKI (Politechnika Warszawska)
Dr hab. inż. ANDRZEJ RUDNICKI, profesor Politechniki Krakowskiej

Praca doktorska wraz z recenzjami jest wyłożona do wglądu w Bibliotece Głównej Politechniki Krakowskiej, ul. Warszawska 24

RUHR-UNIVERSITÄT BOCHUM
Lehrstuhl für Verkehrswesen

Dr.-Ing. Rainer Wiebusch-Wothge

Universitätsstraße 150 · D-4630 Bochum
Telefon (0234) 700-6340 · Telefax (0234) 700-2001

Mein erster Besuch in Polen ist ein Erlebnis, das viele neue und schöne Eindrücke bei mir hinterlassen hat. Krakau und die Universität hoffe ich nicht das letzte Mal gesehen zu haben. Freundschaft und Gastfreundschaft hier gefunden zu haben, sind die wichtigsten Eindrücke dieser Reise. Dafür danke ich allen, die diese Tage für mich gestaltet haben.

8.10.1993 Rainer Wiebusch-Wothge

W dniach 26 ÷ 27.X.93r. Prof M. Trace i dr St. Gaca wzięli udział w niemiecko-polskim seminarium nt. bezpieczeństwa drogowego w Görlitz. Seminarium to było zorganizowane przez GDDP i BASt.

/

Prof M. Trace w dniach 12 ÷ 14.X.93r wziął udział w szwedzko-polskim seminarium na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego, organizowanym przez Swedish Trade Council w Legionowie.

Zakupy z TEMPUSA

b. PURCHASES OF EQUIPMENT

List of purchases

The following purchases of equipment and software have been realized during the third TEMPUS year.

1. PC Highway software for CAD/CAT design of highways (student's laboratory) ...795 ECU
2. 120 HD 3.5' Discs.....159 ECU
3. Toners for laser printer HP III& xero–copier CANON NP12–15.....264 ECU
4. Spairs for CANON NP12–15.....197 ECU
5. Printer EPSON FX1050 for student's computer laboratory.....583 ECU
6. Plotter HP DRAFT PRO EXL – for CAD/CAT teaching.....3,742 ECU
7. Portable overhead projector.....959 ECU
8. HP Laser JET 4L for computer laboratory .....856 ECU
9. Development of Computer Network (server SONY bought the 1st year).....2,761 ECU
10. 4 event recorders (traffic engineering laboratory).....697 ECU
11. Upgrading of computer 386 (bought last year) to 486 + co–processor.....750 ECU
12. Toners for xero–copier and laser printers (rest of money).....177 ECU
13. RUB (additional equipment, accessories – for the Leistenschneider equipment and software for the use of this equipment, analysis of traffci recorded on video films – traffic engineering laboratory) – transferred to RUB.....507 ECU
14. Photographic camera MINOLTA DYNAX (traffic engineering laboratory).... ...855 ECU
15. Radar K–15 (speed measurements, traffic engineering laboratory).....770 ECU
16. Skid resistance tester–STANLEY (pavements and road materials lab.).....4,337ECU

Purchases of items 1–12 were realized directly by the CUT from funds transferred by the DUT to CUT, whereas items 13–16 were paid directly by the DUT. In all cases the final offers were selected from a few offers after negotiations with some assistance from the DUT and the RUB. At least two sellers were asked to send offers (also in case of items 13–16) and optimal sellers have been chosen, taking into account features of equipment and prices. This remark is not related to producers of the unique items:1,6,16. But even in these cases the CUT obtained cheaper prices that initially offered. Assistance and advice from the RUB, the BASt and the DUT should be acknowledged.

The CUT wrote special letter to the Contractor giving reasons for purchasing the photographic camera originating from non–EC and non–EEC country as equivalent equipment from the performance point of view have not been available and the coordinator asked the TEMPUS office in Brussel for special clarification of some aspects of the contract.

Cracow Univeristy of Technology had this year (and also the last year) larger amount of money for purchases of equipment than other EEC partners (12,000 ECU each) as the CUT got additional 5,400 ECU (this year) from Warsaw University of Technology to complete

Prof. M. Trace został członkiem rezerwowego Komitetu Inżynierii Lądowej i Wodnej PAN ; pozostaje dalej członkiem Komitetu Transportu PAN (na 3 lata 1993 ÷ 1995 r.).

—

Nasi młodzi koledzy ostro zabrali się do prac nad doktoratami. Na listopadowej Radzie Wydziału został otwarty przewód Bogusia Przebindy.

—

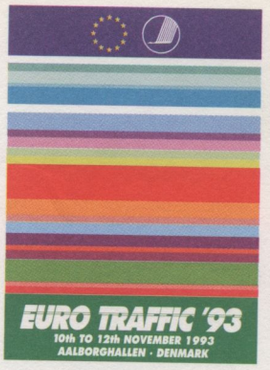
W dniach 10 ÷ 12.XI.93 r. Prof. Trace wziął udział w konferencji Euro-Traffic 93', z referatem pt. "Possibilities of exchanging experiences between the Nordic Countries, Poland and the Baltic States", przygotowany na zaproszenie Nordic Safety Concil.

—

W Warszawie w dniach 22 ÷ 24.IX 93 r. odbyła się Europejska Konferencja Drogowa Wschód - Zachód, organizowana przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów w Warszawie.

Konferencja obejmowała następujące tematy:
- Utrzymanie i Budowę Dróg
- Problemy Ekonomiczne i Finansowe Drogownictwa
- Drogi i Bezpieczeństwo Ruchu
- Drogi i Środowisko.

Z naszego Instytutu został wygłoszony referat



Medium and long distance passenger transport

* **How will technological development influence the demand for transport and will there be a special effect on motor traffic?**
* **Will de-regulation of air traffic result in dramatic growth?**
* **What traffic basis is there for the high-speed train?**

As of 1 June 1993, the following lecturers have promised to give addresses on this conference theme:

- Bengt Holmberg, Manager, TFK, Sweden.
- Mike Ambrose, Manager, ERA, United Kingdom.
- Bastian Zibrandtsen, DSB, Denmark.
- Michael Walrave, Secretary General, VIC, France.
- M. W. Elsenaar, Manager, Rijkswaterstaat, Holland.
- Ole Mørk Lauridsen, Manager, Telecom A/S, Denmark

Traffic safety in Europe

* **How can West European knowledge of traffic safety be communicated to Eastern Europe?**
* **What can Western Europe learn from the traffic safety situation in Eastern Europe?**

This topic has been prepared by the Nordic Traffic Safety Council and the following have agreed to contribute addresses:

- J. A. Jenssen, Samferdselsdepartmentet, Norway.
- M. J. Koornstra, Holland.
- Niels Helberg, Research Chief, Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, Denmark.
- Lezck Kania, Ministry of Transport, Poland.
- M. Tracz, Professor, Cracow University, Poland.
- W. Segerkrantz, VTT, Finland.

EURO TRAFFIC '93 will open on 10 November

On the opening day, 10 November, there will be contributions on the main themes by:

- Abel Matutes, EC Transport Commissioner.
- Helge Mortensen, Minister of Transport, Denmark.
- Manfred Zachcial, Director, Institute of Shipping Economy, Germany.
- Siv Ingebrigtsen, Transportøkonomisk Institut, Norway.
- Fotos Karamitsos, Head of Department, EC Commission.

Note the dates in your calender now

In August, you will receive the final programme for EURO TRAFFIC '93 – the second Pan-European Traffic Conference in Aalborg, Denmark. Mark the dates, 10 - 12 November 1993, in your calendar now.

pt." Investigations of behaviour of asphalt. concretes strengthened with geotextiles" pod redakcją: Dr. Grzybowskiej, Wojtowicza J., Salomona W., Fonferka t.

.

W ramach programu TEMPUS uzyskaliśmy łącznie ponad 51.600 ECU (tj. 1mld. 100milcy). na zakupy aparatury, sprzętu oraz ponad 54.300 ECU na mobility grants.
Łącznie było to 38 wyjazdów w tym 10 studentów, odwiedziło nas 10 osób z Delft, Bochum i Londynu.

MOBILITY FLOWS

List of grantholders

Thanks larger than in two first years funds for mobility significant number of staff members and students visited the EC partners and some members of staff from the EC partner universities were able to pay short visits to the CUT for short courses and seminars:

– ***visits to the University College London, Transport Studies Group:***

1. Mr. Bogusław PRZEBINDA – 10 weeks (21/4 months),
2. Dr Wanda GRZYBOWSKA – 3 weeks
3. Dr Jacek KRUPIŃSKI – 2 weeks

– ***visit to the Ruhr Universitat Bochum, Institute fur Strassenwesen and Eisenbahnbau:***

4. Mr Łukasz FONFERKO – 1 month

– ***visits to the Delft University of Technology, Dept . of Transportation Planning and Highway Engineering:***

5. Dr Stanisław GACA – 1week
6. Mrs Lidia ŻAKOWSKA – 1 week
7. Mr Janusz BOHATKIEWICZ – 6 weeks
8. Mr Witold SLADKOWSKI – 6 weeks
9. Mr Wojciech TRACZ – 3 weeks
10. Dr Stanisław GACA – 5 weeks
11. Mr Stanisław GONDEK – 5 weeks
12. Mr Marcin JAZGAR – 4 weeks
13. Prof. Kazimierz FLAGA – 2 weeks
14. Prof. Marian TRACZ – 5 weeks

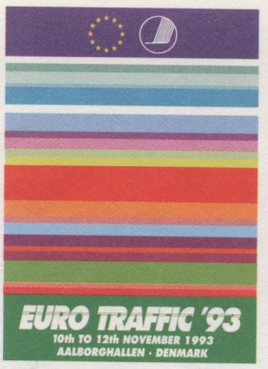
– visits to the Cracow University of Technology, Institute of Roads Railways and Bridges

1. Mr. KIRSCH (RUB), technical consultations of traffic engineering laboratory, student excercises and seminar – 1 week
2. Prof.Matthijs J.KOORNSTRA (DUT), series of 4 lectures on traffic safety analyses, consultations of courses in traffic safety – 1 week
3. Prof. Klaus KRASS, RUB, short intensive course, subjects contents consultation – 4 days
4. Dr Rainer WIEBUSCH–WOTHGE,, RUB, short intensive course, consultations of traffic eng. laboratory and instruction to a new equipment for video films processing – 1 week
5. Ass.Prof. Hans PAPENDRECHT, DUT, two seminars and consultation of curricula, visit of the coordinator to see the use of purchases – 1 week

Participants of the study tour – practical placement :Germany, The Netherlands – 16 days

1. Prof. Marian Tracz
2. Mr. Mariusz Dudek, MSc., Eng.
3. Mrs. Wanda Sonnenberg, Eng.
4. Mr. Grzegorz Biś , III (3rd year student)
5. Mr. Jacek Mikołajewski ,V (5th year student)
6. Mr. Jacek Popiela , V
7. Grzegorz Kosowski, III
8. Mr. Rafał Matusik, III
9. Mr. Wojciech Nawrocki, III
10. Mr. Marek Tomik, III
11. Mr. Janusz Wielgos, III

PAN-EUROPEAN TRAFFIC CONFERENCE



EURO TRAFFIC '93

AALBORGHALLEN · DENMARK
10th to 12th November 1993

Patron:
HRH Crown Prince Frederik of Denmark

Steering Committee:
- Ministry of Transport
- Ministry for Communications and Tourism
- Commission of the EEC
- Aalborghallen

THREE INSPIRING DAYS ON THE LATEST KNOWLEDGE ABOUT TRANSPORT AND TRAFFIC SAFETY IN EUROPE.

From 10 to 12 November 1993 politicians, research workers, planners and transport users will be meeting at the Pan-European conference, EURO TRAFFIC '93, in Aalborg, Denmark.

The main aim of the conference is to take stock of the key areas in traffic policy and to draw up a picture of the near future. Thus, the main theme of the conference will be "European Cooperation on the Solution of the Transport Sector's Problems in the 1990s".

It is intended that EURO TRAFFIC's four conference themes will provide answers to a number of questions facing the transport sector, so that delegates will form a clear picture of the most likely trends of development.

Long distance goods transport

*** Are rail and sea transport real alternatives to the growing transport by lorry?**

*** Which types of transport and traffic corridors have the the greatest potential for goods transport?**

As of 1 June 1993, the following have agred to adress the conference:

- Nils Wilhjelm, Trafiksikkerhedsrådet, Denmark.
- Bent Holm Jørgensen, Deputy Manager, FDE, Denmark.
- Norbert Kern, Deutsches Bundesbahn, Germany.
- K. E. Christesen, Manager, KombiDan, Denmark.
- A. Poinssot, Manager, SNCF, France.
- Gunnar Lage, Sales Manager, Danyard, Denmark.

Urban traffic – the struggle for space

*** In the future, will city planning be able to ensure both the quality of life and mobility, two factors which have received unequal treatment so far?**

*** What possibilities are provided by modern technology?**

As of 1 June 1993, the following have agreed to address the conference on this theme:

- Werner Brög, Professor, Germany.
- Brian Parker, TCPA, United Kingdom.
- Lisa Warsen, Research Chief, Transportforskningskommissionen, Sweden.
- Jørgen Hansen, Traffic Manager, Bornholm, Denmark.
- E. Joos, Deputy Manager, Verkehrsbetriebe, Zürich, Switzerland.
- Aldermann Hesselaar, Gemeinte Groningen, Holland.

SAS
Official carrier

Conference Office: ☐ Aalborg Convention Bureau · Østerå 8 · DK-9000 Aalborg · Tel.: +45 98 12 63 55 · Fax +45 98 12 69 22
Conference Secretariat: ☐ Ministry of Transport, att.: Mette Plejdrup · Havnegade 27 · P.O.Box 1569 · DK-1020 København K · Tel.: +45 33 93 33 38 · Fax +45 33 15 63 3[illegible]
Press Secretariat: ☐ Poul Krabbe · Danmarksgade 27B · DK-9000 Aalborg · Tel.: +45 98 11 43 11 · Fax +45 98 11 43 99
Exhibition Secretariat: ☐ Aalborghallen · Europa Plads 4 · P.O.Box 149 · DK-9100 Aalborg · Tel.: +45 98 13 13 33 · Fax +45 98 16 30 53

Sejl til Sverige på forretningsrejse på kun syv kvarter



Med SeaCatamaran kan danske forretningsfolk komme til Sverige hurtigere end at sejle, billigere end at flyve og have bilen med oven i købet.

SeaCatamaran, det nye transportalternativ på Kattegat, er allerede blevet en attraktiv rute for travle forretningsfolk. Her kombinerer man fordelene ved en færge- og en flyrejse. Man kommer hurtigt frem, rejser på business class og kan samtidig have sin egen bil med. Overfarten varer kun syv kvarter - en time og 45 minutter. Hertil kommer, at ombord- og frakørsel går meget hurtigt.

På den måde kommer man med SeaCatamaran dobbelt så hurtigt frem som med en traditionel færgerute.

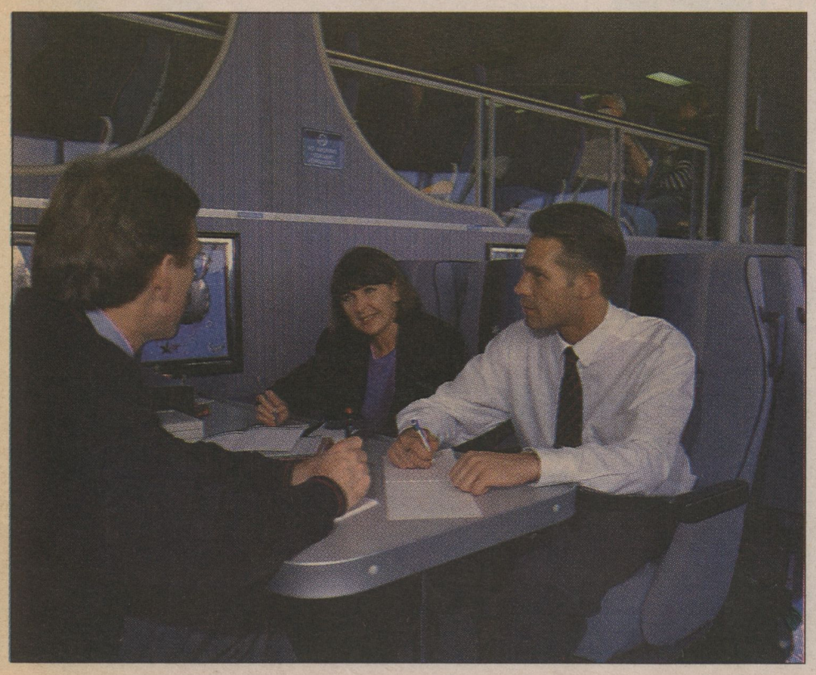
Et billigt alternativ til flybilleten

Man sparer ikke alene tid ved at sejle med SeaCatamaran. Der er også mange penge sparet, specielt hvis man er flere, der skal afsted sammen.

Sammenligner man en forretningsrejse til Gøteborg for fire personer henholdsvis med fly og med SeaCatamaran er forskellen markant. På hverdage koster rejsen med SeaCatamaran i alt 780 kroner tur/retur. Mens en flyrejse fra Århus koster mellem 10.000 og 15.000 kroner!
Selvfølgelig er man så afhængig af at skulle køre til Frederikshavn. Men med fly er man også afhængig af transport til og fra lufthavnen, ligesom parkeringen ikke er gratis. Skal man oven i købet leje bil i Sverige, er det helt uacceptabelt

Kattegats bedste business rute

Som forretningsrejsende er det vigtigt at være i kontakt med omverdenen - også den korte tid, man befinder sig ombord på en færge. Derfor har SeaCatamaran installeret telefon og telefax ombord. Alle sidder i behagelige flystole, ligesom der er god plads til mødeaktiviteter ombord. Mad og drikke serveres direkte på pladserne af friske stewardesser. Jo, der er god service på business niveau hos SeaCatamaran. Det understøttes også af deres tilbud om "Pendler-kort". Med det på hånden får man hver 11. tur gratis.



VI ER IKKE DE FØRSTE, DER HAR FORSTÅET AT KOMBINERE FORDELENE VED VAND- OG LUFTTRANSPORT.



MEN VI ER DE ENESTE, DER TAGER PASSAGERER OG BILER MED !

Hurtigere end at sejle. Næsten som at flyve - bare billigere. Og så kan du ha' bilen med! Sådan er det at rejse med Sea Catamaran - verdens største katamaranfærge. Og eneste katamaran, der kan medtage biler!
Og nu hvor vi er ved det med rekorderne: Sea Catamaran er også verdens hurtigste færge - med en marchhastighed på 70 km i timen!

Bare 7 kvarter ta'r det at flyve fra Frederikshavn til Gøteborg. Næsten dobbelt så hurtigt, som almindelige færger klarer turen.Og det er ikke alene de 20.000 søheste i motorrummet, der får turen til at virke som en flyrejse. Komfortable flysæder, friske stewardesser og en udsøgt service har sat helt nye standarder for færgetransport. Det eneste, vi ikke har lavet om på er den gode plads om bord, taxfree-salget og havudsigten.

Hele charmen ved at sejle.



Sea Catamaran
FREDERIKSHAVN - GØTEBORG 1 TIME 45 MIN.
Paradiskajen, 9900 Frederikshavn. Tlf. 98 42 83 00

Forsendelser i lynfart verden over

JetPost er et produkt, der sikrer at posten kunder altid kan få en vare - f.eks. et brev - leveret til det sted, de ønsker det inden for den kortest mulige tidsfrist. JetPost kan levere en given vare overalt i verden med ganske få landes undtagelse.

To prisniveauer

I Danmark har JetPost to prisniveauer, og prisen er naturligvis afhængig af den hurtighed kunden ønsker. Hvis kunden f.eks. ønsker en forsendelse fra Aalborg til Århus i løbet af to timer - så klares det på et prisniveau, men såfremt varen må leveres inden for en anden - længere - tidsfrist, er taksten naturligvis en anden - lavere!

Også til udlandet

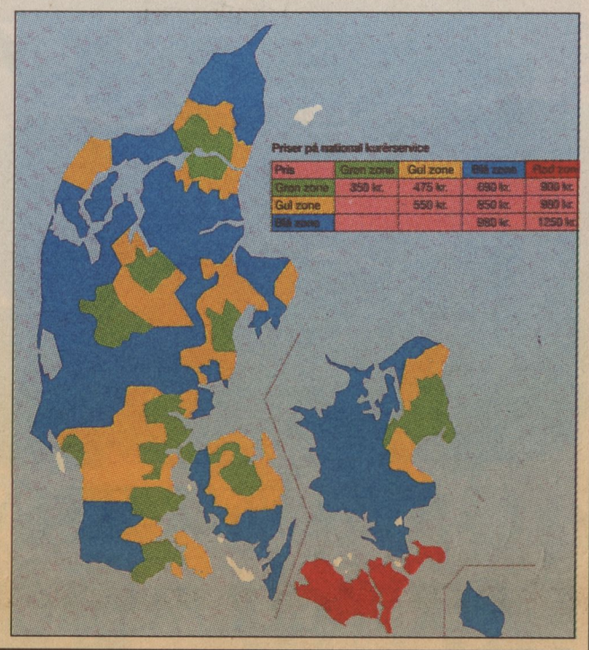
JetPost fungerer som nævnt også i udlandet. JetPost arbejder med tre kategorier;

- Almindelig
- Kilo-pack
- Quarter-pack

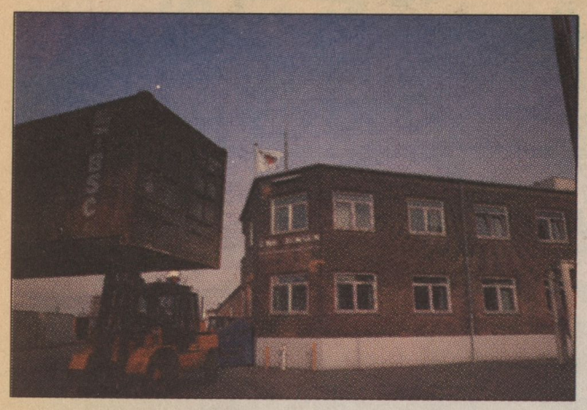
Der er grundpris på alle grupper for 250 gram, og så er der selvfølgelig forskel på prisen til Kuala Lumpur og Berlin. Alle forsendelser er forsynet med stregkode, så JetPost kan følge forsendelsen fra afsender til den er udleveret til rette modtager.
JetPost er en selvstændig virksomhed, der regelmæssigt kører helt uafhængigt af P & T, men der arbejdes naturligvis også tæt med P & T i nogen sammenhænge. JetPost kan kendes på de hvide biler med de blå/røde striber og med ordet JetPost.

A - 101B

Telefon til JetPost er: 80 200 200.



De russiske eksperter!



Da skibsagentur- og befragtningsfirmaet Chr. Jensen A/S for et år siden åbnede sit eget kontor i Skt. Petersburg i Rusland, var virksomheden i bogstaveligste forstand tilbage, hvor den startede næsten hundrede år før.
Selv om der i brochure-materialet for Chr. Jensen A/S står, at firmaet arrangerer godstransporter til samtlige verdensdele, og selv om de oversøiske transporter vitterlig udgør en pæn del af virksomhedens omsætning, er hovedaktiviteten stadig Rusland og de baltiske stater. Ifølge marketingschefen for Jylland/Fyn, Erik Juhl, Århus, er aktiviteten endda større end nogensinde før jerntæppet faldt i slutningen af 80'erne.

To nye skibslinier

Århus er ligeledes blevet tilknyttet de nye skibslinier til både Spanien/Portugal og Irland/UK. På begge linier foregår transporten med et lo/ro skib med hovedvægten på containertransport. Latvian Shipping Co. tilbyder to månedlige afsejlinger, hvilket naturligvis ikke er det optimale i konkrrence med den primære transportløsning på området; biltrafikker. - Alligevel ser vi os i stand til at konkurrere på visse produkter, da der tilbydes meget hurtige transittider hhv. 6-8 dag til Spanien/Portugal og 4-6 dage til Irland/UK, siger Erik Juhl.

Udvidet service til Mellemøsten

Samtidigt har en af Chr. Jensens største principaler i ¥steuropa, det Russiske rederi Baltic Shipping Co. udvidet deres service til Middelhavet. Udvidelsen består i, at skibene på servicen nu også anløber den Tyrkiske by Izmir. Tidligere anløb skibene en anden Tyrkisk havnaby, Mersin, men Izmir er en mere central havn hvad angår in- og eksport til Tyrkiet. Mersin vil dog stadig blive anløbet. Den er specielt velegnet som transithavn for transporter til og fra Iran. En endnu større nyhed er det dog, at Baltic Shipping Co. nu også er begyndt at betjene Haifa i Israel. Før revolutionen kunne de russiske skibe ikke betjene israelske havne af politiske årsager. Det er derfor et helt nyt marked, som Baltic Shipping Co. nu forsøger sig på - vel vidende, at 80 pct. af "godsflowet" styres fra Israel, forklarer Erik Juhl.

Øget aktivitet i Århus

Rederiernes omlægninger, åbninger og udvidelser af deres service har skabt en øget aktivitet for Chr. Jensen A/S i Århus. Her har de store godsmængder, der flyttes til og fra landene mod øst resulteret i yderligere travlhed på havnen. Chr. Jensen A/S har i forvejen tre ugentlige afsejlinger fra Århus direkte til Skt. Petersburg og Tallinn samt afsejling til Archangelsk hver 20. dag. - Vi har mærkdet en større aktivitet både på "container-flowet", men også på gennemstrømningen i vores pakhus, der er blevet yderligere udvidet, så vi i dag råder over 5.000 m2. Endelig har vi netop investeret i et nyt EDB-system til afdelingen i Århus for at opnå en så hurtig og sikker dokumentation som muligt, slutter Erik Juhl.

Hvorfor vælge søvejen når der er en bro?



Trafikken over Storebælt vil ændre sig markant, når den faste forbindelse i 1996 er en realitet - det er der ingen tvivl om. I 1993 vil ca. 460.000 lastbiler sejle over Bæltet. Denne opgave løses idag af DSB (53%), Vognmandsruten (32%) og Spodsbjerg-Tårs Ruten (15%). Hvordan fordelingen vil være efter broen, er lidt af en gyser for Storebæltsforbindelsen og færgeselskaberne. En ting ligger dog fast; DSB indstiller sejladsen på Storebælt.

Hvad betyder det for vognmanden?

Set med vognmandens øjne bliver det mest interessant at se, hvad det kommer til at betyde for økonomien og forretningen som helhed. Bliver der mere eller mindre gods? Hvilken type transporter vil være de mest konkurrencedygtige? Og hvad kommer det til at koste? Den løsning som giver den bedste økonomi og de fleste fordele vil få trafikken. Det er netop dette forhold, som ligger til grund for den strategi, som er lagt hos SFDS, der står for Spodsbjerg-Tårs Ruten.

Hvilke hensyn tages?

Økonomi. Analyser og den daglige kontakt med vognmænd og chauffører har fortalt, at der er tale om mange hensyn, når der vælges rute. Transportbranchen er hårdt ramt af den generelle stagnation. I 1993 er godsmængden faldet med ca. 7%. Den øgede konkurrence om opgaverne har presset priserne. Derfor er det afgørende vigtigt for vognmanden at sikre en god økonomi. Bilerne skal fyldes op, og kombinationen af køreafstande, tidsforbrug og billetpriser skal totalt set være optimal.

Sejlplaner og ventetider

For at optimere sejltiden lægges stor vægt på antal afgange/sejlfrekvens, overfartstid og præcision. På den baggrund har Spodsbjerg-Tårs Ruten som overordnet mål, at vi vil fastholde 1/2 timesdriften - også efter broen. Det skal være sådan, at der altid er en færge når chaufførerne kommer. Gennem faste reservationer og løbende kontakt til bilerne, er det samtidig SFDS opgave at sikre, at der også er plads på den første færge.

Tidsfaktoren

Med en overfartstid på kun 45 min. samt hurtig til- og frakørsel kan det ikke blive meget bedre. I de tilfælde, hvor tiden er afgørende, vil Broen dog alt andet lige være den logiske løsning.

Beliggenhed

Beliggenhed er selvsagt også af stor betydning. Her dækker Spodsbjerg-Tårs Ruten et naturligt område, som hedder Sydfyn med øerne og Lolland/Falster. Endvidere er der den naturlige forbindelse til det nye Østeuropa. En tur syd om fra Lillebæltsbroen via Spodsbjerg-Tårs til Hovedstadsområdet giver et tillæg på 102 km. og 65 min. På grund af økonomien kan det dog i visse tilfælde betale sig at tænke lidt sydligere.

Personlig service

Specielt som alternativ til broen vil SFDS fortsat prioritere den personlige service og cateringområdet højt. Det er et krævende arbejde at køre på landevejene. Derfor er det vigtigt at sikre chaufførerne et behageligt og tiltrængt afbræk i kørslen. Der skal være en god snak med personalet, og maden skal være god og billig. En udhvilet og tilfreds chauffør har ikke kun et bedre arbejde. Han vil alt andet lige også yde en bedre indsats. Et forhold, som også udgør grundlaget for hviletidsbestemmelserne.

Satellitkommunikation i udvikling

Satellitkommunikationssystemet Euteltracs, der blev lanceret i Danmark for ca. 2 1/2 år siden, har efterhånden fået et solidt fodfæste i transportbranchen. Det er nu monteret på ca. 400 køretøjer - fortrinsvis på eksportmarkedet.

Udvidelse af anlægget

Systemet var fra starten et komplet kommunikations- og positioneringssystem, der dækkede hed Europa og Nordafrika, ligesom der var mulighed for at tilslutte datalogger til overførsel af f.eks. data fra køleanlæg. Der er senere tilføjet mulighed for automatisk at overføre kilometertæller og køre/hviletid, således at man er i stand til ikke blot at se, hvor køretøjerne befinder sig, men også hvor længe de stadig er disponible med respekt for køre/hviletiden.

Automatisk rapportering

Den sidste udvikling er et rapportsystem, hvor en række rapporter automatisk genereres, når der er behov for dem. Af disse rapporter kan nævnes brændstofrapport, kørselsrapport og det enkelte køretøjs indtjening. Brændstofrapporten giver oplysning om køretøjets brændstofforbrug i perioden, køre kilometer samt hvor mange kilometer køretøjet kører pr. liter dieselolie. Der udarbejdes desuden en rapport over tankninger pr. kreditkort. Kørselsrapporten erstatter den rapport, chaufføren udarbejder i dag og som danner grundlag for lønberegningen.

Individuel tilpasning

Rapporterne tilpasses den enkelte virksomhed og kan tilpasses af brugerne. Da rapporter dannes på baggrund af satellitkommunikation kan de udarbejdes uafhængigt af om køretøjerne er hjemme eller ej. De giver desuden mulighed for at indrapportere næsten samtlige økonomiske oplysninger f.eks. den første i måneden for derved at kunne se den forgangne måneds resultat.

A - 107

PAN-EUROPEAN TRAFFIC CONFERENCE

Press Secretariat: Poul Krabbe · Danmarksgade 27B · DK-9000 Aalborg · Tel.: +45 98 11 45 11 · Fax +45 98 16 30 53
Exhibition Secretariat: Aalborghallen · Europa Plads 4 · P.O.Box 149 · DK-9100 Aalborg · Tel.: +45 98 13 13 33 · Fax +45 98 16 30 53

Handicapkørsel:

FORDOBLING AF KUNDETALLET I LØBET AF FÅ ÅR



Avanceret EDB system sætter HT i stand til at modtage et stærkt stigende antal kunder.

Af TORBEN GROSS,
HTs informationsafdeling

HTs Handicap Service er i stærk vækst. I løbet af få måneder er tallet steget fra godt 5.000 til over 7.000.
Og der er udsigt til at tallet stiger til over 12.000 indenfor de næste par år.
Årsagen er en ny lovgivning om handicapkørsel, der trådte i kraft i oktober 1992. Loven medfører, at nye grupper kan komme med i handicapkørslen, i forhold til den ordning HT på eget initiativ startede i 1979. Det drejer sig om 15.000 plejehjemsbeboere og 5.000 invalidebilister, der fremover kan blive kørt til fritidsformål.
Alle kunderne - nye som gamle - skal opfylde en række betingelser for at komme med i HTs Handicap Service:

- Handicappet skal være så svært, at brug af offentlige trafikmidler er udelukket.
- Man skal være kørestolsbruger eller have et offentligt betalt ganghjælpemiddel.
- Man skal være fyldt 18 år
- og have fast bopæl i HT-området.

TR-Handy

For at tackle det stærkt stigende kundetal har HTs Handicap Service i sarbejde med edb-firmaet TR-Partner, udviklet et nyt, unikt edb-system, TR-Handy, til at håndtere planlægningen og administrationen af HTs handicapkørsel.
TR-Handy blev taget i brug 1. oktober 1993, og allerede nu er fordelene - for kunderne og HT - mærkbare:

- Systemet giver hurtigere ekspedition af kunderne, kortere ventetid på telefonen, præcise tidspunkter hvornår kunderne bliver hentet og lettere administration af handicapkørslen, siger Boris Damsgaard, leder af HTs Handicap Service.

- Tidligere kunne afhentnings tidspunktet svinge med op til en time. I dag er usikkerheden reduceret til +/- 15 minutter. I gennemsnit cirka ti minutter.

Med TR-Handy er den tidligere manuelle planlægning af kørslen nu lagt over på edb, og det giver en hurtigere og langt mere effektiv planlægning.
Det betyder, at ressourcerne kan anvendes bedre og tiden, hvor handicapbussen kører tom mellem to kunder, er kraftigt formindsket.

Fra taxakørsel til kollektiv busdrift

Samlet er administrationsomkostningerne faldet fra 11 til 8 procent af de samlede omkostninger til HTs Handicap Service.
Samtidig har Handicap Service fået et langt mere detaljeret overblik over tidsforbruget i forbindelse med kørslen.
Det betyder, at de private vognmænd, der udfører knap 80 procent af kørslen, fremover ikke får turbetaling, men timebetaling, så de kun får betaling for det antal timer, de kører for HT.

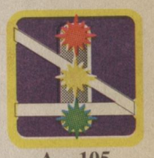
- Den bedre planlægning betyder, at vi kører 15-20 procent færre minutter, siger Boris Damsgaard.

- For kunderne er ulemperne, at de bliver nødt til at acceptere at der er kunder der kan stå af og på undervejs. Tidligere fungerede handicapkørslen som taxa-kørsel. I dag udføres kørslen som kollektiv busdrift. Det betyder en vis omvejskørsel, men systemet er programmeret til, at det maksimalt kan blive 50 procent, så handicapkørslen sta dig er hurtigere end almindelig kollektiv trafik, siger Boris Damsgaard.

Dyr service - trods alt

Den bedre planlægning har medført, at udgifterne til handicapkørslen ikke er eksploderet i takt med kundetallet.
Fra 58 millioner kroner i 1992 til 68 millioner kroner i 1993 og budgetteret 75 millioner kroner i 1994 følger udgifterne langt fra stigningen i kundetallet.
HTs handicap-ordning giver kunderne ret til 26 enkeltture i kvartalet. Taksten er den samme som for HTs almindelige pensionistkort, som fra den 23. januar koster 225 kroner i kvartalet.

I 1992 blev der kørt knap 180.000 enkeltture. Det kostede HT 302 kroner pr. tur incl. administration, heraf betalte kunden selv 8 kroner. I 1992 "kostede" en kunde netto 10.540 kroner.



A - 105

- En eksplosiv udvikling i kundetallet er ikke fulgt af tilsvarende udgifter til handicapkørslen. Køreplanlægning ved hjælp af EDB giver større effektivitet og bedre service, siger Boris Damsgaard, leder af HTs Handicap Service.



3M produkter ses overalt

3M er markedsførende inden for trafiksikkerhedsprodukter - gennemtestede produkter, der anvendes overalt i verden.

Trafiksikkerhed

På området trafiksikkerhed kan 3M præsentere tre hovedprodukter. Der er Scotchlane™, der benyttes til midlertidig vejafstribning, mens produktet Stamark™ bruges til permanent vejafstribning.
På trafiksikkerhedsområdet tilbyder 3M tillige færdselssøm.
Af øvrige 3M-produkter med relevans til trafiksikkerhed kan bl.a. nævnes vejtavlen Scotchlite™, der tilbyder reflekfolie til alle vejtavler.

Nævnes skal også 3M køretøjsafmærkning, der omfatter refleksplanker, reflekstrekanter og lastvogns-afmærkning (Vehicle Conspicuity).

Personlig sikkerhed

3M forestår også produkter til personlig sikkerhed. På dette område markedsføres tekstilrefleks til beklædning, både til arbejdstøj og fritidstøj. Envidere tibydes Scotchlite™ til redningsudstyr til søs.

Ud over nævnte produkter markedsføre 3M også reflekfolie til firmaskilte og facadedekorationer.

Professionel vejledning

Skal en afmærkningsopgave løses professionelt, så kontakt 3M. Konsulenterne og teknikerne er klar til at "rykke ud", rådgive og præsentere produkterne, f.eks. i form af en mørkedemonstration, som er den korrekte måde at demonstrere produkternes refleksegenskaber på.



A - 104



Speditøren i det moderne samfund

Der eksisterer generelt et alt for dårligt kendskab til speditørens opgaver og funktioner. Det er derfor vigtigt at synliggøre den værditilvækst, der skabes i kraft af speditørens know-how og produktion.

Alt for mange forbinder ensidigt speditørens arbejde med dokumenter, toldbehandling og afvikling af grænseformaliteter. Dette er naturligvis et vigtigt og nødvendigt arbejde for den internationale handel, men der er langt fra en tilstrækkelig og retfærdig beskrivelse af speditionserhvervets samfundsmæssige indsats.

Smidiggør og fremmer international handel

Spedition eksisterer jo ikke som et isoleret led, men udgør en integreret del af den nationale og internationale handel.

Speditøren smidiggør og fremmer den internationale handel og specialisering, og har gennem årtier opbygget og benyttet internationale netværk. Uden effektive distributionssystemer og nøje kendskab til alle forhold omkring varernes bevægelighed i internationale og ofte bureaukratiske systemer, ville den internationale velfærd ikke have udviklet sig så positivt som tilfældet har været. Her spiller speditøren en helt afgørende rolle.

Værdifuld partner

Med introduktion af den nye teknologi, EDI, multimodale transportsystemer samt produktudvikling i form af nye lagerhoteller, frilagre samt informations- og distributionssystemer har speditørerne placeret sig som en endnu mere værdifuld partner i den internationale samhandel og i bestræbelserne på at etablere effektive logistiksystemer.

Samarbejde på tværs af grænser

Den største værditilvækst fremkommer i et åbent og tillidsfuldt samarbejde mellem speditør og transportkøber.
Logistikken nødvendiggør et effektivt vareflow fra den oprindelige leverandør, gennem lagre og produktionsprocesser og videre ud til slutbrugeren.

Dette flow kan ikke effektiviseres uden et konstruktivt samarbejde over grænsefladerne. Dansk spedition prioriterer et sådant samarbejde særdeles højt.

KONGRES- & MESSEAVISEN

EURO TRAFFIC '93

Euro Traffic '93 conference program

Wednesday 10 November 1993

09.00-11.00 Arrival and registration
Chairman: Torkil Eriksen, Head of Division, Danish Ministry of Transport

11.00-11.15 Welcoming address by Kaj Kjær, Mayor of Aalborg

11.15-11.35 Introduction by Helge Mortensen, Danish Minister of Transport

11.35-12.15 "The prospects for the transport sector following the establishment of the single market". Abel Matutes, Transport Commissioner, Commission og the European Communities

12.30-13.00 Opening of the Fair

13.00-14.00 Lunch

14.00-17.00 Four lectures on the main conference theme: "European cooperation on the solution of the transport sector's problems in the 1990s" related to the sub themes of Thursday's programe.

Chairman: Johannes Sloth, Managing Director, Greater Copenhagen Transport Authority

"The development of Urban Transport Systems", André Lauer, Director of CETUR, France

"The potential of rail and sea transport", Professor Manfred Zachcial, Institute of Shipping Economics and Logistics, Bremen University, Germany

"Passenger transport and the communication society", Fotis Karamitsos, Head og Department, General Directorate for Telecommunications, Information industry and Innovation, Commission of the European Communities.

"Traffic safety in Europe - a broad view", Professor N. O. Jørgensen, The Technical University of Denmark.

17.00-18.30 Reception

Thursday 11 November 1993

Parallel Conference Streams
Long distance goods transport

Chairman: Aksel Schultz-Nielsen, Managing Director, Institute for Transport Studies, Denmark

09.00-09.40 "Transport development in the light of fiscal considerations, and capacity and environmental problems", Nils Wilhjelm, Chairman og the Transport Council, Denmark

09.40-10.15 "The development of transport services: Atransport buyers viewpoint", Palle Egebjerg, Managing Director, Danish Shippers' Council

10.15-11.00 "The role of road transport in the future development of European goods transport", Bent Holm Jørgensen, Deputy Manager, Association of Danish International Road Hauliers

11.00-11.45 Break

11.45-12.25 "The future of rail transport in the light of capacity, bottlenecks and an international rail network", Norbert H. Kern, Mitglied des Vorstandes, Deutsches Bundesbahn, Germany

12.25-13.00 "Can combined land transport succeed?", K. E. Christensen, Chairman of the Board, KombiDan, Denmark

13.00-14.00 Lunch

14.00-14.40 "How can railways achieve a significant role in the combined transport of the future?", Alain Poinssot, Director for Freight, SNCF, France

14.40-15.15 "Can sea transport take a larger share of the growing demand for goods transport?" NN

15.15-16.00 Break

16.00-16.30 "The development of sea transport in the light of new types of ships and environmental problems", Gunnar Lage, Sales Manager, Danyard, Denmark

16.30-17.00 "Increased intermodal cooperation - a possibility or a necessity?", Wolfgang Schulz, researcher, Institute of Transport Economics, University of Cologne, Germany

Urban traffic - the struggle for space

Chairman: Jørgen Hammer, Transport Manager, Bornholm, Denmark

09.00-09.50 "The quality of urban life", Professor Werner Brög, Institute of Transport and Infrastructure Research, Germany

10.00-11.00 "The European city - ten commandments for the 21th century", Brian Parker, Town and Country Planning Association, United Kingdom

11.00-11.45 Break

11.45-12.25 "What can be achieved by use of new information technology?", Jan Kildebogaard, Head of Department Road Data Laboratory, Road Directorate, Denmark

12.25-13.00 "Can technological development help to ensure the quality of life in our cities?", Lisa Warsen, Head of Research, Swedish Transport Research Commission

13.00-14.00 Lunch

14.00-14.35 Video: "Better living with good transport in town" - introduction by Jørgen Hammer, Transport Manager, Bornholm, Denmark

14.35-15.15 "Various possibilities for better traffic solutions in European cities", E. Joos, Vice-director Verkehrsbetriebe Zürich, Switzerland

15.15-16.00 Break

16.00-16.30 "Groningen - an example of radical traffic reform", Alderman F. Hasselaar, Groningen, Holland

16.30-17.00 Panel discussion
Members: Alderman F. Hasselaar, Groningen K. Smorenburg, Groningen Arne Schade, Aalborg City Centre Association N. P. Kjærgaard Nielsen, Alderman, Aalborg Hans-Jørgen Dybvad, Chairman, Danish Cyclists Union, Aalborg Branch

Medium and long distance passenger transport

Chairman: Knud Erik Andersen, Head of Division, Road Directorate, Denmark

09.00-09.40 "Passenger transport - overview and problems", Bengt Holmberg, Managing Director, TFK, Stockholm

09.40-10.15 "Air transport in a deregulated market", Niels Egerup, Head of Secretariat, SAS, Denmark

10.15-11.00 "Perspectives for regional air traffic in a deregulated market", Mike Ambrose, Director General European Regional Airlines, United Kingdom

11.00-11.45 Break

11.45-12.25 "The development of and potential for a European highspeed network", Michel Walrave, Secretary General, UIC, France

12.25-13.00 "High-speed trains, Scandinavia - the Continent", General Director Peter Langager, Danish State Railways, Denmark

13.00-14.00 Lunch

14.00-14.40 "Private car mobility management. Policies and implementation in Holland", M. W. Elsenaar, Managing Director, Transportation and Traffic Research Division, Rijkswaterstaat, Holland

14.40-15.15 "The regulation of bus traffic", Bo Tarp, Head of Division, Danish Ministry of Transport

"Bus traffic in the future seen from an operators point-of-view" P. E. Thinggaard, Managing Director, Thinggaard Rejser, Denmark

15.15-16.00 Break

16.00-17.00 "The effect of teletechnology on the demand for transport", Ole Mørk Lauridsen, Head of Laboratory, Telecom A/S, Denmark

Traffic safety in Europe

Chairman: Hjalmar Strömberg, Claus Tornøe, Jarmo Hirsto, John Arild Jenssen

09.00-09.15 Introduction by Hjalmar Strömberg

09.15-10.00 "Transport development - a Forecast", J. A. Jenssen, Departmental Manager, Ministry of Transport, Norway

10.00-10.40 "Traffic safety - an evaluation", M. J. Koornstra, SWOV, Institute for Road Safety Research, Holland

10.40-11.00 Discussion - questions from the floor

11.00-11.45 Break

11.45-12.20 "The Scandinavian plan of action 1992-1994", Niels Helberg, Head of Research, Danish Council of Road Safety Research

12.20-12.50 "Plan of action for road safety in the east", Lezcek Kania, Ministry of Transport and Maritime Economy, Warsaw, Poland

12.50-13.00 Discussion - questions from the floor

13.00-14.00 Lunch

14.00-14.35 "Road safety research in Poland and the Baltic States", Professor W. Segercrantz, Technical Research Centre of Finland

14.35-15.05 "Possibilities of exchanging experiences between Nordic Countries, Poland and the Baltic States", M. Tracz, Professor, Cracow University of Technology, Cracow, Poland

15.05-15.15 Discussion - questions from the floor

15.15-16.00 Break

16.00-17.00 "How can we improve road safety in Europe?" Panel discussion. Participants: Hellat Rumwolt, Estonia Prof. K. Antanavicius, Lithuania Vesa Laukkanen, Finland Elver Jonsson, Sweden M. J. J. Roosen-van Pelt, The Netherlands

Friday 12 November 1993

Chairman: Hans-Carl Nielsen, Head of Division, Ministry of Transport, Denmark

09.00-10.00 sub-themes Short presentations on yesterday's four parallel

09.00-09.15 "Long distance goods transport", Simon Hansen, Information officer, Greater Copenhagen Transport Authority, Denmark

09.15-09.30 "Urban traffic - the struggle for space", Uffe Palludan, Institute for Future's Studies, Denmark

09.30-09.45 "Medium and long distance passenger transport", Thomas Krag, managing director, Danish Cyclists' Union

09.45-10.00 "Traffic safety in Europe", Hans Dam, Press Officer, Road Directorate, Denmark

10.00-10.30 Break

10.30-12.00 Transport policy formulation in the late 90's

10.30-11.15 "The roles of and cooperation between transportation planners and policy makers", Knut Østmoe, Head of Research, Institute of Transport Economics, Norway

11.15-12.00 "Policymaking and the needs and concerns of individuals", Connie Hedegaard, journalist, Berlingske Tidende, Denmark

13.00-14.00 Lunch

PAN-EUROPEAN TRAFFIC CONFERENCE

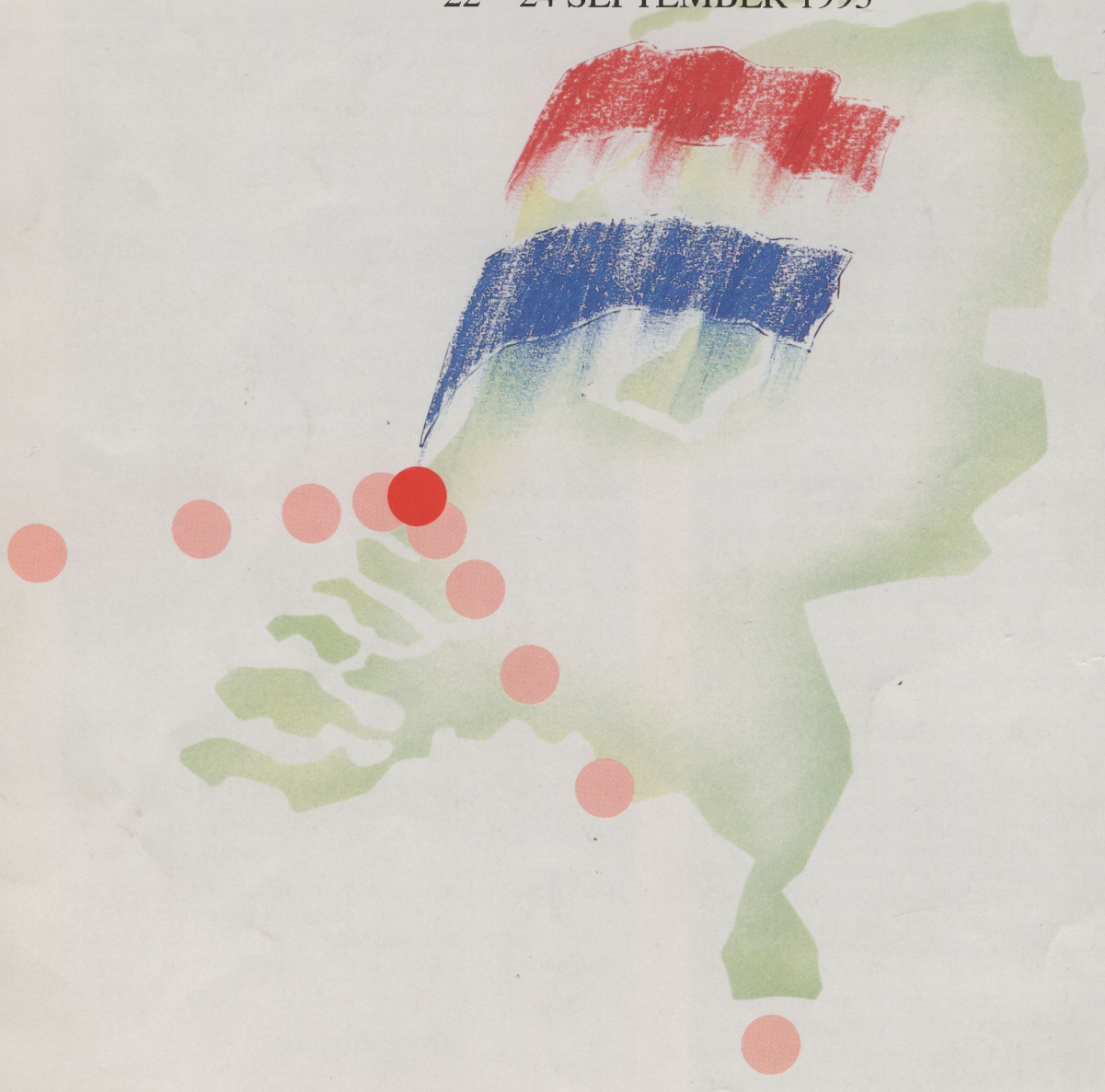
INTERNATIONAL CONFERENCE

STRATEGIC HIGHWAY RESEARCH PROGRAM

(SHRP)

AND TRAFFIC SAFETY ON TWO CONTINENTS

IN THE HAGUE, THE NETHERLANDS
22 – 24 SEPTEMBER 1993



Swedish Road and Traffic Research Institute

TRB
U.S. Transportation Research Board

FERSI
Forum of European Road Safety Research Institutes

FEHRL
Forum of European National Highway Research Laboratories

C·R·O·W

Swedish Road and Traffic Research Institute

TRB
U.S. Transportation Research Board

FERSI
Forum of European Road Safety Research Institutes

FEHRL
Forum of European National Highway Research Laboratories

WEDNESDAY SEPTEMBER 22

10.00 PLENARY SESSION , OPENING

Chairman: Mr Kees Nije, Executive Director CROW

Welcome to the Hague
Mr Henk Schroten, Chief Director Infrastrúcture and Traffic, Ministry of Transport, Public Works and Water Managament, the Netherlands

Opening Remarks
Mr Georg Dobias, Director general, INRETS, France and chairman of the FERSI

Using SHRP Products to Mutual Benefit
Dr. Damian Kulash, Executive Director, SHRP, USA

Highway Safety: Past, Present and Future
Clarke Bennet, Director, Office of Highway Safety, Federal Highway Administration, USA

SHRP Implementation and Traffic Safety Innovation
Mr Dennis C. Judicky, Associate Administrator for Safety and Systems Applications, Federal Highway Administration, USA

A New Approach to Road Safety Work
Prof Kåre Rumar, Swedish Road Safety Administration

A European Approach to Joint Highway Research through FEHRL
Mr Ivar Schacke, Danish Road Institute, Denmark

12.00 LUNCHEON

13.30

INTERNATIONAL TRENDS IN ROAD SAFETY

Chairman: Gunnel Färm, Director general, VTI

Comparisons of International Traffic Accident Data with the Internordic Accident Translation Key as an example.
Stig Hemdorff, Danish Road Institute, Denmark

Lessons to be Learnt when Writing a National Road Safety Plan for Central and East European countries
Fred Wegman, SWOV, the Netherlands

Models for Comparison of Road Accident Rates in Portugal and the UK at the Local Authority Level
Antonio Lemonde de Macedo/Joao Laourco Cardoso, Laboratûrio Nacional de Engenharia Civil, Portugal
David Jarrett/Christopher Wright, Road Traffic Research Centre, UK

Some Special Features of the Traffic Safety Situation in India
M.P. Dhir, Council of Scientific & Industrial Research, India

15.00 COFFEE

15.30

Institutionalization of Road Safety Work in the New Federal States of Germany — Examples
Dipl Ing. Edith Buss, Bundesanstalt für Strassenwesen, Aussenstelle Berlin, Germany

Program of Studies and Research for the Improvement of Road Safety on the National Road Network of Romania
Eng. Mircea Nicolau, Traffic Engineering and Road Safety Division, Romania
Eng. Miluca Carl, Road Safety and Regulations Department, National Administration of Roads, Romania

Recent Development in Traffic Safety and High Risk Groups in Central and Eastern Europe and the USA
Dr Ekkehard Brühning, Bundesanstalt für Strassenwesen, Germany

Fundamental Problems of Road Traffic Safety in the Czech Republic
Dipl.Ing. Josef Mikulik

13.30

ASPHALT CONCRETE AND BITUMINOUS BINDERS

Chairman: Mr Jacques Bonnot, LCPC France

The Superpave System
Mr Gerry Huber, Heritage Group Company, USA

Steps to Better Performing Asphalt - Superpave
Dr.Thomas W. Kennedy, University of Texas at Austin, USA

SHRP Deformation Test - The Key Component
Dr Carl Monismith, University of California at Berkeley, USA

15.00 COFFEE

15.30

Beyond European Asphalt Standards
Mr Jan van der Zwan, Road and Hydraulic Engineering Division, Rijkswaterstaat, The Netherlands

The Finnish Asphalt Pavement Research Programme ASTO, with emphasis on Nordic conditions.
Dr Asko Saarela, VTT, Finland

C·R·O·W



THURSDAY SEPTEMBER 23

08.00

ROADWAY AND ROADSIDE DESIGN FOR ENHANCED SAFETY

Chairman: Mr Thomas Turbell, VTI

Comparative Performance of Barrier and End Treatment Types Using the Longitudinal Barrier Special Study File
William W. Hunter, Highway Research Center, University of North Carolina, USA

Highway Evaluation of Maintenance Work Zone Safety Devices
Fred R. Hanscom, Transportation Research Corporation, USA
Jerry Graham, Graham-Migletz Enterprises, Inc, USA

Traffic Calming - New Catalogue of Effects and Ideas. Examples and Summary of Experience from Denmark.
Lene Herrstedt, Danish Road Directorate, Denmark

Absolutely Automatic Signals - Safe Road Junction
M.P. Khurana , Roadway and Roadside Design for Enhanced Safety, India

Safety Improvements on Spanish Highways
Michael G. Dreznes, Energy Absorption Systems Inc, USA

10.00 COFFEE

10.30

Computer Simulation as a Design Tool for Barrier Development
J van der Sluis, SWOV Institute for Road Safety Research, the Netherlands

The Robotized Shadow Vehicle
Francois Peyret, Laboratoire Central des Ponts et Chaussées, France
Jean-Pierre Deparis, Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS), France

Influence of Vehicular Delay on Safety Risk at Junctions
Marian Tracz, Stanislav Gaca, Stanislav Gondek, Krakow University of Technology, Poland

Comparison of Occupant Risk Indices for Crash Tests of Highway Safety Features
Hayes E. Ross, Jr, Texas A&M University, USA
Thomas Turbell, Swedish Road and Traffic Research Institute, Sweden

12.30 LUNCHEON

13.30

The Use of Driver History Records to Identify Populations at Increased Risk of Motor Vehicle Crash Involvement
Jane C. Stutts, J Richard Stewart and Carol Martell University of North Carolina, USA

Temporal Aspects of Drivers' Risk-taking in Car-following Situations
Farida Saad. INRETS, France

Monitoring Traffic Enforcement Effectiveness on a National Scale
Irit Hocherman/David Zaidel/Shalom Hakkert Transportation Research Institute, Israel

Using Freeway Traffic Data to Estimate Effectiveness of Rear End Collision Countermeasures
Eugene Farber and Michael Paley, Ford Motor Company, USA

15.00 COFFEE

15.30

METHODOLOGY AND TRAFFIC SAFETY MODELS

Chairman: Prof Kåre Rumar, Swedish Road Safety Administration

Democratizing Transportation with a VMT Market
Joel Woodhull, Rapid Transit District (RTD) Southern California, USA

A new Danish Approach to Accident Data Collection and Use of that Information in Local Traffic Safety Work.
Stig Hemdorff, Danish Road Institute, Denmark

Combining Results from Different Studies Applied to Bicycle Safety
Lars Leden, VTT TGL MAR, Finland
Per Gårder, Department of Traffic and Transport Planning, Royal Institute of Technology, Sweden
Torbjörn Thedéen, Department of Mathematical Statistics, Royal Institute of Technology, Sweden

Methods for Measuring Driving Performance and Workload on a Simulator and in Real Driving Conditions
Gilles Malaterre, Laboratoire de Psychologie de la Conduite INRETS, France

20.00 DINNER

Swedish Road and Traffic Research Institute

TRB
U.S. Transportation Research Board

FERSI
Forum of European Road Safety Research Institutes

FEHRL
Forum of European National Highway Research Laboratories

THURSDAY SEPTEMBER 23

08.00

VULNERABLE ROAD USERS

Chairman: Ms Kay Colpitts, Transp.department, City of Charlotte, USA

Current Trends in Pedestrian Crashes and Related Safety Programs in the United States
Charles V. Zegeer and Jane C. Stutts, University of North Carolina, USA

New Danish Research Program on Safety of Cyclists in Urban Areas.
Lene Herrstedt, Danish Road Directorate, Denmark

Promoting the Use and Safety of Cycling for Different Targets
Roelof Wittink, SWOV, the Netherlands

Research Results from an Investigation into the Influence of the Increasing Number of Cars and the Threatening Danger of Traffic on Free Movement of Children in the Streets
Ute Breithaupt, Pressiégroep Stop de Kindermoord, the Netherlands

10.00 COFFEE

10.30

Pedestrian Safety in the Next Decades
Robert Methorst, Voetgangersvereniging VBV, the Netherlands

Fatal Accidents Involving Cyclists in Denmark
Inger Marie Bernhoft, Danish Council of Road Safety Research, Denmark

Research within the framework of the Dutch "Master Plan Fiets"
Pim Slop, SWOV Institute for Road Safety Research, the Netherlands

New Pedestrian Facilities: Technique Observations and Options, a DRIVE project in France, the UK and the Netherlands
Peter B.M. Levelt, SWOV, the Netherlands

12.30 LUNCHEON

13.30

ALCOHOL AND DRIVING: WHY WE HAVE SEEN CHANGES AND WHAT IS NEXT?

Chairman: Dir Barry Swedler, NTSB, USA

Decline in Drinking and Driving Crashes, Fatalities and Injuries in Australia
A.J. McLean NH & MRC Road Accident Research Unit, Adelaide, Australia

Decline in Drinking and Driving Crashes, Fatalities and Injuries in Canada
H. Simpson, Traffic Injury Research Foundation, Ottawa, Canada

Decline in Drinking and Driving Crashes, Fatalities and Injuries in the Federal Republic of Germany
B. Friedel, Bundesanstalt fûr Strassenwesen, Gladbach, Germany
Dr Andrew Clayton and Julian T Everest, UK

14.30 COFFEE

15.00

Decline in Drinking and Driving Crashes, Fatalities and Injuries in the Netherlands
P Noordzÿ, SWOV, the Netherlands

Decline in Drinking and Driving Crashes, Fatalities and Injuries in the USA
Kathryn Stewart and Dr Robert B. Voas, Pacific Institute for Research and Evaluation, Bethesda MD, USA

Decline in Drinking and Driving Crashes, Fatalities and Injuries in Sweden
Hans Laurell, National Road Administration, Sweden

DISCUSSION

20.00 DINNER

C·R·O·W



THURSDAY SEPTEMBER 23

09.00

IMPLEMENTATION OF RESEARCH ON ASPHALT CONCRETE AND BITUMINOUS BINDERS

Chairman: Dr. Steve Brown, University of Nottingham, UK

Early Field Experience with Superpave
Dr. Edward Harrigan, SHRP, USA

Steps to SHRP Implementation: FHWA Role and Activities
Mr Ted Farragut, FHWA, USA

10.00 COFFEE

10.30

French Experience of Performance Related and Performance-Based Specification for Asphalt Concrete
Mr Jacques Bonnot, LCPC, France

Contractor's Perspective of Asphalt Research, with Emphasis on Peformance-Based Mix Design and Specifications
Mr Hans Gormsen, EAPA, Denmark

Europe: Bitumen and Standardization
Mr Claude Févre, Groupement Professionel des Bitumes, France

Forum Discussion on implementation

12.30 LUNCHEON

13.30

ASPHALT WORKSHOP "MOVING TOWARDS PERFORMANCE-BASED BINDERS AND MIXES"

Chairman: Dr. André Molenaar, Delft University of Technology, The Netherlands

Three Invited papers have been allocated for presentation:

Simplified Methods for Determination of Fundamental Material Properties of Asphalt Mixes
Dr Steve Brown, University of Nottingham, UK

Fundamental Research on Asphalt - Practical Design Applications
Dr. Piet Hopman, Delft University of Technology, The Netherlands

Australian paper on **"Affordable Equipment"**

The papers selected for short presentations in this workshop session deal with the following topics: mix design, laboratory investigations and practical applications. The papers selected are a blend of European input and results from the SHRP program in the USA. At the Chairman´s discretion, the authors will be allowed to make short presentations, followed by discussions with the workshop participants on the three topics of the workshop.

09.00

CONCRETE AND STRUCTURES

Chairman: Mr. Kraimer, Belgium

A Concrete Research Overview
Mr Don M. Harriot, SHRP Concrete and Structures Program Manager

SHRP Concrete Structures Research
Dr. John Bloomfield, Consultant, UK

10.00 COFFEE

10.30

SHRP Findings on Concrete Bridge Protection and Rehabilitation
Mr Ron Purvis, Wilber Smith Associates, USA

"Durability and Repair of Concrete Structures in the Netherlands
Dr J. Bijen, Delft University of Technology and INTRON, Institute for Materials and Environmental Research. the Netherlands

Durability of Continuously Reinforced Concrete Pavements
Dr Frans van Cauwelaert coauthors, Belgium

Panel Discussion

12.30 LUNCHEON

13.30

CONCRETE AND STRUCTURES WORKSHOP "REVIEW RECENT WORLD TRENDS IN CONCRETE"

Chairman: Dr. Michael I.Darter, University of Illinois, USA

09.00

VIDEO THEATER: BRINGING SHRP ALL TOGETHER
This video theater dramatically highlights the intensive 5-year Strategic Highway Research Program. SHRP´s research findings resulted in over 130 new products - - tests, specifications, devices and methods - - for improving the quality of highway construction and maintenance. Some 15 video productions address the benefits and effectiveness of SHRP products. You will learn how these products work and their likely affect on construction practices. Don´t miss this occasion to see SHRP products. Once - in - a - lifetime conference on how the public and private sector will advance highway construction and maintenance using innovative SHRP technology products.

17.00

20.00 DINNER

Swedish Road and Traffic Research Institute

TRB
U.S. Transportation Research Board

FERSI
Forum of European Road Safety Research Institutes

FEHRL
Forum of European National Highway Research Laboratories

FRIDAY SEPTEMBER 24

09.00

DRIVER EDUCATION AND ROAD SAFETY TEACHING

Chairman: Dr Richard Pain, TRB, USA

An Assesment of Road Safety Teaching in French Schools
Brigitte Cambon de Lavalète, INRETS, France

Research Planning in the German Driver Instruction System
Dr Klaus Sachs. BASt, Germany

Evaluation of Driver Education in Denmark
G Carstensen, Council of Road Research, Denmark

Traffic Safety Measures in the Swedish Telecommunication Administration (Swedish Telecom)
Nils-Petter Gregersen and Bertil Morén, Swedish Road and Traffic Research Institute (VTI)

12.30 LUNCHEON

09.00

LONG TERM PAVEMENT PERFORMANCE (LTPP)

Chairman: Mr Ivar Schacke, Road Directorate, Denmark

Early Results of LTPP Data and Blueprint for Further LTPP Analysis
Mr Neil Hawks, TRB/SHRP, USA

New Opportunities and Approaches to LTPP Data Analysis
Dr. Michael I. Darter, University of Illinois, USA

10.00 COFFEE

10.30

Early Results from the Nordic LTPP program
Mr Heikki Jämsä,et al, VTT, Finland

Early Results from the SHRP-NL LTPP program
Dr. Govert Sweere, SHRP-NL, the Netherlands

Influence of Variations in Material Properties on Pavement Performance, by Dr. André Molenaar, Delft University of Technology, the Netherlands

Mechanistic Predictions of the Performance of Pavements in the LTPP Program
Dr. Robert Lytton, Texas A&M University, USA

Panel Discussion

12.30 LUNCHEON

13.30

LTPP WORKSHOP "GLEANING EARLY RESULTS FROM LTPP DATA"

Chairman: Mr John Porter, TRL, UK

Invited papers:

09.00

HIGHWAY OPERATIONS

Chairman: Mr Bo Simonsson, VTI, Sweden

Highlights of SHRP Highway Operations Research
Mr Don M. Harriot, SHRP, USA

Comprehensive Approaches to Preventive Pavement Maintenance
Dr Roger Smith, Texas A&M University, USA

10.00 COFFEE

10.30

Innovative Materials for Pavement Maintenance
Dr. Michael I. Darter, University of Illinois, USA

"The Performance of Crack Sealants" by J.F. Masson, (National Research Council of Canada).

"Performance Assessment of Ultra-Thin Friction Courses" by J.P Fort, J.C. Roffe, J. Samanos (SCREG Routes, France).

US Experience in Implementing SHRP Highway Safety Devices
Mr Guy W. Hager, SHRP Implementation Manager

Safety of Road Maintenance Workers
Mr C Pasmooij, ABOMA, the Netherlands

Panel Discussion

12.30

LUNCHEON AND CLOSING REMARKS

Gunnel Färm, Director General, VTI, Sweden

C·R·O·W



What is TRB, FERSI,VTI, FEHRL, C.R.O.W and SHRP?

TRB

The Transportation Research Board (TRB), originally created in 1920 within the National Academy of Sciences, stimulates, correlates and disseminates the findings of transportation research and undertakes special policy related research projects when requested by the U.S. government. TRB also administers highway and transit contract research programs and the TRIS computer literature data base. TRB attends to all factors pertinent to the understanding, design, and function of systems for the safe and efficient movement of people and goods.

FERSI

The Forum of European Road Safety Research Institutes (FERSI) is an association of national road safety research institutes of 12 member-countries of the EEC and EFTA.

The mission of FERSI is
to provide research-based scientific input to the road safety policies and practices of intergovernmental bodies and central and local governments in Europe.
To promote closer collaboration between the European Institutes undertaking research into road safety.

The objectives of FERSI will be achieved by:

- regular exchange between member institutes of information, experience, trends and new initiatives in research
- the identification of research needs and opportunities for collaboration
- undertaking joint research projects and sharing special (large and expensive) research facilities
- furthering the development of European requirements and standards in the field of road safety
- dissemination of the results by all means possible to policy makers, administrators, professionals and researchers in road safety and to the general public

VTI

The VTI is a national transport research institute carrying out applied research on commission from the Government and other parties and promoting the implementation of research results in Sweden and abroad. The general objective of the Institute´s research is to realize the traffic and research policy goals set up by the Government and Parliament. The Institute pursues research and development work in the following principal areas:

- Safety of road and rail transport
- Planning, design, contruction, maintenance and operation of roads and railways
- Analyses of energy and environmental effects on all types of transport
- Development of efficient transport methods, together with transport and traffic forecasts for every type of transport

In addition to research, the Institute communicates the results of traffic and transport research to various groups in the community.

FEHRL

in 1989 the Forum of European Highway Research Laboratories (FEHRL) was established for EC and EFTA countries.

The purpose of FEHRL is to encourage collaboration between European National Highway Research Laboratories and Institutes in the field of highway engineering infrastructure so as to provide relevant knowledge to European Governments, the European commission, the road industry and road users.

Collaboration between such laboratories, mainly government funded, will ensure the efficient provision of advice in a cost effective and timely manner. It will reduce duplication of effort and lead to a proper integration of European research resources, whilst at the same time permitting a measure of productive competition.

The objectives of collaborative research are aimed towards:

- providing input to European policy on highway matters
- increasing the competitiveness of European highway industries
- ensuring an efficient and safe road network in Europe
- protecting the environment from road-related pollution
- improving energy in the road sector

C.R.O.W

The foundation C.R.O.W has been the main Centre for Research and Contract Standardization in Civil and Traffic Engineering in The Netherlands since 1987. Within the foundation, authorities and industries recognize, that they have common tasks and interests as regards design, construction and control of in particular roads and traffic facilities. This is reflected in the statutory objectives of C.R.O.W, which read as follows:

- issuing regulatioins in civil engineering
- research in the areas of civil and traffic engineering
- transfer and exchange of knowledge and experience in the aforementioned fields

SHRP

The Strategic Highway Research Program (SHRP)
During 1993, SHRP will complete its intensive, 150 million dollar investigation of more durable materials and designs. This massive project has developed many new technologies that can improve highway construction and maintenance practices throughout the next decade. Many countries have participated by advising SHRP, performing in SHRP contracts and working as SHRP staff managers. Many countries will also apply some of the new technologies.

GENERAL INFORMATION

The Swedish Road and Traffic Research Institute (VTI), the U.S. Transportation Research Board (TRB) together with Forum of European Road Safety Research Institutes (FERSI), Forum of European National Highway Research Laboratories (FEHRL) and the Netherlands Centre for Research and Contract Standardization in Civil and Traffic Engineering (CROW), are jointly organizing this international conference in the Hague, The Netherlands. Conference sessions are intended to cover the road with special emphasis on the Strategic Highway Research Program (SHRP), and drivers and vehicles as related to highway safety.

CONFERENCE SITE
The conference will be held at the Netherlands Congress Center, Churchilplein 10, the Hague,
Tel. +31 70 351 28 51

LANGUAGE
English will be the official language of the conference.
No simultaneous translation will be available.

MAILING ADRESS
Please address all correspondence to:

Dr Kenneth Asp
VTI
S–581 95 LINKÖPING
Sweden
Teleph: Int +46 13 20 40 00
Telex: 50125 VTISGI S
Telefax: Int +46 13 12 61 62

or in the US:

Dr. Richard Pain
Transportation Research Board
2101 Constitution Ave. N.W.
Washington, D.C. 204 18 USA
Telep: Int +1202-334-2960
Telex: 24 86 64 NASW UR
Fax: Int +1202 334 2003

APPLICATION FOR PARTICIPATION
Application for participation should be made on a separate registration form. This should reach the conference office by mail or fax before August 1, 1993.

FEES
The fee can be paid in one of the following currencies: SEK 2900; DEM 700; USD 450 or NLG 750. The fee includes luncheon, dinner, coffee and documentation.

PAYMENT OF FEES
Payment can be made
1) by cheque attached to the registration form
2) to the bank account of the VTI in Sweden:
Handelsbanken, Stockholm, Account number 6600-323 522 092, Sweden. If the payment is made through a bank, a copy of the receipt of payment should be attached to the registration form.

For the convenience of participants in the Nordic countries, VTI can separately invoice conference fees.

HOTEL
In the registration form you can indicate the hotel you wish us to reserve. Send the hotel registration form to the travel agency, which will by mail, or fax confirm your reservation and give payment instructions.

Due to the hotel situation, hotel bookings can only be guaranteed for reservations by mail or fax made before 15th of July 1993.

CANCELLATION
The registration fee less 200 SEK will be refunded if request for cancellation received before September 4, 1993.

ADDRESS
Nyman & Schultz Travel
Att: Karin Johansson
P.O.Box 396
S–581 04 LINKÖPING
Sweden
Teleph: Int +46 13 21 40 30
Telex: 500 66
Telefax: Int +46 13 21 40 46

Swedish Road and Traffic Research Institute

TRB
U.S. Transportation Research Board

FERSI
Forum of European Road Safety Research Institutes

FEHRL
Forum of European National Highway Research Laboratories

C·R·O·W

ÖC TRYCKSAKER

I tak dobiegamy do końca roku 93. Dzisiaj tj. 22. XII. 93 r. Prof. M. Tracz zorganizował spotkanie wigilijne Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu w którym wzięli udział niżej podpisani:

(W. SONNENBERG)

Tracz

Hermann Cieślinski

Wanda Sylowska

Andrzej Ruchucki

Szpala

Aleksander Dobrowolski

(Wojciech Tracz)

Wojciech Salomon

Bogusław Rudnicki

Janusz Bohatkiewicz

Witold Gładkowski

St. Rondos

A. Cholewski

J. Schull

J. Gacy

J. Gartek

Janusz Chodur

Migawki z Instytutu.







Fellowship Profile: Tadeusz Suwara

The IRF Fellowship Programme, founded in 1950, gives graduate students from around the world the opportunity of further study at a US university.

EVER since graduating in civil engineering from Warsaw Technical University in Poland, Tadeusz Suwara has been involved in the highways industry. An IRF Fellow in 1978/9, he has risen to the position of deputy director general of public roads in Poland.

After graduating, Tadeusz Suwara joined what he calls the 'lowest unit of highway administration' in Poland, being involved with road management, maintenance and reconstruction. Later, he was involved in design activities at a regional level, and in 1977 started working for the United Nations Development Programme-assisted North-South Motorway, within what was then known as the Central Office of Public Roads.

He spent academic year 1978/9 at Virginia Polytechnic Institute and State University at Blacksburg, USA, being awarded an MSc degree after writing his thesis on the 'Structual Value of Highway Networks'. He was also given a special award as Outstanding IRF Student.

On returning to Poland, he rejoined the North-South Motorway project, while continuing to work on his dissertation on Modelling Traffic Distribution. This gained him his PhD from Cracow Technical University in 1984. In 1986 he joined the Road Network Planning Office as chief of programming, and in September 1989 appointed deputy director general of public roads.

The General Directorate of Public Roads is Poland's national highway administration. Dr Suwara is responsible for road construction and maintenance, and for the development of the national road network. Among other activities, he has been involved in the implementation of a pavement management system, the transition of the highway administration structure to a market economy, and the search for new sources of road finance.

Tadeusz Suwara can be contacted at:
General Directorate of Public Roads (GDDP), Wspolna 1/3, 00-921 Warszawa, Poland.
Fax: +48 22 21 05 97

1994 rok



1994



Od 1 lutego zostaś przyjęty do pracy
na czas określony mgr inż Jerzy Bieńkowski

Siem Oppe

SWOV

1994

Prettige kerstdagen en een voorspoedig nieuwjaar
Frohe Weihnachten und ein gutes neues Jahr
Merry Christmas and a happy New Year
Joyeux Noël et bonne année

Fred Wegman

Matthijs J. Koornstra

Pim Slop

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
SWOV Institute for Road Safety Research
Postbus 170, 2260 AD Leidschendam

*

MERRY CHRISTMAS AND A HAPPY NEW YEAR 1994

*

BONNES FETES DE FIN D'ANNEE ET TOUS NOS VOEUX POUR 1994

*

RADOSTNÉ VIANOCE A ŠTASTNÝ NOVÝ ROK 1994

*

FROHE WEIHNACHT UND EIN GUTES NEUES JAHR 1994

Życzy Dyrekcja i Pracownicy
Przedsiębiorstwa Budowy Dróg i Mostów
w Tarnowie

Od 1 lutego został przyjęty do pracy na czas określony mgr inż Jerzy Bieńkowski.

********** XMT REPORT **********

No.	OTHER FACSIMILE	START TIME	USAGE TIME	TX PAGES	RX PAGES	RESULT
01	48 2 6253467	MAR. 22 12:43PM	01'03	01	00	OK

Z prawdziwa przyjemnością i niemałą satysfakcją przyjęliśmy wiadomosc o wręczeniu Panu Doktorowi nominacji na Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych w Polsce. Przyjemność sprawia nam fakt objęcia tej trudnej i odpowiedzialnej funkcji przez Osobę kompetentną, o znakomitym przygotowaniu merytorycznym i ustalonej pozycji zagranicą, natomiast naszą wspólną satysfakcją jest uhonorowanie Doktoranta Politechniki Krakowskiej tak znaczącą w drogownictwie polskim funkcją.

Gratulując serdecznie sukcesu życzymy Panu Dyrektorowi dalszych, znakomitych wyników zawodowych, szczęśliwej ręki w sprawach osobowych, satysfakcji z podejmowanych nowych zadań i obowiązków oraz pomyślności w życiu osobistym.

W imieniu własnym i pracowników Katedry

Kierownik Katedry

Prof.zw.dr hab.inż. Marian Tracz

W dniach 2-4 marca 1994 roku Prof. M. Tracz przebywał w Strasbourgu - Francja na konferencji, gdzie wygłosił referat nt: „Road safety Education for Children and Teenagers in Poland"

KATEDRA BUDOWY DRÓG i INŻYNIERII RUCHU
POLITECHNIKA KRAKOWSKA
WYDZIAŁ INŻYNIERII LĄDOWEJ
INSTYTUT DRÓG, KOLEI i MOSTÓW
Prof.zw.dr hab.inż.Marian Tracz – Kierownik Katedry
31-155 Kraków ul.Warszawska 24
tel.(0-12) 21-81-51
telex: 032468 PL fax: 48-12-338451
E-mail: MT@SONYA.WIL.PK.EDU.PL

Szanowny Pan
Dr inż. Tadeusz Suwara
Generalny Dyrektor
Dróg Publicznych
ul. Wspólna 1/3
00-921 Warszawa

Kraków 21 marca, 1994 r.

Szanowny Panie Doktorze,

Z prawdziwa przyjemnością i niemałą satysfakcją przyjęliśmy wiadomość o wręczeniu Panu Doktorowi nominacji na Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych w Polsce. Przyjemność sprawia nam fakt objęcia tej trudnej i odpowiedzialnej funkcji przez Osobę kompetentną, o znakomitym przygotowaniu merytorycznym i ustalonej pozycji zagranicą, natomiast naszą wspólną satysfakcją jest uhonorowanie Doktoranta Politechniki Krakowskiej tak znaczącą w drogownictwie polskim funkcją.

Gratulując serdecznie sukcesu życzymy Panu Dyrektorowi dalszych, znakomitych wyników zawodowych, szczęśliwej ręki w sprawach osobowych, satysfakcji z podejmowanych nowych zadań i obowiązków oraz pomyślności w życiu osobistym.

W imieniu własnym i pracowników Katedry

Kierownik Katedry
Prof.zw.dr hab.inż. Marian Tracz

W dniach 2-4 marca 1994 roku Prof. M. Tracz przebywał w Strasbourgu - Francja na konferencji, gdzie wygłosił referat nt: „Road safety Education for Children and Teenagers in Poland"

Council of Europe
Conseil de l'Europe

European Conference
of Ministers of Transport

FOURTH JOINT ECMT/COUNCIL OF EUROPE CONFERENCE

ROAD SAFETY EDUCATION FOR YOUNG CHILDREN AND TEENAGERS

2-4 March 1994
Strasbourg, France

WEDNESDAY, 2 MARCH 1994

Opening Session *(9h30-10h30)*

-- Opening address by the Vice-Chairman for the Chairman of the Parliamentary Assembly of the Council of Europe
Mr. Libor NOVAK

-- Address by the Representative for the Chairman of ECMT
Mr. Christian BÉRARD, Délégué Interministériel à la Sécurité Routière, France

-- Address by the Secretary-General of ECMT, and practical arrangements
Mr. Gerhard AURBACH

Coffee break

Working Session No. 1: A Changing Society *(11h00-13h00)*
Chairman: Ms. Jeanne BREEN, Executive Director for the European Transport Safety Council (ETSC), United Kingdom

a) In both the East and the West
Ms. Jacqueline MOMBRUN, Faculté des Sciences humaines de Bourgogne, France
Messrs. Marian TRACZ and Tibor ROTTER, Cracow University of Technology, Poland

b) The young people themselves are changing
Mr. Raphäel Denis HUGUENIN, Bureau Suisse de la Prévention des Accidents (BPA), Switzerland

-- Discussion

L u n c h

nationale hogeschool voor toerisme en verkeer

planologie, rekreatie, toerisme, verkeer en vervoer

Grieglaan 4
4837 CB Breda
telefoon (076) 65 93 12
fax (076) 10 00 69

ir. J.W.M. Korsmit
adjunkt-direkteur

privé adres Frans Halsstraat 6
5161 EX Sprang-Capelle
telefoon (04167) 72 34 2

6-4-1994.

I am very surprised about the wide scope of traffic and transportation problems that are being studied here. More over I am impressed by the friendliness and hospitality I have encountered here. I hope that we will be able to work out some projects to work on together.

Thanks for your hospitality,

Ir Korsmit

NHTV

Netherlands Institute of Tourism and Transport Studies

Ing. J.H.M. van Grinsven
managing director

International Transport Programme

Nw. Ginnekenstraat 38
4811 NS Breda
The Netherlands
phone +31 (0)76 - 21 77 07
telefax +31 (0)76 - 21 80 22

I am very glad with our cooperation. Building a new network is difficult; but we will realize it as soon as possible. Our first result will be a paid graduate course for teachers involved in traffic safety.

John van Grinsven

W dniach 8 ÷ 10.III 94r. Pani dr. Wanda Grybowska uczestniczyła w III KONFERENCJI - SPRINT, Road Pavement maintenance" w BARCELONIE dot. transferu technologii i innowacji w budownictwie dróg.



WIMED
ZAKŁAD PRODUKCJI ZNAKÓW DROGOWYCH *
Zdzisław Dąbczyński
33-170 Tuchów
Ul. Długa 56
Tel./Fax: (014-525) 404
Tel. (014-525) 247
33-170 Tuchów
Karwodrza 147
Telex: 66684

Z nadzieją na dalszą owocną i twórczą współpracę z Katedrą Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu przekazuję znak z uspokojeniem ruchu.

10. 05. 94.

Dąbczyński

Referaty

1. Jan WOJTAS - III rok
   Koło Naukowe: Mechaniki Teoretycznej
   Opiekun naukowy: dr Marian Paluch
   Temat referatu: " **Optymalizacja kształtu belki wspornikowej z warunkiem wyrównania stężeń** "wytrzeu .

2. Witold SŁADKOWSKI - V rok
   Koło Naukowe: Drogowe Koło Mikrokomputerowe
   Opiekun Naukowy: prof.zw.dr hab.inż. Marian Tracz
   Temat referatu: " **Program "Rondo" wspomagający projektowanie rond** "

3. Jerzy BIAŁKIEWICZ - III rok
   Koło Naukowe: Mechaniki Teoretycznej
   Opiekun naukowy: dr Marian Paluch
   Temat referatu: " **Optymalizacja wysokości kratownicy w zależności od liczby pól przedziałów** "

4. Paweł DĄBROWSKI - IV rok
   Koło Naukowe: Koło Konstrukcji Żelbetowych
   Opiekun naukowy: mgr inż. Andrzej Winnicki
   Temat referatu: " **Optymalizacja zbrojenia w przekroju dwukierunkowo mimośrodowo ściskanym** "
   10 50

5. Klaudia FRANKOWSKA - III rok
   Koło Naukowe: Mechaniki Teoretycznej
   Opiekun naukowy: dr Marian Paluch
   Temat referatu: " **Zginanie nieściśliwego prostopadłościanu na gruncie nieliniowej teorii sprężystości** "

6. Lucyna WIECHA - V rok
   Koło Naukowe Elektronicznej Techniki Obliczeniowej ETO
   Opiekun Naukowy: dr inż. Bogumił Wrana
   Temat referatu: " **Kształtowanie płaskich konstrukcji metodą analizy wrażliwości** "

7. Tomasz PASIERB - II rok
   Koło Naukowe Mechaniki Teoretycznej
   Opiekun Naukowy: dr Marian Paluch
   Temat referatu: " **Wyznaczanie drgań własnych bryły sztywnej (fundamentów) osadzonej na podłożu sprężystym** "

PLAN SEMINARIÓW NAUKOWYCH

KATEDRY BUDOWY DRÓG I INŻYNIERII RUCHU
INSTYTUTU DRÓG, KOLEI I MOSTÓW

w semestrze zimowym/letnim roku ak. 1993/94

Lp	Data	Prowadzący	Temat
1	21.X.1993	mgr inż. Bogusław **Przebinda**	Wybrane czynniki wpływające na bezpieczeństwo ruchu pojazdów na odcinkach dróg zamiejskich.
2	4.XI.1993	dr inż. Stanisław **Gaca**	Aspekty bezpieczeństwa ruchu w wytycznych projektowania dróg. *Sprawozdanie z pobytu w SWOV.*
3	25.XI.1993	prof.zw.dr hab.inż. Marian **Tracz** dr inż. St. **Gaca**	Sprawozdanie z konferencji w Hadze, Aalborg, Görlitz. Wytyczne projektowania dróg III – V klasy.
4	9.XII.1993	mgr inż. Łukasz **Fonferko**	Stan nawierzchni a bezpieczeństwo dróg. *Sprawozdanie z pobytu w RUB.*
5	13.I.1994	dr inż. Wanda **Grzybowska**	Trwałe deformacje w nawierzchniach bitumicznych. *Sprawozdanie z pobytu w Londynie i Nottingham.*
6	27.I.1994	mgr inż. Janusz **Bohatkiewicz** Wojciech **Tracz** W. **Sladkowski**	Wybrane zagadnienia CAD – projektowanie skrzyżowań. *Sprawozdanie z pobytu w Delft.*
7	24.II.1994	dr inż. Stanisław **Gondek** dr inż. St. **Gaca**	Modele ruchu w analizach bezpieczeństwa. Statystyczna obróbka danych o wypadkach. *Sprawozdanie z wyjazdu i konferencji Holandii.*
8	10.III.1994	dr hab. inż. prof. PW Tadeusz **Sandecki**	Nowe Wytyczne Projektowania Dróg
9	24.III.1994	dr inż. Stanisław **Radosz**	Modele hałasu drogowego.
10	14.IV.1994	mgr inż. Janusz **Bohatkiewicz**	Badania zależności między warunkami ruchu i hałasem
11	28.IV.1994	prof.zw.dr hab.inż. Marian **Tracz**	Zmiany w metodach obliczeniowych HCM

Seminaria odbywają się w Sali Konsultacyjnej (pokój nr 19) Instytutu Dróg, Kolei i Mostów w godz. 11^{00} – 12^{30}.

Opracował

dr inż. J.Chodur

Kierownik Katedry

Prof. zw.dr hab. inż. Marian Tracz

Plan wizyty
przedstawicieli Politechniki Krakowskiej

INSTYTUTU DRÓG KOLEI I MOSTÓW
w Zakładzie Produkcji Znaków Drogowych
WIMED w Tuchowie dnia 26.05.1994

Tematyka spotkania:
* **Znaki pionowe - informacje ogólne**
* **Prezentacja dorobku WIMED-u**
* **Zaproszenie do twórczej współpracy**

1.	Powitanie gości	
2.	godz. 9.00	Historyczny rozwój znaków drogowych
3.	godz. 9.20	Budowa znaków
4.	godz. 10.00	Fizyczne właściwości folii odblaskowych
5.	godz. 10.30	przerwa na kawę
6.	godz. 10.40	Kompleksowe wykonawstwo urządzeń bezpieczeństwa ruchu.
7.	godz. 11.10	Historia rozwoju WIMED-u
8.	godz. 11.25	Końcowe uwagi - dyskusja
9.	godz. 11.40	Zwiedzanie zakładu
10.	godz. 12.00	Coś dla ciała - poczęstunek
11.	godz. 12.40	Coś dla ducha - zwiedzanie sanktuarium NMP(muzea)
12.	godz. 13.30	Wyjazd do PBDiM w Tarnowie

W dniu 26 maja 1994 r odbyła się wycieczka do Tuchowa i Tarnowa z udziałem studentów i pracowników Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu.

TARNÓW -
· ZAKŁAD PRODUKCJI ASFALTÓW










Tuchów

3M Poland Sp. z o.o.

ul. Bema 57a
01-244 Warszawa
Phone 32 88 15, 37 89 06
Fax 32 45 35
Telex 813534
Komertel 39120626

3M

ZAPROSZENIE

Firma 3M Poland ma zaszczyt zaprosić Panią/Pana

_____

na prezentację pod tytułem:
"Mateiały odblaskowe - istotny czynnik poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego".

Firma 3M zaprezentuje pełną gamę swoich produktów odblaskowych, jak również własne koncepcje poprawy bezpieczeństwa na drogach przy użyciu tych produktów.

Pokaz odbędzie się w dniu 09/06/94 ***o godz.*** 14:00
w naszym ruchomym laboratorium zlokalizowanym przy
ul. MOGILSKIEJ 25 w KRAKOWIE.

Czas trwania prezentacji - 60 min.
Będziemy wdzęczni za potwierdzenie uczestnictwa w pokazie telefonicznie lub pisemnie do dnia 01.06.94.

W dniach 23.06 do 1.07.94r dz. inż. Wanda Grzybowska na zaproszenie dwóch firm: GIMPEX z Brukseli i Chomarat z Lionu wspólnie z przedstawicielem I.B.D. M z Warszawy przyjmowała francuską firmę produkującą geotekstylia oraz zachodnie instytuty badawcze (drogowe) zajmujące się stosowaniem geotekstyliów do nawierzchni drogowych.

W miesiącu sierpniu 1994 r Prof. M. Trawicki uczestniczył w Międzynarodowej konferencji w Sydney - Australia.

QUT

Queensland University of Technology

School of Civil Engineering and Physical Infrastructure Centre

Creating a better physical infrastructure for life on earth



SEMINAR NOTICE

"Traffic Investigation - an International Perspective"

Professor Marian Tracz
Cracow University of Technology, Poland

International developments in traffic engineering research wil be the topic of this seminar by one of the world's foremost transport engineers. Prof Marian Tracz of the Cracow University of Technology, Poland, will give an insight into the directions and findings of the International Advisory Committee for Symposia on Transportation and Traffic Theory and the TRB Unsignalised Intersection Sub-Committee. Prof Tracz is a member of both these organisations.

The seminar will also feature the latest developments in traffic engineering research in Poland. Prof Tracz will give a different perspective on how matters such as capacity, performance, accident rates and environmental impacts are approached in his country. The particular problems facing road engineering researchers will be discussed with interesting applications for Australian conditions.

Drawing on his extensive practical experience in road construction and municipal traffic engineering, Prof Tracz will discuss many of the findings which have been detailed in his publications - of which there are over 100, including 110 articles and eight books and guides.

Prof Marian Tracz is Head of the Traffic and Highway Engineering Department at Cracow University of Technology , Poland - a position he has held since 1980. His career commenced with a MSC in Civil Engineering from Cracow University in 1967 followed by many years of industrial experience. After the completion of his PhD and the establishment of a prominent research career in traffic engineering, Prof Tracz was made a professor in 1987. Apart from his involvement with international committees, Prof Tracz is also a member of the Transport Committee and Civil and Water Engineering Committee of the Polish Academy of Science.

WHEN: **Friday, 19 August, 1994 - 12.30-1.45pm.**

WHERE: **Room L501A, Civil Engineering Building, Gardens Point Rd, City**

PARKING: **Parking subject to availability - approx.cost $2**

LUNCH: **Sandwiches, tea and coffee supplied at $2 per head**

RSVP: **By 18 August, 1994 to Lynne Johnson ph: 864 1538 (fax: 864 1515)**

W miesiącu sierpniu 1994 r Prof. M. Trac

QUT

Queensland University of Technology
School of Civil Engineering and Physical Infrastructure Centre

Creating a better physical infrastructure for life on earth



SEMINAR NOTICE

"Traffic Investigation - an International Perspective"

Prof Marian Tracz
Cracow University of Technology, Poland

Friday 19 August, 1994 - 12.30 - 1.45pm.

DZIEKAN I RADA WYDZIAŁU INŻYNIERII LĄDOWEJ
POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ IM. TADEUSZA KOŚCIUSZKI W KRAKOWIE

mają zaszczyt zaprosić na

PUBLICZNĄ DYSKUSJĘ NAD ROZPRAWĄ DOKTORSKĄ
mgr inż. Lidii ŻAKOWSKIEJ

na temat:

"OCENA ŁUKÓW POZIOMYCH NA PODSTAWIE BADAŃ PERCEPCJI OBRAZU DROGI"

Dyskusja odbędzie się 12 września 1994 r. o godzinie 11.00
w Sali Senackiej Politechniki Krakowskiej,
ul. Warszawska 24, I piętro.

PROMOTOR: prof. zw. dr hab. inż. Marian TRACZ, Politechnika Krakowska
RECENZENCI: dr hab. inż. Tadeusz SANDECKI, Politechnika Warszawska
doc. dr hab. Tadeusz ROTTER, Uniwersytet Jagielloński
dr hab. inż. Andrzej RUDNICKI, profesor Politechniki Krakowskiej

Praca doktorska wraz z recenzjami wyłożona jest do wglądu w Bibliotece Głównej Politechniki Krakowskiej, ul. Warszawska 24



ANTWERPIA - IX. 1984 r.



W dniach od 19 do 27 września 1994r w ramach programu TEMPUS SEP 1056 Prof. M. Tracz zorganizował wyjazd naukowo-techniczny do Holandii i RFN, mający na celu zapoznanie się z nowymi osiągnięciami w zakresie bezpieczeństwa ruchu, parkowania, oznakowania dróg, budowie i projektowaniu, uspokajanie ruchu. W wyjeździe tym wzięli udział: dr. St. Gaca, dr. St. Gondek, mgr. inż. J. Bohatkiewicz, inż. Wanda Sonnenberg - Kierownik grupy Prof. M. Tracz.

Your programme for this week will be as follows:

Monday September 19th:

11.00	Welcome by Mr. J. van Grinsven and members of the Board of Directors at the Netherlands Institute of Tourism and Transport Studies at Mgr. Hopmansstraat 1 (our new building). Please find enclosed a route description and a small map of Breda.
13.00	Lunch at NHTV
14.00 - 15.00	Introduction on the curriculum of the department of Transport, Town and Country Planning and Logistics by Mr. J.W. Proper, director of this department.
16.00	Welcomes drink
18.00	Dinner
± 19.30	Departure to your accommodation. This will be at a bungalow park about 15 minutes drive south from Breda.

Tuesday September 20

09.30 - 13.30	Visit to the company NV Haarlem in Haarlem

Wednesday September 21

11.00	Visit to company BVA in Raalte

Thursday September 22

± 12.00	Visit to the municipality Horst.

Friday September 23

Visit to the company Ruijters Parking BV in Maastricht
Departure to Poland.

Z dniem 1 października 1994 r.
mgr inż. Bogusław Przebinda przeszedł do pracy w firmie "DROMEX".
Na jego miejsce został przyjęty do pracy w Katedrze mgr inż. Witold Śladkowski.
(na etat asystenta).

prof. dr hab. Marian Tracz
Politechnika Krakowska
Instytut Dróg, Kolei i Mostów

W związku z dokonanym przeze mnie wyborem zmiany drogi życiowej i zakończeniem 19 - letniej pracy w centralnej administracji drogowej na rzecz pracy w wykonawstwie, pragnę złożyć na Pańskie ręce moje najserdeczniejsze podziękowania za miłą i cenną dla mnie współpracę z Panem osobiście oraz z pańskimi współpracownikami z Instytutu Dróg, Kolei i Mostów.

Odchodząc z organizacji po 24 latach pracy w RDP, CZDP i GDDP, w której pozostawiam wielu wspaniałych kolegów i przyjaciół, żywię głęboką nadzieję, iż nasze obustronne kontakty nie ucierpią z powodu zajęcia się przeze mnie inną sferą działalności na rzecz rozwoju polskich dróg.

Pozostając zawsze do usług składam Panu życzenia powodzenia w pracy zawodowej oraz szczęścia osobistego.

mgr inż. Henryk W. Ikwanty

Warszawa, 30 listopada 1994 r.

PLAN SEMINARIÓW NAUKOWYCH

KATEDRY BUDOWY DRÓG I INŻYNIERII RUCHU
INSTYTUTU DRÓG, KOLEI I MOSTÓW

w semestrze zimowym roku ak. 1994/95

Lp	Data	Prowadzący	Temat
1	17.XI.1994 r.	Prof.zw.dr hab.inż. **M. Tracz** Dr inż. **St. Gaca**	Sprawozdanie z pobytu w Holandii (Study Tour) Sprawozdanie z konferencji w Lille
2	1.XII.1994 r.	Pracownicy dydaktyczni Katedry	Omówienie i dyskusja programów nowych przedmiotów
3	15.XII.1994 r.	Mgr inż. **J. Bohatkiewicz**	Wpływ ograniczeń ruchu na poziom hałasu
4	12.I.1995 r.	Dr inż. **J. Chodur** Mgr inż. **J. Bieńkowicz**	Analiza efektywności sterowania ruchem na skrzyżowaniu w dłuższym czasie
5	26.I. 1995 r.	Dr inż. **W. Grzybowska**	Nowe tendencje w projektowaniu konstrukcji nawierzchni podatnych i sztywnych

Seminaria odbywają się w Sali Konsultacyjnej (pokój nr 19) Instytutu Dróg, Kolei i Mostów w godz. $11^{00} - 12^{30}$.

Kierownik Katedry

Prof. zw.dr hab. inż. Marian Tracz

Dnia 30 listopada 1994r odbyła się publiczna dyskusja nad rozprawą doktorską mgr inż. Wojciecha Salamona.

DZIEKAN I RADA WYDZIAŁU INŻYNIERII LĄDOWEJ
POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ im. TADEUSZA KOŚCIUSZKI w Krakowie

mają zaszczyt zaprosić na

PUBLICZNĄ DYSKUSJĘ NAD ROZPRAWĄ DOKTORSKĄ

mgr inż. JERZEGO WOJCIECHA SALAMONA

Temat rozprawy doktorskiej:

„Stan naprężenia i deformacji w zbrojonych, wielowarstwowych ośrodkach sprężystych"

Dyskusja odbędzie się dnia 30 listopada 1994 roku o godz. 9.15 w sali 304 III p. Wydziału Inżynierii Lądowej Politechniki Krakowskiej, ul. Warszawska 24

PROMOTOR: Prof. zw. dr hab. inż. GWIDON SZEFER (Politechnika Krakowska)

RECENZENCI: Prof. zw. dr hab. inż. STEFAN PIECHNIK (Politechnika Krakowska)
Prof. dr hab. inż. ANDRZEJ SAWICKI (IBW PAN Gdańsk)

Praca doktorska jest wyłożona do wglądu w Bibliotece Głównej Politechniki Krakowskiej, ul. Warszawska 24

WIMED®
Zakład Produkcji Znaków Drogowych
Zdzisław Dąbczyński
33-170 Tuchów ul.Długa 56 woj.tarnowskie Fax: (48 14) 525 404 Tel./Fax: (48 14) 525 276 Tel.:(48 14) 525 247 Tlx: 66684 wimed PL

Tuchów, dn. 15.09.94

POLITECHNIKA KRAKOWSKA
KATEDRA BUDOWY DRÓG I INŻYNIERII RUCHU

Prof. Zw. Dr Hab. Inż Marian Tracz

Pragnę niniejszym wyrazić gorące podziękowanie dla Pana za czynny udział w przygotowaniach i przeprowadzeniu forum technicznego pod nazwą "Nowoczesne oznakowanie - Polska" w czasie II Małopolskiego Spotkania Drogowców.

Niezwykła fachowość, szerokie spojrzenie na zakres spraw zawartych w tym temacie oraz doświadczenie i wprawa w poprowadzaniu dyskusji sprawiły, że zakończyła się ona sformułowaniem wielu niezwykle ciekawych i użytecznych wniosków oraz wywołała duże zainteresowanie wśród uczestników spotkania.

Jestem ogromnie rad, że z Pańską pomocą udało się wywołać tę twórczą i myślę pożyteczną dla naszego drogownictwa dyskusję.

Wyrażam wielką nadzieję, że uda nam się kontynuować owocną i twórczą współpracę z dwóch co prawda różnych płaszczyzn na których pracujemy, które jednak prowadzą do jednego celu, którym są lepsze polskie drogi.

Z wyrazami szacunku i podziękowania

Zdzisław Dąbczyński

KOMITET INŻYNIERII
LĄDOWEJ I WODNEJ PAN

Warszawa, dnia 15 listopada 1994 r.

Pan
Prof. dr. M. Tracz

Uprzejmie proszę o przybycie na zebranie plenarne Komitetu, które odbędzie się dnia 9 grudnia 1994 r., o godz. 10.30 w Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie sala 2604.

Porządek dzienny:

1. Przyjęcie protokółu z zebrania z dnia 14 października 1994 r.
2. Referat "Nowe tendencje w projektowaniu dróg i ulic" - prof. M. Tracz
3. Najnowsze osiągnięcia naukowe w zakresie działania Sekcji (przedstawiają Przewodniczący Sekcji po 5 min.)
4. Sprawy bieżące i wolne wnioski

SEKRETARZ NAUKOWY KOMITETU
Prof. dr Andrzej M. Brandt

PRZEWODNICZĄCY KOMITETU
Prof. dr Józef Głomb

Firma Handlowa
MARIA
Import-Export

Konto Bankowe:
BPH I O. KRAKÓW
nr.323402-47308-136

adres:
ul.Królowej Jadwigi 142A
30-212 Kraków, Poland



tel. 25-22-25

WESOŁYCH ŚWIĄT ORAZ SZCZĘŚLIWEGO NOWEGO ROKU 1995

ZYCZĄ: WŁAŚCICIEL I PRACOWNICY
FIRMY HANDLOWEJ "MARIA"

„MARIA"
HANDEL HURTOWY
PIOTR LORENC
30-210 Kraków
ul. Królowej Jadwigi 142 a

W dniu 21 grudnia 1994 roku odbyło się spotkanie wigilijne w którym udział wzięli:

Prof. M. Tracz
Dr inż. W. Grzybowska
Dr inż. J. Chodur
Dr inż. St. Gaca
Dr inż. St. Goudek
mgr inż. J. Bohatkiewicz
Dr inż. St. Radosz
mgr inż. J. Bieńkowicz
mgr inż. W. Sladkowski
dr inż. W. Salomon
inż. W. Sonnenberg
T. Szpala
A. Dobrowolski
W. Tracz
A. Cholewka
J. Schull
mgr inż. J. Wojtowicz - Dyr. DOOP (emeryt.)

ROK 1995

W dniach od 7.02 do 10.02.95r Prof. M. Trawa przebywał w Pradze na konferencji pt.:

W dniach od 21 - 23 marca 1995 r
mgr inż. Janusz Bohatkiewicz przebywał we Francji
w Lyon na sympozium EURO-NOISE '95, gdzie
wygłosił referat nt. "Effects of traffic conditions
on traffic noise at signalised intersection"
(autorzy referatu to: Prof. M. Tracz, J. Bohatkiewicz).

W dniach od 8 ÷ 14 marca 1995 r. pani
dr inż. Nanda Gryboska przebywała w Madrycie
na posiedzeniu Komisji RILEM: Reflective
cracking in Pavements.

2 czerwca 1995 r. (piątek)

8.00 – 9.00 Śniadanie
9.15 – 11.00 Ruch rowerowy
- Układ dróg rowerowych w Hadze (ref. holenderski Van Hulst, Moolenbeck)
- Ruch rowerowy a transport zbiorowy (prof. dr hab. arch. Michał Rościszewski)

11.00 – 11.30 Przerwa
11.30 – 12.00 Dyskusja
12.00 – 13.00 Uspokojenie ruchu
- Małe ronda (prof. dr hab. inż. Marian Tracz)
- Uspokojenie ruchu w polityce komunikacyjnej w Belgii (arch. M. Gullimme)

13.30 – 14.30 Przerwa (obiad)
15.00 – 16.30
- Koncepcje uspokojenia ruchu na tle rozwiązań organizacji ruchu i parkowania w centrum Krakowa (prof. dr hab. inż. Andrzej Rudnicki, mgr inż. Zbigniew Melanowski)
- Dyskusja

16.30 – 17.00 Podsumowanie seminarium i wnioski końcowe

INFORMACJE ORGANIZACYJNE

1. Nocleg z 1/2 czerwca 1995 r. zarezerwowano w hotelu „Tychy" ul. Krasickiego 10
2. Posiłki będą podawane w restauracji hotelu „Tychy"

W dniach od 21 - 23 marca 1995 r.
mgr inż. Janusz Bohatkiewicz przebywał we Francji
w Lyon na sympozjum EURO-NOISE'95, gdzie
wygłosił referat nt. "Effects of traffic conditions
on traffic noise at signalised interesection"
(autorzy referatu to: Prof. M. Trace, J. Bohatkiewicz).

W dniach od 8 ÷ 14 marca 1995 r. pani
dr inż. Nanda Grybowska przebywała w Madrycie
na posiedzeniu Komisji RILEM: Reflective
cracking in Pavements.

STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI
SEKCJA KOMUNIKACJI TOWARZYSTWA URBANISTÓW POLSKICH
REDAKCJA MIESIĘCZNIKA TRANSPORT MIEJSKI

uprzejmie informują, że

Pani/Pan

Szanowny Pan

MARIAN
TRACZ

Nr.Zapr.: 124

jest zaproszona/ny na seminarium

KOMUNIKACJA ROWEROWA I STREFY RUCHU USPOKOJONEGO W OBSZARACH ZURBANIZOWANYCH

Konferencja odbędzie się w dniach 1–2 czerwca 1995 r. w sali konferencyjnej Urzędu Miejskiego w Tychach, al. Niepodległości 49

PROGRAM SEMINARIUM

1 czerwca 1995 r. (czwartek)

10.00–11.00 Zbiórka i rejestracja uczestników w Tychach (Urząd Miasta)

11.00–12.40
- Otwarcie Obrad
- Powitanie uczestników przez Prezydenta Miasta Tychy
- Referat wprowadzający: Miasto Tychy — rozwój przestrzenny (prof. dr hab. Hanna Adamczewska-Wejchert)
- Aktualne tendencje w badaniach, studiach i projektowaniu układów dróg rowerowych (dr inż. Andrzej Zalewski)
- Układ dróg rowerowych w nowym mieście na przykładzie Tychów (dr inż. Andrzej Zalewski, inż. Norbert Gasz).

13.00–15.00 Przerwa (zakwaterowanie i obiad)

15.30–19.00 Wycieczka techniczna (Tychy — drogi rowerowe, Rybnik — małe ronda)

19.30–20.00 Kolacja

21.00–23.00 Wieczór w Śląskiej Karczmie Piwnej

INSTITUT FOR VEJE, TRAFIK OG BYPLAN • DANMARKS TEKNISKE UNIVERSITET

Bygning 115 • 2800 Lyngby
Telefon 45 25 _____
Telefon 45 93 64 11 (IVTB)
Telefax 45 93 64 12

TO TELEFAX NO.: 00 48 12 338451

TO: Institute of roads, railways & bridges

ATTENTION: Professor M. Tracz

TOTAL PAGES (incl. this one): 3

FROM TELEFAX NO.: + 45 45 93 64 12

SIGNED: [signature]

SUBJECT: _____

Professor Marian Tracz
Institute of roads, railways and bridges
Cracow University of Technology
Warszawska Street 24,
31-155 Cracow Poland

May 15, 1995

Dear Marian Tracz,

Thank you for your fax of 25.04.1995.

My wife will be happy to give two presentations, one on accident studies and preliminary Danish design guidelines for roundabouts and the other on the research topics and activities in her department. Her formal position is - I believe - deputy head of the Section of safety and environment at the Danish Road Directorate. Her responsibility is research.

Concerning my own activities I shall be happy to give information on curricula leading to master and Ph.-D. degrees at our institute and examples of thesis works here. I assume that this will be pretty much a kind of round table discussion with staff members.

On the research type lectures I would suggest that I prepare lectures on these topics:

- Recent Danish studies on accident prediction models at intersections, including roundabouts,

- Theoretical works on in-depth accident studies, Danish, Swedish and Finnish works. Examples of analyses. (I have a Finnish video showing some pedestrian accidents observed live at some distance. They are analysed in terms of kinematics. Would that be of interest?)

- Recent capacity studies at roundabouts and at non-signalised intersections. We have no observations concerning intersection near signals but I may comment on that. I suspect that you, Troutbeck and Brilon together would lead the way in this question?

- Comparisons between the safety at different transport modes in urban transportation. The study concerns door-to-door trips including pedestrian traffic and combinations of modes,

- Methods in effect studies related to safety: demonstration projects on comprehensive black spot work in four cities, effect study of a major motorway scheme in Odense and effect study method used at a roundabout construction study.

If this is too much for your anticipated program I suggest that you fairly shortly give me indications on which topics to select.

My travel plans now looks like this:

Departure Copenhagen in the morning on May 31, arriving in Warsaw around noon. I have bought a ticket to the train to Cracow but I am unable to reserve seats on a given train. I shall probably arrive in Cracow late afternoon. A precise address on the hotel in Cracow (and possible useful instructions) would be welcomed.

Departure Cracow in the morning June 6 for Warsaw. Staying there overnight. I have a hotel booking in Warsaw. Returning by plane from Warsaw on June 7.

We are both looking foreward to visit your country and looking foreward to many good discussions with you and your colleagues.

Sincerely yours

Niels O. Jørgensen

INSTITUT FOR VEJE, TRAFIK OG BYPLAN · DANMARKS TEKNISKE HØJSKOLE
BYGNING 115 · DK-2800 LYNGBY · TELEFON 45 93 12 22
TELEFON 45 93 64 11 (IVTB) · TELEFAX 45 93 28 60

Niels O. Jørgensen

INSTITUTE OF ROADS, TRANSPORT & TOWN PLANNING · TECHNICAL UNIVERSITY OF DENMARK
BUILDING 115 · DK-2800 LYNGBY · DENMARK · TELEPHONE +45 45 93 12 22 1526
TELEPHONE +45 45 93 64 11 (IVTB) · TELEFAX +45 45 93 28 60 · TELEX 37 529 DTHDIA DK

Road Directorate Denmark Ministry of Transport

Else Jørgensen
M. Sc. Civil Engineer
Traffic Safety and Environment

Danish Road Directorate
Niels Juels Gade 13, DK-1059 Copenhagen K, Denmark
Tel: +45 33 93 33 38, Fax: +45 33 93 07 12

June 5, 1995

A very interesting visit to Krakau must come to end by tomorrow. It has been useful in the academic sense and also in a more general sense. Krakau is an impressive cultural center. We have enjoyed it.

Niels Jørgensen

Else Jørgensen

KATEDRA BUDOWY DRÓG i INŻYNIERII RUCHU
POLITECHNIKA KRAKOWSKA
WYDZIAŁ INŻYNIERII LĄDOWEJ
INSTYTUT DRÓG, KOLEI i MOSTÓW
Prof.zw.dr hab.inż. Marian Tracz – Kierownik Katedry

31–155 Kraków ul.Warszawska 24
tel.(0–12) 21–81–51
telex: 032468 PL fax: 48–12–338451
E–mail: MT@SONYA.WIL.PK.EDU.PL

Kraków, 25 Maj 1995

Zaproszenie

Katedra Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu Politechniki Krakowskiej uprzejmie zaprasza do wzięcia udziału w wykładach gości z Danii, którzy będą przebywać w Politechnice Krakowskiej w ramach programu TEMPUS, a serię wykładów z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego przygotowali zgodnie z propozycjami Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Prof. Niels.O.Jorgensen z Instytutu Dróg, Transportu i Planowania Miast, Technical University of Denmark (Institute of Roads, Transport & Town Planning, Kopenhaga) i ***Pani Inż Else Jorgensen*** – Naczelnik Wydziału Bezpieczeństwa Ruchu i Środowiska w Duńskiej Dyrekcji Dróg zaprezentują następujące zagadnienia:

Czwartek 1.06.1995 r. godz. 11.00 (sala dydaktyczna Instytutu Dróg, Kolei i Mostów PK):

1. **Wstępne duńskie wytyczne do projektowania małych rond i studia brd na rondach** – *Pani Inż.Else Jorgensen.*
2. **Aktualne prace w zakresie modeli prognozowania wypadków na skrzyżowaniach, w tym na rondach** – *Prof.N.O.Jorgensen.*

Wykłady w języku angielskim będą tłumaczone.

Poniedziałek 5.06.1995 r. godz.13.30, Sala Senatu PK

1. **Metody ocen efektywności środków poprawy bezpieczeństwa ruchu** oraz **Badania szczegółowe wypadków drogowych w Skandynawii** – *Prof.N.O.Jorgensen.*
2. **Tematy prac badawczych prowadzonych przez Duńską Dyrekcję Dróg** – *Pani Inż. E.Jorgensen.*

Wykłady w języku angielskim będą tłumaczone.

KIEROWNIK KATEDRY
Tracz
prof. zw. dr hab. inż. Marian Tracz

CRACOW UNIVERSITY OF TECHNOLOGY
FACULTY OF CIVIL ENGINEERING
Department of Highway and Traffic Engineering
WARSZAWSKA STREET 24 , 31-155 CRACOW, POLAND TEL.48-12-218151, FAX: 48-12-338451,
Prof.zw.dr hab.inż. Marian Tracz **E-mail: MT@SONYA.WIL.PK.EDU.**

Prof.Niels.O.Jorgensen
Institute of Roads, Transport & Town Planning
Technical University of Denmark
Building 115, DK-2800 Lyngby
Denmark

Krakow, 12 June 1995

Dear Prof.Jorgensen,

My Co-workers and I were very glad that you, as the TEMPUS Programme Fellow, was able to visit Cracow University of Technology in the period 31 May-6 June 1995. We found the teaching and research information, given in the form of lectures, curriculum and research round table discussions - most helpful and instructive. We are gradually changing our curriculum and trying to offer new courses to our students, so the contents and forms of your presentations as well as round table discussions focused on the M.Sc. curricula in both universities have been of great value in our transformation and in the development of the new courses offered to civil engineering students in the areas of transportation and highway construction.

It was a pleasure to me, our staff and students and to invited guests from the highway administration, road police and research institutes to attend two sets of exceptionally interesting lectures, which you presented in Cracow University of Technology, entitled:
Thursday 1 May, 1995.
1. Recent Danish studies on accident prediction models - Prof.Niels.O.Jorgensen
2. Danish design guidelines for roundabouts - Ing.Else Jorgensen
3. Traffic safety at small roundabouts - Prof.Niels.O.Jorgensen & Ing.Else Jorgensen
Monday 5 June, 1995
4. Methods in effect studies related to safety- Prof.Niels.O.Jorgensen
5. In-depth accident studies in the Nordic countries, video film - Prof.Niels.O.Jorgensen
6. Research topic and activities - Ing.Else Jorgensen

On behalf of our Department I would like to thank you for visiting us and your friendly contribution to solving our problems in the areas of teaching and traffic safety. We will remember exciting discussions concerning teaching and engineering topics, particularly concerning various issues of traffic safety and small roundabouts.

I hope that our professional contacts will continue. With best regards to you and Mrs. Jorgensen.

Sincerely yours

Prof.dr hab.Marian Tracz

STOWARZYSZENIE
Inżynierów i Techników Komunikacji
KOŁO ZAKŁADOWE
przy Dyrekcji Okręgowej Dróg Publicznych
w Krakowie

L. dz. SITK/ 1/95

Kraków 12.05.1995 r.

Szanowny Pan
Prof. zw. dr. hab. inż. Marian Tracz

Szanowny Pan
dr inż. Stanisław Gaca

Instytut Dróg, Kolei i Mostów
Politechnika Krakowska

Z A P R O S Z E N I E

Zarząd Koła Zakładowego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji przy Dyrekcji Okręgowej Dróg Publicznych w Krakowie zaprasza Pana do udziału w X Dniach Technika w Okręgu Dróg Publicznych w Krakowie, z prośbą o wygłoszenie referatu w dniu 6 czerwca 1995 r. na temat:
"Uwarunkowania i problemy uspokojenia ruchu na drogach krajowych".

X Dni Technika odbędą się w Domu Wypoczynkowym "Górnik" w Zawoji w dniach 6 - 7 czerwca 1995 r.

Równocześnie prosimy o przedłożenie 1 egz. referatu w celu umieszczenia go w wydawnictwie SITK w Krakowie.
W załączeniu przedkładamy program przebiegu X Dni Technika.

Prezes Koła Zakładowego

(mgr inż. Stanisław Furman)

REKTOR
POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ
im. Tadeusza Kościuszki

RECTOR
CRACOW UNIVERSITY
OF TECHNOLOGY

Prof. zw. dr hab. Józef Nizioł

PL 31-155 Kraków, ul. Warszawska 24
Phone/Fax: (+48-12) 335773

Tlx: 0322468 pkpl
E-mail: r-0@admin.pk.edu.pl

PR-2/125 /95

Kraków,dnia 1995-05-29

Sz.Pan
Prof.zw.dr hab.inż. Marian TRACZ
Instytut Dróg, Kolei i Mostów
Wydział Inżynierii Lądowej
w miejscu

Zapraszam uprzejmie Pana jako promotora do wzięcia udziału w uroczstej promocji doktorów i doktorów habilitowanych, która odbędzie się dnia 23 czerwca 1995 r. o godz.11^{00} w Sali Senackiej Politechniki Krakowskiej /budynek główny I piętro/.

Promowani:
- dr inż. Lidia ŻAKOWSKA

Prof.zw.dr hab. Józef NIZIOŁ

Akademia Techniczno-Rolnicza
im. Jana i Jędrzeja Śniadeckich
Wydział Budownictwa i Inżynierii Środowiska
Katedra Budownictwa Drogowego

Al. prof. S.Kaliskiego 7
85 - 796 BYDGOSZCZ

tel. + 48 52 438-436
tel. + 48 52 438-430
Fax + 48 52 438-491
E-mail: zikwb@mail.atr.bydgoszcz.pl

6 grudnia 1995

Prof. zw. dr hab. inż. Marian Tracz

Katedra Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu
Politechnika Krakowska
Wydział Inżynierii Lądowej
Instytut Dróg, Kolei i Mostów
ul. Warszawska 25
31-155 Kraków

Z okazji Jubileuszu 50-lecia Wydziału Inżynierii Lądowej oraz Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu Politechniki Krakowskiej składam na ręce Pana Profesora serdeczne gratulacje. Niech następne lata będą równie udane i owocne. Wysoko cenimy sobie dotychczasową współpracę i mamy nadzieję, że w gronie Pana współpracowników również nas nie zabraknie.

W imieniu Zespołu

Kierownik Katedry
dr hab.inż.Tomasz Szczuraszek
Profesor ATR

W dniach 18÷24 września odbyła się XLI konferencja naukowa - KRYNICA 95. Sekretarzem naukowym części problemowej był Prof. Zb. M. Tracz. Referaty na konferencji wygłosili: Prof. M. Tracz, Dr. Gaca i Dr. H. Grygowska

XLI KONFERENCJA NAUKOWA
Komitetu Inżynierii Lądowej i Wodnej PAN
i Komitetu Nauki PZITB

KRYNICA '95

PROBLEMY NAUKOWO - BADAWCZE BUDOWNICTWA

Autostrady też mogą być „polityczne"

2300 km w 15 lat?

(INF. WŁ.) W Krynicy zakończyła się wczoraj XLI konferencja pt. „Problemy naukowo-badawcze budownictwa". Największe zainteresowanie prawie 600 uczestników spotkania wzbudził „Program budowy autostrad w Polsce". Zakłada on powstanie w ciągu 15 lat czterech autostrad o łącznej długości ponad 2300 km. Rocznie trzeba zatem będzie oddawać do użytku ok. 160 km autostrad (więcej niż obecnie posiadamy w całym kraju). Koszty fachowcy dziś określają na 6–8 mld dolarów, zatem roczne nakłady winny wynosić od 460 do 530 mln dolarów.

Prezes Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad Andrzej Patalas uważa, że w wyniku przetargów znajdą się inwestorzy, którzy podejmą ryzyko budowy w systemie koncesyjnym i później – eksploatacji, w celu zwrócenia poniesionych nakładów. Nie wszyscy podzielają optymizm prezesa. Dyrektor okręgowy dróg publicznych w Krakowie Jerzy Bajer i dyrektor warszawskiego „Dromexu" Jerzy Trepiński są zdania, że to państwo winno mieć wiodącą rolę w budowie autostrad.

Fachowcy dyskutowali też na temat wpływu autostrad na środowisko. Zdaniem prof. Mariana Tracza i prof. Kazimierza Flagi z Politechniki Krakowskiej, każda droga, a zatem i taka arteria stanowi poważne zagrożenie dla przyrody.

– *Dla części organizacji ekologicznych autostrada jest synonimem zupełnej degradacji natury. Są ludzie, którzy proponują, byśmy wszyscy się przesiedli na rowery. Mamy grupy nacisku, które protestują, kierując się partykularnymi interesami. Działają wreszcie ekolodzy, którzy mają konstruktywne podejście do sprawy. Zdają sobie oni sprawę z tego, że dostosowywanie istniejących dróg do potrzeb gwałtownie rozwijającego się ruchu prowadzi do dalszego pogarszania stanu naszego środowiska naturalnego, zaś koncentrowanie ruchu na autostradach może zmniejszyć uciążliwość komunikacji samochodowej* – podkreśla prof. Marian Tracz.

Budowa autostrad oznacza w terenach je otaczających m.in.: wzrost hałasu, zanieczyszczenie powietrza, wody, skażenie upraw, zajęcie terenów rolnych i przeznaczonych na rekreację, zmiany w krajobrazie, oddziaływanie na dobra kultury, dobra archeologiczne. Jednocześnie autostrady – jeśli są dobrze zaprojektowane, wybudowane i eksploatowane – dają oczywiste korzyści transportowe i ekonomiczne, a przy tym, przejmując ruch z innych dróg, wpływają na generalne obniżenie emisji spalin.

Ludzie zaangażowani w „Program" obawiają się nade wszystko „upolitycznienia" autostrad. Takie ogromne przedsięwzięcie świetnie się nadaje do prowadzenia gier politycznych. Jeden z naukowców zdradził w sekrecie, że np. nie weszła do programu trasa ze Szczecina do... Kaliningradu, ze względu na skojarzenia z hitlerowskimi żądaniami „korytarza".

Autostrady mają dać zatrudnienie 150 – 200 tysiącom ludzi. Choć mamy już wiele dobrych polskich firm, to jednak Agencji zależy na zachęceniu obcego kapitału. Za Odrą i Nysą trwa budowanie autostrad w dawnej NRD. Za rok, dwa, tam właśnie zwolni się ogromny potencjał przedsiębiorstw niemieckich, które będą miały najbliżej wejść z kapitałem i wykonawstwem do Polski. Czy ten fakt nie stanie się kolejnym elementem gry politycznej w naszym kraju? Zobaczymy...

PIOTR GRYŹLAK

XLI KONFERENCJA NAUKOWA
KILiW PAN i KN PZITB
"KRYNICA '95"

Marian TRACZ

Sekretarz Naukowy

Autostrady „tradycyjne" i „koncesyjne"

Tony betonu i... papierów

(INF. WŁ.) – *Tylko niektóre fragmenty autostrad będą finansowane w systemie tradycyjnym, w oparciu o budżet państwa, m.in. odcinek A 4 – Wrocław – Gliwice, modernizacja drogi z Krakowa do Katowic. Pozostałe autostrady będą budowane w oparciu o koncesje. Będzie to w sumie ponad 2000 tys. km. Otrzymujący koncesje będą musieli wybudować określone w umowach odcinki autostrad, a następnie je eksploatować. Budowa całej sieci autostrad ma trwać 15 lat, koszt orientacyjny to od 6 do 8 mld dolarów. Obliczamy, że „koncesjonariusze" będą na zwrot poniesionych nakładów musieli czekać od 25 do 35 lat* – powiedział wczoraj w Krynicy prezes Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad Andrzej Patalas.

W krynickiej konferencji – pt. „Problemy naukowo-badawcze budownictwa" – zorganizowanej przez Komitet Inżynierii Lądowej i Wodnej PAN oraz Politechnikę Krakowską bierze udział około 600 naukowców i praktyków.

Zanim jednak powstaną autostrady trzeba pokonać wiele problemów prawnych i organizacyjnych, choćby kwestie własności zier[illegible]. Oblicza się, że wywłaszczenia [illegible]wykup terenów w Polsce dotyc[illegible]yć będzie ponad 150 tys. obywateli.

Okazuje się jednak, że budowa autostrad to nie tylko tony betonu i asfaltu, ale również... papieru – dokumentów, opinii, specjalnych studiów.

Realizacja programu jest również uzależniona od zainteresowania inwestorów, którzy mają wyłożyć pieniądze, systemu gwarancji rządowych i bankowych.

Z ostrą krytyka rządowego programu wystąpił w Krynicy dyrektor „Dromexu" Jerzy Trepiński. – *Polska musi budować autostrady. Ale należy wprowadzić zróżnicowany system ich finansowania, to znaczy zarówno koncesyjny, jak i tradycyjny w oparciu o budżet. To państwo powinno być głównym inspiratorem i sponsorem tego gigantycznego przedsięwzięcia. Moim zdaniem ów program rządowy ma charakter polityczny. Jest bardzo optymistyczny. My budowniczowie z niecierpliwością czekamy na przejście od propagandy sukcesu do konkretów. A tych wciąż jednak brakuje.*

PIOTR GRYŹLAK

OGÓLNOPOLSKA IZBA GOSPODARCZA DROGOWNICTWA

31-542 Kraków
ul. Mogilska 25
tel. 012 11.60.80
012 11.60.22 w. 361
fax 012 11.68.02

OIGD 282/95

Kraków, 26 września, 1995

Szanowny Pan
prof. zw. dr hab. inż. Marian Tracz
KATEDRA BUDOWY DRÓG
I INŻYNIERII RUCHU DROGOWEGO
ul. Warszawska 24
KRAKÓW

W imieniu Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa oraz w imieniu własnym, pragnę serdecznie podziękować Panu Profesorowi za skuteczne przeniesienie problemów polskiego drogownictwa na forum polskiej Akademii Nauk za pośrednictwem XLI KONFERENCJI NAUKOWEJ Komitetu Inżynierii Lądowej i Wodnej PAN i Komitetu Nauki PZITB "KRYNICA' 95".

Pragnę poinformować, że Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa jest otwarta na współpracę ze światem nauki dla dobra szeroko rozumianego polskiego drogownictwa.

Licząc na owocną współpracę pozostaję z wyrazami szacunku.

PREZES

mgr inż. Grzegorz Stech

Konferencja naukowo-techniczna
PROBLEMY ADMINISTRACYJNE, TECHNICZNE I PRAWNE W UTRZYMANIU DRÓG LOKALNYCH MIEJSKICH
Zakopane, 28-29.09.1995.

Marian TRACZ
Kraków



XLI KONFERENCJA NAUKOWA
Komitetu Inżynierii Lądowej i Wodnej PAN
i Komitetu Nauki PZITB
" KRYNICA '95 "

KRAKÓW - KRYNICA

PROBLEMY NAUKOWO-BADAWCZE BUDOWNICTWA



INŻYNIERYJNO-TECHNICZNE PROBLEMY BUDOWY I EKSPLOATACJI AUTOSTRAD W POLSCE

Komunikat nr 1

19 - 24 września 1995 r.

Politechnika Krakowska
im. Tadeusza Kościuszki
Jubileusz 50-lecia, 1945-1995



ORGANIZATORZY KONFERENCJI

Komitet Inżynierii Lądowej i Wodnej PAN
Honorowy przewodniczący:
prof.dr hab.inż. Roman CIESIELSKI
Przewodniczący:
prof. dr hab.inż. Józef GŁOMB

Komitet Nauki PZITB
Przewodniczący:
prof. dr inż. Andrzej AJDUKIEWICZ

Politechnika Krakowska
Rektor:
prof. dr hab. Józef NIZIOŁ

przy współudziale:

Ministerstwa Edukacji Narodowej
Ministerstwa Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa
Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej
Komitetu Badań Naukowych

KOMITET ORGANIZACYJNY

Przewodniczący:
prof. dr hab.inż. Kazimierz FLAGA

Zastępcy przewodniczącego:
prof. dr hab.inż. Zbigniew MENDERA
prof. dr hab.inż. Janusz KAWECKI

Sekretarz naukowy części ogólnej:
prof. dr hab.inż. Krzysztof DYDUCH

Sekretarz naukowy części problemowej:
prof. dr hab.inż. Marian TRACZ

Zastępca sekretarza naukowego części problemowej:
dr hab.inż. Kazimierz FURTAK, prof. PK

Sekretarz organizacyjny :
dr inż. Leszek ZAJĄCZKOWSKI

Członkowie Komitetu:

dr hab.inż. Antoni STACHOWICZ, prof. PK
- dzickan Wydziału Inżynicrii Lądowcj,
dr hab.inż. Zbigniew JANOWSKI, prof. PK
dr hab.inż Andrzej RUDNICKI, prof. PK
mgr inż. Janina WÓJTOWICZ
- przewodnicząca Oddziału PZITB w Krakowie

Zespół Programowy współpracujący z Sekretarzem naukowym części problemowej:

Agencja Budowy Autostrad
- dyrektor: mgr inż. Andrzej PATALAS

Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych
- dyrektor generalny: dr inż. Tadeusz SUWARA

Sckcja Inżynicrii Komunikacyjncj KILiW PAN
- przewodniczący: prof. dr inż. Wojcicch SUCHORZEWSKI

ADRES KOMITETU ORGANIZACYJNEGO
(do korespondencji)

Politechnika Krakowska
Wydział Inżynierii Lądowej
Instytut Materiałów i Konstrukcji Budowlanych
"Krynica '95"
31-155 KRAKÓW, ul. Warszawska 24

tel./fax.: (0-12) 33 54 46 (przewodniczący)
oraz **tel./fax.:** (0-12) 33 46 89 (sekretarz organizacyjny)

KONTO BANKOWE KONFERENCJI

Politechnika Krakowska
Bank Przemysłowo-Handlowy w Krakowie,
Oddział IV w Krakowie Nr. 323415-1036
z dopiskiem :**" KRYNICA '95"**

1. INFORMACJE OGÓLNE

Już po raz 41. organizowana jest tradycyjna Konferencja Krynicka. Także i w 1995 roku przebiegać ona będzie w dwóch częściach: problemowej i ogólnej.

Część problemowa: 19 - 20.09.1995

Temat :

Inżynieryjno-techniczne problemy budowy i eksploatacji autostrad w Polsce

Część problemowa obejmować będzie następujące zagadnienia:
- **planowanie i projektowanie autostrad**
- **zagadnienia ekonomiczne i wpływ autostrad na środowisko**
- **budowa i eksploatacja autostrad**
- **obiekty inżynierskie**
- **miejsca obsługi podróżnych**

Referaty na część problemową będą zamawiane przez organizatorów we współpracy z Zespołem Programowym.

Część ogólna: 21 -24.09.1995

Temat:

Problemy naukowo-badawcze budownictwa

Część ogólna obejmować będzie nastepujące działy tematyczne:
1. **teoria konstrukcji**
2. **konstrukcje betonowe**
3. **konstrukcje metalowe**
4. **materiały budowlane**
5. **fizyka budowli**
6. **technologia i organizacja budownictwa**
7. **budownictwo ogólne**
8. **geotechnika**

Zapraszamy do zgłaszania referatów na tę część Konferencji. Powinny to być prace oryginalne, dotychczas nie publikowane. Do druku w materiałach konferencyjnych przyjęte będą prace zaopiniowane pozytywnie przez Komisje Nauki właściwych Oddziałów PZITB i zakwalifikowane przez Ogólnopolskie Kolegium Kwalifikacyjne.

Wystawy i promocje firm

W czasie Konferencji będą zorganizowane wystawy i sesje promocyjne firm budowlanych, drogowych, mostowych. Szczegółowe warunki uczestnictwa w wymienionych imprezach promocyjnych będą przekazane zainteresowanym po przesłaniu do organizatorów Konferencji deklaracji zaznaczonej w karcie wstępnego zgłoszenia uczestnictwa.

W dniach od 26÷30 września 85r. Pani dr inż. Wanda Grzybowska była z wizytą techniczną u producentów geotekstyliów Don & Low w Szkocji, Forfos, Edynburg.

Jubileusz 50-lecia Politechniki Krakowskiej im.Tadeusza Kościuszki 1945-1995

Politechnika Krakowska
ul. Warszawska 24
31-155 Kraków
tel/fax: 48-12-335773
E-mail: r-0@admin.pk.edu.pl

Kraków 2.10.1995

Informacja
dla zaproszonych na uroczystą inaugurację

Uprzejmie informuję, że zgodnie z programem uroczystości 50-lecia Uczelni inauguracja roku akademickiego, która odbędzie się 19 października br. o godz. 12.00 w Teatrze im. J.Słowackiego, poprzedzona zostanie uroczystym pochodem pracowników, studentów oraz gości Politechniki Krakowskiej, który wyruszy o godz. 11.00 spod budynku Wydziału Architektury PK przy ul. Kanoniczej 1 w kierunku Teatru.

Serdecznie zapraszajac do uczestnictwa w pochodzie bardzo proszę o przybycie na miejsce wymarszu z półgodzinnym wyprzedzeniem (o godz. 10.30). Czas ten potrzebny będzie na sformowanie pochodu i przebranie się osób występujących w togach i biretach.

Z poważaniem

Sekretarz Organizacyjny Komitetu Jubileuszowego

dr Stanisław Węglarczyk

Jubileusz 50-lecia
Politechniki Krakowskiej
im.Tadeusza Kościuszki 1945-1995

Rektor i Senat
Politechniki Krakowskiej

mają zaszczyt zaprosić na
uroczystą inaugurację
pięćdziesiątego pierwszego
roku akademickiego,
która odbędzie się
19 października 1995 roku
w Teatrze im. J. Słowackiego.
Początek inauguracji o godz. 12^{00}

Inauguracja zostanie poprzedzona
uroczystym pochodem władz,
pracowników i studentów,
który wyruszy z ul. Kanoniczej 1
o godz. 11^{00}.

Jubileusz 50-lecia
Politechniki Krakowskiej
im.Tadeusza Kościuszki 1945-1995

Program uroczystości
obchodów 50-lecia
Politechniki Krakowskiej

19 października 1995 roku

- 7^{30} - msza święta w Kolegiacie św. Floriana
- 11^{00} - pochód z ul. Kanoniczej do Teatru im. J. Słowackiego
- 12^{00} - inauguracja pięćdziesiątego pierwszego roku akademickiego w Teatrze im. J. Słowackiego
- 18^{00} - uroczysty koncert w Filharmonii
- Studenckie imprezy sportowe i kulturalne

20 października 1995 roku

- Uroczystości wydziałowe
- Spotkanie absolwentów Politechniki z władzami Uczelni
- Studenckie imprezy sportowe i kulturalne

REKTOR
POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ
im. Tadeusza Kościuszki
Prof. zw. dr hab. Józef Nizioł

Kraków, dnia 22.09.1995 r.

Szanowna Pani

Jubileusz 50-lecia

REKTOR
POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ
im. Tadeusza Kościuszki
Prof. zw. dr hab. Józef Nizioł

Kraków, dnia 22.09.1995 r.

Szanowna Pani
Inż. Wanda SONNENBERG

Z przyjemnością informuję o przyznaniu Pani

"Honorowej Odznaki PK "

którą odnaczani są wyróżniający się, wieloletni pracownicy naszej Uczelni.

Uroczystość wręczenia Odznaki odbędzie się w dniu Jubileuszowej Inauguracji roku akademickiego 19 października 1995 r. o godz. 10^{15} w zabytkowym budynku PK przy ul. Kanoniczej 1.

Zapraszając uprzejmie na tę uroczystość, w imieniu Władz Uczelni oraz swoim własnym składam Pani serdeczne gratulacje i życzę wszelkiej pomyślności.

Prof. zw. dr hab. Józef Nizioł

31-155 Kraków, ul. Warszawska 24, Poland tel/fax: (+48) -12 33 57 73 E-mail: r-0@admin.pk.edu.pl



Konferencja naukowo-techniczna
OCHRONA ŚRODOWISKA
W TRANSPORCIE
I BUDOWNICTWIE KOMUNIKACYJNYM
Zakopane, 12-13.10.1995.

Marian TRACZ
Kraków

W dniu 9 listopada Pan Prof. M. Tracz wziął udział w Międzynarodowej Konferencji Ochrony Środowiska w Łodzi gdzie wygłosił referat nt: "Zmiany oddziaływania systemu transportu na środowisko związane z budową autostrad"

PROGRAM KONFERENCJI

9 listopada, czwartek godz. 10.00

duża sala obrad Urzędu Miasta Łodzi

OTWARCIE KONFERENCJI
WYSTĄPIENIA GOŚCI

10.00 Otwarcie Konferencji. Powitanie gości.
Wystąpienie wprowadzające.
Wojewoda Łódzki - pan **Andrzej Pęczak**

10.30 Wystąpienie Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa
- pana **Stanisława Żelichowskiego**

10.45 Wystąpienie Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa - pani **Barbary Blidy**

11.00 Wystąpienie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej - pana **Bogusława Liberadzkiego**

11.15 Wystąpienie Wiceministra Kultury i Sztuki
- pana **Tadeusza Polaka**

11.30 - 12.00 PRZERWA

12.00 Wystąpienie Prezesa Państwowej Agencji Budowy Autostrad - pana **Andrzeja Patalasa**

12.15 Wystąpienie Przewodniczącego Senackiej Komisji Ochrony Środowiska - senatora **Ryszarda Ochwata**

12.30 Wystąpienie Przewodniczącego Sejmowej Komisji Ochrony Środowiska - posła **Jana Komornickiego**

12.45 Wystąpienie Dyrektora Biura Planowania Regionalnego CUP - **pana Wojciecha Michalskiego**

13.00 ***Wystąpienia gości zagranicznych***

13.30 - 15.00 OBIAD

15.00 Ekologiczne uwarunkowania przebiegu autostrad w województwie łódzkim - dr inż. **Tomasz Malinowski**

15.25 Strefy konfliktu autostrad ze środowiskiem, diagnozowanie i rozwiązywanie - dr **Krzysztof Szamałek**

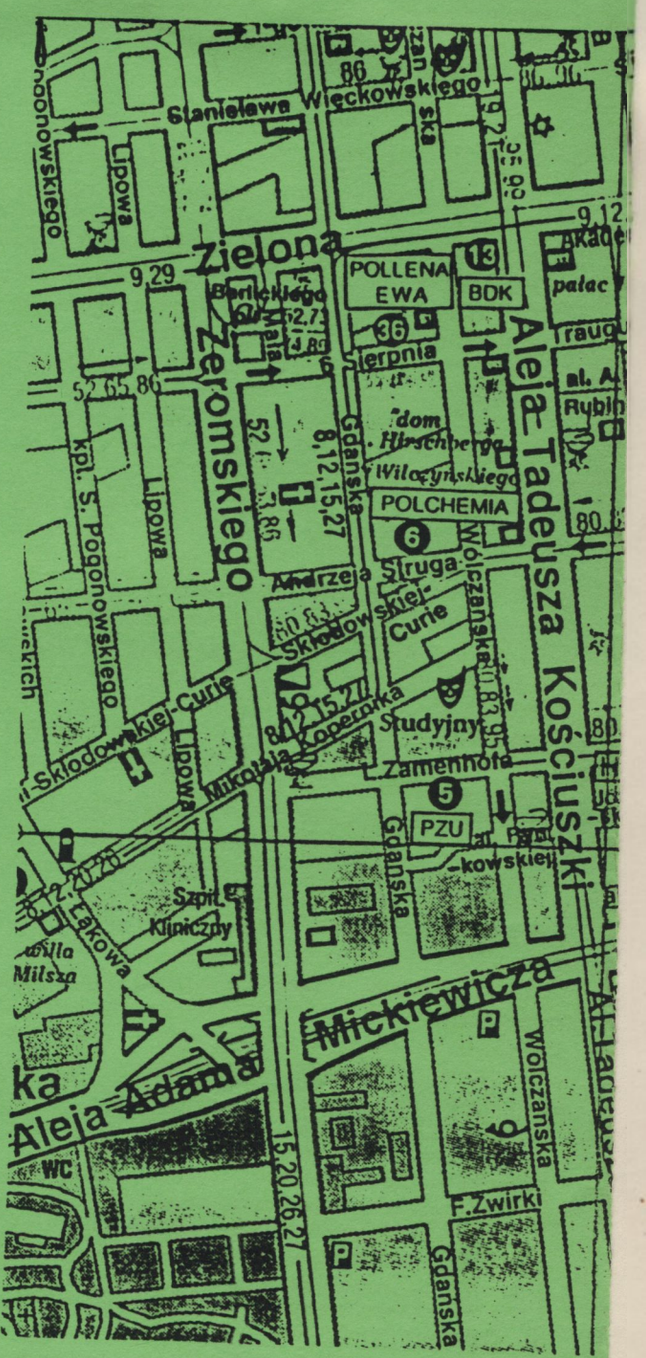
15.50 Przewidywany wpływ autostrad na środowisko przyrodnicze - prof. **Józef Kurowski**

16.15 Ocena oddziaływania na środowisko jako gwarancja ograniczenia ujemnego wpływu autostrad
- prof. **Jerzy Kołodziejski**, dr inż. **Tomasz Parteka**

16.40 Zmiany oddziaływania systemu transportu na środowisko związane z budową autostrad
- dr inż. **Stanisław Garlicki**, prof. **Marian Tracz**

17.05 - 19.00 DYSKUSJA

20.00 UROCZYSTA KOLACJA



W dniu 9 listopada Pan Prof. M. Trace
wziął udział w Międzynarodowej Konferencji
Ochrony Środowiska w Łodzi gdzie wygłosił referat
nt: "Zmiany oddziaływania systemu transportu na
środowisko związane z budową autostrad".

PROGRAM KONFERENCJI

9 listopada, czwartek godz. 10.00
duża sala obrad Urzędu Miasta Łodzi

OTWARCIE KONFERENCJI
WYSTĄPIENIA GOŚCI

10.00 Otwarcie Konferencji. Powitanie gości.
Wystąpienie wprowadzające.
Wojewoda Łódzki - pan **Andrzej Pęczak**

10.30 Wystąpienie Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa
- pana **Stanisława Żelichowskiego**

10.45 Wystąpienie Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa - pani **Barbary Blidy**

11.00 Wystąpienie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej - pana **Bogusława Liberadzkiego**

11.15 Wystąpienie Wiceministra Kultury i Sztuki
- pana **Tadeusza Polaka**

11.30 - 12.00 PRZERWA

12.00 Wystąpienie Prezesa Państwowej Agencji Budowy Autostrad - pana **Andrzeja Patalasa**

12.15 Wystąpienie Przewodniczącego Senackiej Komisji Ochrony Środowiska - **senatora Ryszarda Ochwata**

12.30 Wystąpienie Przewodniczącego Sejmowej Komisji Ochrony Środowiska - posła **Jana Komornickiego**

12.45 Wystąpienie Dyrektora Biura Planowania Regionalnego CUP - **pana Wojciecha Michalskiego**

13.00 ***Wystąpienia gości zagranicznych***

13.30 - 15.00 OBIAD

15.00 Ekologiczne uwarunkowania przebiegu autostrad w województwie łódzkim - dr inż. **Tomasz Malinowski**

15.25 Strefy konfliktu autostrad ze środowiskiem, diagnozowanie i rozwiązywanie - dr **Krzysztof Szamałek**

15.50 Przewidywany wpływ autostrad na środowisko przyrodnicze - prof. **Józef Kurowski**

16.15 Ocena oddziaływania na środowisko jako gwarancja ograniczenia ujemnego wpływu autostrad
- prof. **Jerzy Kołodziejski**, dr inż. **Tomasz Parteka**

16.40 Zmiany oddziaływania systemu transportu na środowisko związane z budową autostrad
- dr inż. **Stanisław Garlicki**, prof. **Marian Tracz**

17.05 - 19.00 DYSKUSJA

20.00 UROCZYSTA KOLACJA

10 listopada, piątek, godz. 10.00
duża sala obrad Urzędu Miasta Łodzi

10.00 - 11.00

Referat wprowadzający
Autostrady szansą dla regionu
- dr **Andrzej Cymerman**
Pełnomocnik Wojewody Łódzkiego ds. budowy autostrad

Uciążliwości wynikające z przebiegu autostrad

1. Zagrożenia złóż surowców mineralnych i wód podziemnych wynikające z budowy autostrad w Polsce - **Irena Olkowicz-Paprocka, Ryszard Podstolski, Bronisław Paczyński, Zbigniew Frankowski** - Państwowy Instytut Geologiczny w Warszawie.
2. Ograniczenia dla upraw rolnych - dr **Zbigniew Stasiak** - Okręgowa Stacja Chemiczno-Rolnicza w Łodzi
3. Zanieczyszczenie powietrza i uciążliwości akustyczne - mgr inż. **Andrzej Drożdżyk**, mgr inż. **Zbigniew Dembiński** - Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Łodzi

11.00 - 11.20 PRZERWA

11.20 - 12.15

Nadzwyczajne zagrożenia środowiska i system bezpieczeństwa autostrad

1. Zadania służb ekologicznych w przypadku katastrof transportowych.
- mgr **Jerzy Ludwiczak**, mgr inż. **Bogdan Koleszyński** -Państwowa Inspekcja Ochrony Środowiska, ZPNZ
2. Systemy ratowniczo-gaśnicze w rejonie autostrad
- dr **Ryszard Grosset**, inż. **Andrzej Wojnarowski** - Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej w Warszawie
3. Zabezpieczenie możliwości udzielania szybkiej pomocy w wypadkach na autostradach
-dr **Ryszard Lewandowski** - Wojewódzka Stacja Pogotowia Ratunkowego
4. Metody usuwania zanieczyszczeń ropopochodnych z gruntu i wód gruntowych
- mgr inż. **Antoni Milczyński** - Spentex-Poland Co. Ltd

12.15 - 13.00 DYSKUSJA

13.00 ZAKOŃCZENIE KONFERENCJI

MYŚLEĆ GLOBALNIE - DZIAŁAĆ LOKALNIE

na przykładzie programu budowy autostrad

Dążenie do integracji gospodarczej z państwami Europy Zachodniej musi obejmować włączenie krajowego systemu drogowego do europejskiego systemu autostrad i dróg szybkiego ruchu.
Unowocześnienie krajowego systemu drogowego będzie owocować zmniejszeniem zużycia paliw, zabezpieczeniem akustycznym najbardziej obciążonych dróg itp., a więc zmniejszeniem uciążliwości transportu. W odniesieniu do warunków lokalnych nie da się jednak uniknąć oddziaływania autostrad na środowisko. Uciążliwościom tym można przeciwdziałać, jeżeli potrafimy je już dziś przewidzieć.
Dlatego właśnie procedury ekologiczne związane z optymalizacją tras przebiegu autostrad są tak bardzo istotne. Uciążliwości, które mogą wystąpić w rejonie autostrad powinny być uwzględniane od momentu projektowania poprzez cały czas eksploatacji. Można je również likwidować działaniami lokalnymi.
Tematyka tegorocznej V Międzynarodowej Konferencji Ochrony Środowiska "Environment'95", która rokrocznie odbywa się w Łodzi obejmować będzie zagadnienia:
- program budowy autostrad,
- rozwój gmin przy autostradach,
- układ komunikacyjny i jego skutki dla przestrzeni,
- zagrożenia dla: powietrza, gleby, wód, klimatu akustycznego, flory i fauny, bezpieczeństwa zabytków kultury materialnej.

Konferencja Environment'95 odbywa się pod patronatem Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa Stanisława Żelichowskiego Przewodniczącego Sejmowej Komisji Ochrony Środowiska - Jana Komornickiego Przewodniczącego Senackiej Komisji Ochrony Środowiska - Ryszarda Ochwata

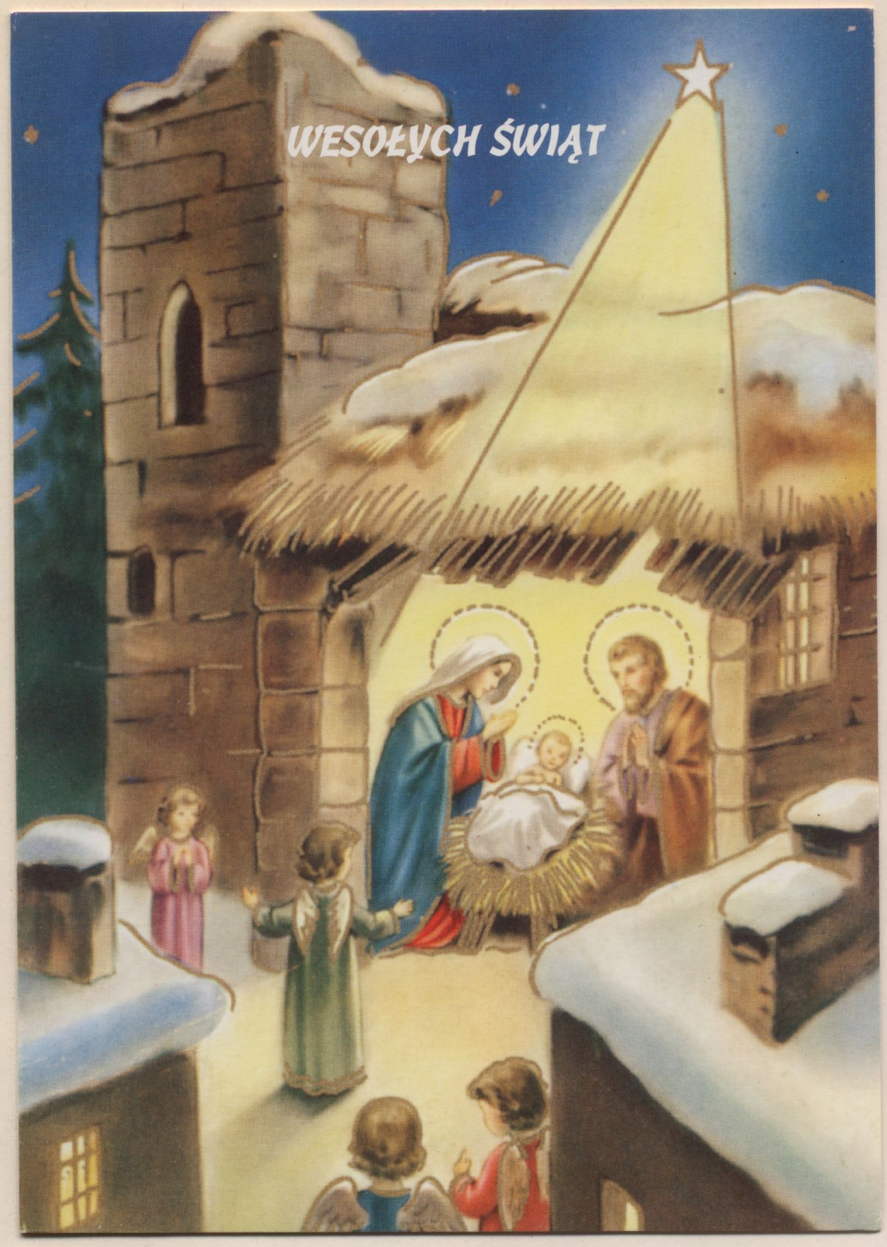
W miesiącu październiku 1995 r. rozpoczęli pracę w Katedrze Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu pracownicy:
mgr inż. Mirosław Bajor - pracownik techniczny,
mgr inż. Andrzej Zygmunt - pracownik naukowy.

Mirosław Bajor - zatrudniony od 15 października 1995 r.
Andrzej Zygmunt - zatrudniony od 15 września 1995 r.

Obrona pracy autorstwa ww. pt. „ANALIZA TECHNICZNO EKONOMICZNA LINII MIEJSKIEJ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ NA PRZYKŁADZIE KRAKOWA" dnia 15 września 1995 r. (zdjęcie).

Synteza powyższej pracy została przedstawiona jako referat na konferencji „TRADYCJA I PRZYSZŁOŚĆ MIEJSKIEJ KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ W POLSCE" i opublikowana w Zeszytach Naukowo - Technicznych Oddziału SIiTK w Krakowie Nr 8 (Zeszyt 39) .




WESOŁYCH ŚWIĄT

Zwłaszcza dziś żywo wspominacie
w białej, puszystej, zimowej szacie
drogą Wam zawsze Ziemię Ojczystą ...
W swym domu wigilię - jakże uroczystą:
wieczerza, kolędy, a później pasterką
w kościele pełnym zapachu świerką...
dom w woni świerka, jodły i sosny...
Niech Święta mają nastrój radosny,
upłyną w serdeczności,
a szczęścia i pomyślności
nieprzerwanego życzę potoku
w nadchodzącym Nowym Roku.

Kielce, 11.12.91

Szanowny Panie Profesorze,

Proszę przyjąć dla siebie i swojej Rodziny
serdeczne życzenia spokojnych i szczęśliwych
Świąt Bożego Narodzenia oraz wszystkiego
najlepszego w Nowym Roku.

Proszę również przekazać takie same życzenia
i pozdrowienia dla koleżanek
i kolegów z katedry

Bronisława Kowalkowska

ROK 1996

Komitet Organizacyjny Seminarium

Przewodniczący: dr inż. Stanisław **GONDEK**,

Członkowie: mgr inż. Mirosław **BAJOR**,
mgr inż. Witold **SLADKOWSKI**,
inż. Wanda **SONNENBERG**.

Adres dla korespondencji:

Komitet Organizacyjny Seminarium Naukowego
„Bezpieczne drogi"

Politechnika Krakowska
Wydział Inżynierii Lądowej
Katedra Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu,

ul. Warszawska 24
31–155 Kraków

tel. (12)–32–53–60 fax: (12)–33–84–51

e–mail: **MT@SONYA.WIL.PK.EDU.PL**
(przewodniczący Komitetu Naukowego)

SGACA@SONYA.WIL.PK.EDU.PL
(sekretarz naukowy)

STAN@SONYA.WIL.PK.EDU.PL
(przewodniczący Komitetu Organizacyjnego)

Termin Seminarium: 12.01.1996 r., piątek

Seminarium jednodniowe odbędzie się w oparciu o następujący ramowy program:

9^{30} – rejestracja uczestników
10^{00} – otwarcie seminariumi obrady
$12^{15} \div 13^{15}$ – przerwa obiadowa
$13^{15} \div 15^{30}$ – dalszy ciąg obrad, dyskusja, podsumowanie seminarium
16^{00} – kontynuacja dyskusji w ramach spotkania towarzyskiego

Warunki uczestnictwa w Seminarium

Przewiduje się udział 80 osób reprezentujących naukę i praktykę. Warunkiem uczestnictwa jest przesłanie na adres Komitetu Organizacyjnego zgłoszenia na załączonym formularzu i wniesienie opłaty w wysokości 30 zł (trzydzieści złotych) w nieprzekraczalnym terminie do 15 grudnia 1995 r. Kwotę 30 zł prosimy wpłacić na konto:

BPH
~~NBP~~ IV/O KRAKÓW 323415–1036
z dopiskiem: ***„BEZPIECZNE DROGI"***

W ramach opłaty organizatorzy zapewniają:
- materiały seminaryjne (wydanie dotowane przez MEN),
- obiad.

Koszty ewentualnych noclegów przy przyjeździe w przeddzień seminarium uczestnicy pokrywają niezależnie od wniesionej opłaty. Komitet Organizacyjny służy pomocą przy rezerwacji noclegów.

Politechnika Krakowska

Wydział Inżynierii Lądowej

Katedra Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu

zaprasza na

Seminarium Naukowe

Bezpieczne drogi

organizowane w ramach obchodów

jubileuszu 50–lecia Politechniki

Krakowskiej im. Tadeusza Kościuszki

pod patronatem

- ***Sekcji Inżynierii Komunikacyjnej Komitetu Inżynierii Lądowej i Wodnej PAN***
- ***Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego***

Komunikat nr 1

Komitet Naukowy Seminarium

Przewodniczący

prof. zw. dr hab. inż. Marian **TRACZ**
Politechnika Krakowska

Członkowie:

mgr inż. Andrzej **GRZEGORCZYK**
Dyrektor Biura BRD, MTiGM

dr inż. Wanda **GRZYBOWSKA**
Politechnika Krakowska

prof. dr hab. inż. Ryszard **KRYSTEK**
Politechnika Gdańska

mgr inż. arch. Janusz **SEPIOŁ**
Dyrektor Wydziału Polityki Regionalnej i Przestrzennej, UW

prof. zw. dr inż. Wojciech **SUCHORZEWSKI**
Politechnika Warszawska
przewodniczący Sekcji Inżynierii Komunikacyjnej KILiW PAN

mgr inż. Krzysztof **SZLENK**
Sekretarz Wojewódzkiej Rady BRD, UW

sekretarz naukowy

dr inż. Stanisław **GACA**
Politechnika Krakowska

Cel i tematyka Seminarium

Celem seminarium jest wymiana doświadczeń w zakresie badań nad rolą i wpływem infrastruktury drogowej na bezpieczeństwo ruchu oraz praktycznych wdrożeń drogowych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu i wynikających z tych doświadczeń możliwości doszkalania kadry inżynierskiej.

Na seminarium przewiduje się, jako wprowadzenie do dyskusji, prezentację następujących referatów zamawianych:

1. *Wprowadzenie do problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego* (M.Tracz).
2. *Rola prędkości i jej ograniczeń dla bezpiecznego ruchu* (S.Gaca).
3. *Wpływ cech powierzchniowych drogi na bezpieczeństwo ruchu* (W.Grzybowska).
4. *Wpływ ukształtowania drogi w przekroju poprzecznym i planie sytuacyjnym na bezpieczeństwo ruchu (K.Jamroz).*
5. *Wdrażanie drogowych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu – programy pilotażowe* (S.Walawski, K.Jamroz, S.Gaca, J.Bajer).
6. *Wpływ jakości oznakowania na brd* (Z.Dąbczyński) .
7. *Zagadnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego w kształceniu i badaniach naukowych w uczelniach technicznych* – dyskusja (W.Suchorzewski).

W/w referaty problemowe zostaną opracowane przez połączone zespoły specjalistów z różnych jednostek zaangażowanych merytorycznie w badaniach i działaniach na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Recenzowane referaty zostaną opublikowane w materiałach seminaryjnych, które uczestnicy seminarium otrzymają w dniu obrad.

Dnia 12 stycznia 1996 r w Krakowie odbyło się SEMINARIUM NAUKOWE "BEZPIECZNE DROGI" organizowane w ramach jubileuszu 50-lecia Politechniki Krakowskiej pod patronatem:

- Sekcji Inż. Komunikacyjnej Komitetu Inż. Lądowej i Wodnej PAN
- Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Obrady odbyły się w sali senackiej P.K.

Bezpieczne drogi

Podczas seminarium w Politechnice Krakowskiej naukowcy i drogowcy zastanawiali się, co robić, by polskie drogi były bezpieczne.

Teoretycznie wszystko jasne: trzeba budować dobre drogi, ograniczyć – gdzie niebezpiecznie – prędkość pojazdów, zobowiązać kierowców do ostrożności.

Tymczasem ofiar jest coraz więcej, bo polskie drogi nie są bezpieczne. Jeżdżą po nich pojazdy o bardzo zróżnicowanych możliwościach: od traktorów i przedpotopowych ciężarówek i furmanek, po superszybkie pojazdy. Równocześnie, co także jest charakterystyczne dla Polski, na prawie wszystkich drogach ruch dalekobieżny łączy się z lokalnym. Innym, tylko u nas spotykanym zjawiskiem, zwiększającym zagrożenie wypadkowe, jest ruch pieszy wzdłuż i w poprzek dróg.

Naukowcy postulują więc, by wszystkie nowo budowane drogi dostosowywać do standardów europejskich. To wymusi na projektantach odpowiednie ich zaplanowanie, a na wykonawcach prawidłową budowę. Nie będzie miejsca na tłumaczenie, iż zabrakło odpowiedniego materiału, a na poszerzenie brakuje pieniędzy.

Uczestnicy seminarium zapoznali się z wynikami wdrażanych już w Polsce programów pilotażowych w Warszawie, Gdańsku i Krakowie.

Program warszawski obejmuje usprawnienie ruchu na przejściach dla pieszych w małych miastach i osiedlach, na terenach pozamiejskich oraz modernizację skrzyżowań z wprowadzeniem małych rond. W Gdańsku badano stan bezpieczeństwa dzieci w drodze do szkoły. Idea krakowskiego programu pilotażowego sprowadziła się do badań nad wpływem prędkości pojazdów na bezpieczeństwo. **(mas)**

Kronika Krakowska 15 12.01.96

Ranking zabezpieczeń

W trzech województwach (warszawskim, gdańskim i krakowskim) prowadzony jest pilotażowy program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ma on przynieść szacunkowe ustalenie „zysków" po zmniejszeniu się ilości wypadków w miejscach, w których wprowadzono zmiany w organizacji ruchu, dokonano nieznacznej przebudowy, postawiono dodatkowe znaki drogowe. W Krakowskiem do „pilotażu drogowego" wybrano trzy odcinki: 22-kilometrowy Kraków – Targowisko (odcinek A-4 w kierunku Tarnowa), 22-kilometrowy Kraków – Przeginia (w kierunku Olkusza) i 36-kilometrowy Kraków – Pcim (w kierunku Zakopanego).

W ciągu 2 lat Dyrekcja Okręgowa Dróg Publicznych wyda na ten cel 2,3 mld starych zł, z czego 2 mld na realizację projektów (obecnie Katedra Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu kończy opracowania). Częściowo zostały już wdrożone rozwiązania z zakresu dodatkowego oznakowania oraz nadzoru prędkości. Rok temu przy drodze w Przegini pojawił się radarowy wyświetlacz prędkości, na widok którego początkowo większość kierowców natychmiast zwalniała o ok. 10 km/h, ale po jakimś czasie część z nich ponownie nic sobie nie robiła z ograniczeń. W dalszej kolejności nacisk zostanie położony na rozwiązania ułatwiające pieszym przekraczanie drogi, chroniące ruch pieszych wzdłuż drogi oraz wymuszające redukcje prędkości do dozwolonej.

– *Trudno precyzyjnie określić środki zaoszczędzone w wyniku zmniejszenia się ilości wypadków, bo nie można wycenić życia ludzkiego* – twierdzi Jerzy Bayer, dyrektor DODP. – *Ale możliwe jest ustalenie, ile kosztowałoby leczenie poszkodowanych i jakie straty materialne spowodowałyby wypadek. To w porównaniu z poniesionymi kosztami na konkretne zadania i oceną ich skuteczności może stworzyć listę preferowanych zmian zmierzających do szybkiej poprawy bezpieczeństwa na drodze.*" Według prof. Mariana Tracza z Politechniki Krakowskiej, nie ma prostych i równocześnie tanich rozwiązań, lecz to nie oznacza, że nie należy nic robić w tym względzie. – *Propaganda i informacja o zagrożeniach na drodze będzie efektywna dopiero wtedy, gdy równolegle pójdzie za tym rozbudowa infrastruktury* – dodaje Marian Tracz. **(GEG)**

12. stycznia 1996

Ranking zabezpieczeń

W trzech województwach (warszawskim, gdańskim i krakowskim) prowadzony jest pilotażowy program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ma on przynieść szacunkowe ustalenie „zysków" po zmniejszeniu się ilości wypadków w miejscach, w których wprowadzono zmiany w organizacji ruchu, dokonano nieznacznej przebudowy, postawiono dodatkowe znaki drogowe. W Krakowskiem do „pilotażu drogowego" wybrano trzy odcinki: 22-kilometrowy Kraków – Targowisko (odcinek A-4 w kierunku Tarnowa), 22-kilometrowy Kraków – Przeginia (w kierunku Olkusza) i 36-kilometrowy Kraków – Pcim (w kierunku Zakopanego).

W ciągu 2 lat Dyrekcja Okręgowa Dróg Publicznych wyda na ten cel 2,3 mld starych zł, z czego 2 mld na realizację projektów (obecnie Katedra Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu kończy opracowania). Częściowo zostały już wdrożone rozwiązania z zakresu dodatkowego oznakowania oraz nadzoru prędkości. Rok temu przy drodze w Przegini pojawił się radarowy wyświetlacz prędkości, na widok którego początkowo większość kierowców natychmiast zwalniała o ok. 10 km/h, ale po jakimś czasie część z nich ponownie nic sobie nie robiła z ograniczeń. W dalszej kolejności nacisk zostanie położony na rozwiązania ułatwiające pieszym przekraczanie drogi, chroniące ruch pieszych wzdłuż drogi oraz wymuszające redukcje prędkości do dozwolonej.

– *Trudno precyzyjnie określić środki zaoszczędzone w wyniku zmniejszenia się ilości wypadków, bo nie można wycenić życia ludzkiego* – twierdzi Jerzy Bayer, dyrektor DODP. – *Ale możliwe jest ustalenie, ile kosztowałoby leczenie poszkodowanych i jakie straty materialne spowodowałyby wypadek. To w porównaniu z poniesionymi kosztami na konkretne zadania i oceną ich skuteczności może stworzyć listę preferowanych zmian zmierzających do szybkiej poprawy bezpieczeństwa na drodze."* Według prof. Mariana Tracza z Politechniki Krakowskiej, nie ma prostych i równocześnie taniech rozwiązań, lecz to nie oznacza, że nie należy nic robić w tym względzie. – *Propaganda i informacja o zagrożeniach na drodze będzie efektywna dopiero wtedy, gdy równolegle pójdzie za tym rozbudowa infrastruktury* – dodaje Marian Tracz. **(GEG)**

Gazeta Wyborcza 15.01.96

Naukowcy na drodze

Badania prowadzone w Politechnice Krakowskiej dowiodły m.in., że optymalna szerokość drogi wynosi 6,5-7 metrów, a oddzielenie pasów jezdni wpływa na zmniejszenie liczby wypadków.

W zeszły piątek w PK odbyło się seminarium pt. „Bezpieczne drogi", w którym uczestniczyli naukowcy, projektanci i administratorzy dróg oraz przedstawiciele policji. Organizatorem spotkania był prof. Marian Tracz z Instytutu Inżynierii Drogowej i Kolejowej PK. – Wiemy, gdzie są niebezpieczne miejsca na drogach i wskazujemy je odpowiednim służbom, znamy też błędy popełnione przy projektowaniu dróg. Wiedzą tą staraliśmy się podczas seminarium podzielić z innymi – powiedział prof. Tracz.

JK

RAJ 13 – 14 stycznia 1996 r.

Bezpieczne drogi

Podczas seminarium w Politechnice Krakowskiej naukowcy i drogowcy zastanawiali się, co robić, by polskie drogi były bezpieczne.

Teoretycznie wszystko jasne: trzeba budować dobre drogi, ograniczyć – gdzie niebezpiecznie – prędkość pojazdów, zobowiązać kierowców do ostrożności.

Tymczasem ofiar jest coraz więcej, bo polskie drogi nie są bezpieczne. Jeżdżą po nich pojazdy o bardzo zróżnicowanych możliwościach: od traktorów i przedpotopowych ciężarówek i furmanek, po superszybkie pojazdy. Równocześnie, co także jest charakterystyczne dla Polski, na prawie wszystkich drogach ruch dalekobieżny łączy się z lokalnym. Innym, tylko u nas spotykanym zjawiskiem, zwiększającym zagrożenie wypadkowe, jest ruch pieszy wzdłuż i w poprzek dróg.

Naukowcy postulują więc, by wszystkie nowo budowane drogi dostosowywać do standardów europejskich. To wymusi na projektantach odpowiednie ich zaplanowanie, a na wykonawcach prawidłową budowę. Nie będzie miejsca na tłumaczenie, iż zabrakło odpowiedniego materiału, a na poszerzenie brakuje pieniędzy.

Uczestnicy seminarium zapoznali się z wynikami wdrażanych już w Polsce programów pilotażowych w Warszawie, Gdańsku i Krakowie.

Program warszawski obejmuje usprawnienie ruchu na przejściach dla pieszych w małych miastach i osiedlach, na terenach pozamiejskich oraz modernizację skrzyżowań z wprowadzeniem małych rond. W Gdańsku badano stan bezpieczeństwa dzieci w drodze do szkoły. Idea krakowskiego programu pilotażowego sprowadziła się do badań nad wpływem prędkości pojazdów na bezpieczeństwo. **(mas)**

GK 26.01.86

Szorstkie, bardziej bezpieczne

Poprawiane drogi

Poprawiana droga nigdy nie jest doskonała. Najbardziej wymownym przykładem rozmijania się oczekiwań kierowców z rzeczywistym standardem drogi jest dwujezdniowy odcinek Kraków — Zakopane (do Myślenic). Droga jest traktowana jako ekspresowa, a skutki rozwijania na niej nawet nie nadmiernych prędkości — tragiczne.

Polska jest jednym z niewielu krajów, gdzie z powodu dużego ruchu pieszego budowano dość szerokie pobocza ziemne, na które następnie zaczęto nakładać nawierzchnie bitumiczne. Zmieniła się jednak ich funkcja, oprócz wozów konnych i rowerzystów, z poboczy zaczęli korzystać kierowcy pojazdów ciężarowych. Poprawiły się więc warunki jazdy, wzrosła prędkość podróży, ale równocześnie pogorszyło się bezpieczeństwo pieszych, zwłaszcza po zmroku. Np. na drodze Kraków – Tarnów 2,5 razy wzrosła ilość potrąceń pieszych przez samochody ciężarowe.

Polskie drogi rozbudowywane są głównie metodą kolejnych modernizacji, tj. przez zwiększanie promieni łuków, poszerzanie jezdni i poboczy, poprawianie widoczności, zwiększanie nośności itp. Wielokrotnie ogłaszane były i wstrzymywane plany budowy autostrad. W tej sytuacji tylko niewiele dróg zbudowano od nowa. Inaczej w Czechosłowacji, gdzie rozpoczęto budowę autostrad, nie modernizując sieci dróg dwupasmowych, dwukierunkowych.

Istotny wpływ na bezpieczeństwo ruchu ma rodzaj nawierzchni. Szorstka jest bardziej bezpieczna. Niestety, badania nad jakością nawierzchni są skomplikowane i czasochłonne. Prowadzi się je na ogół w ośrodkach akademickich. Możemy jednoznacznie stwierdzić, które z krakowskich ulic są najbardziej śliskie. Zespół badawczy z PK, Wanda Grzybowska, Dorota Kołdras i Dominik Widera ostrzegają przed mostem Dębnickim, Wielicką, Kamieńskiego, Nowohucką. Most Dębnicki zajmuje pierwsze miejsce w ilości wypadków na 100 m długości ulicy. To, że nie ma tu ofiar zwdzięczamy tylko temu, że auta poruszają się w ślimaczym tempie.

Na temat bezpiecznych dróg dyskutowano podczas Ogólnopolskiego Seminarium Naukowego w Politechnice Krakowskiej. Przewodniczył prof. Marian Tracz, kierownik Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu.

(mas)

Kolumnę redaguje Anna Lubertowicz-Sztorc

Poniżej zdjęcie z obrad i spotkania dziennikarzy.















Spawcy
Spotkania
G. Dąbczyński





Lista uczestników seminarium "Małe Ronda" - poniedziałek 13 V 1996 r.

Lp	nr	Dane personalne				Adres i kontakt	wpł	Uwagi
		Tytuł nauk.	Imię	Nazwisko	Instytucja	Miasto	ata	
1	27	mgr inż.	Kazimierz	Adamczyk	Urząd Wojewódzki	Piotrków Tryb.	x	
2	10	mgr inż.	Bronisław	Bawołek	WDDM	Rzeszów	x	
3	22	mgr inż.	Bogusław	Bernard	MZDiM	Chorzów	x	
4	8	mgr inż.	Monika	Bielewska	MZD	Radom	x	
5	34		Dorota	Błachuta	UM	Żywiec	x	
6	25	mgr inż.	Wiesław	Budzyński	BPBK	Kielce	x	
7	38	mgr inż.	Urszula	Chmiel	MZD	Bielsko-Biała	x	
8	14	inż.	Elżbieta	Czerw	UW	Kielce	x	
9	43	mgr inż.	Roman	Florek	ZD	Bielsko-Biała		
10	54	mgr inż.	Jerzy	Fojcik	"SERVIS-DROGOWY"	Bielsko-Biała	x	
11	44	mgr inż.	Małgorzata	Gaca	Signalco	Kraków	x	
12	53	inż.	Zofia	Gajewska	Projekt. Dróg i Ulic	Bielsko-Biała		
13	41	inż.	Krzysztof	Gałka	UM - Miejski ZD	Kalisz	x	
14	39	mgr inż.	Grzegorz	Glanowski	MZD	Bielsko-Biała	x	
15	19	techn.drog.	Leszek	Grajczak	UM	Gniezno	x	
16	49	mgr inż.	Tadeusz	Jóźwik	TRANSPROJEKT	Krakow	x	
17	7	mgr inż.	Ewa	Karbowiak	ZD i Komunik.	Wrocław	x	
18	51	mgr inż.	Inga	Kłosowicz	ZD	Tarnów		
19	11	mgr inż.	Stanisława	Konieczkowska	WDDM	Rzeszów	x	
20	2	mgr inż.	Janusz	Koper	Urząd Miejski	Żory	x	
21	9	mgr inż.	Piotr	Korpal	MZD	Radom	x	
22	42	mgr inż.	Urszula	Kosman	ZD	Bielsko-Biała		
23	5	mgr inż. arch	Tadeusz	Kostoń	Urząd Miejski	Ruda Śląska	x	
24	37	mgr inż.	Andrzej	Kostyński	MZD	Bielsko Biała	x	
25	26	mgr inż.	Zenon	Kubicki	BPBK	Kielce	x	
26	18	mgr inż.	Elżbieta	Kurzewska	MZD	Kędzierzyn-Koźle	x	
27	50		Elżbieta	Kwaśniak	DODP	Kielce	x	
28	52	mgr inż.	Kazimierz	Malczyk	Usługi Projektowe	Wadowice		
29	28	mgr inż.	Małgorzata	Manna	MZD	Nowy Sącz		
30	23	mgr inż.	Barbara	Morawiec	UM	Łódź		
31	30	mgr inż.	Tadeusz	Najdzień	UM Wydz.Organiz.	Katowice	x	
32	15	mgr inż.	Roman	Nowak	WDDM	Zamość	x	

Lista uczestników seminarium "Małe Ronda" - poniedziałek 13 V 1996 r.

Lp	nr	Dane personalne				Adres i kontakt	wpłata	Uwagi
		Tytuł nauk.	Imię	Nazwisko	Instytucja	Miasto		
33	31	mgr inż.	Bogusław	Nowak	UM Wydz. Organiz.	Katowice	x	
34	33	mgr inż.	Elwira	Nowak	UM Wydz. Komun.	Wrocław		
35	1	inżynier	Włodzimierz	Orczykowski	WDDM	Kalisz	x	
36	45	mgr inż.	Krzysztof	Pierzchała	AUTOSTRADA	Kraków		
37	21	inż.	Eugeniusz	Piłat	UM	Dzierżoniów	x	
38	13	mgr inż.	Ryszard	Przybyszewski	MZD	Toruń	x	
39	29	mgr inż.	Tomasz	Radzikowski	Urząd Wojewódzki	Olsztyn		
40	46	mgr inż.	Andrzej	Sieczka	TRANSPROJEKT	Kraków	x	
41	16	mgr inż.	Mirosław	Sieja	MZD	Kędzierzyn-Koźle	x	
42	4	mgr inż.	Władysław	Sienkiewicz	Urząd Miejski	Żory	x	
43	48	mgr inż.	Grażyna	Skoplak	TRANSPROJEKT	Kraków	x	
44	6	mgr inż.	Jan	Sontowski	Urząd Miejski	Koszalin	x	
45	32	mgr inż.	Dorota	Stanek	UM Wydz. Komun.	Wrocław		
46	40	mgr inż.	Jerzy	Szadkowski	ZDMiZ	Koszalin	x	
47	47	mgr inż.	Maciej	Szarkowski	TRANSPROJEKT	Kraków	x	
48	55		Aleksander	Szydłowski	DODP	Katowice		
49	36	mgr inż.	Wojciech	Waluś	MZD	Bielsko-Biała	x	
50	35	mgr inz.	Zygmunt	Warat	UM	Jaworzno	x	
51	17	inż.	Ryszard	Warmiński	MZD	Kędzierzyn-Koźle	x	
52	3		Henryk	Wieczorek	Urząd Miejski	Żory	x	
53	24	mgr inż.	Sławomir	Zdrojewski	Zakł.Tech. Komunalnej	Żory	x	
54	12	mgr inż.	Bogdan	Zduleczny	BIR	Kraków	x	
55	20		Danuta	Żulewska	UW Wydz. Infrast.Tech.	Wałbrzych	x	

Lista uczestników seminarium "Małe Ronda" - poniedziałek 13 V 1996 r.

Lp	nr	Dane personalne				Adres i kontakt	wpł	Uwagi
		Tytuł nauk.	Imię	Nazwisko	Instytucja	Miasto	ata	
33	31	mgr inż.	Bogusław	Nowak	UM Wydz. Organiz.	Katowice	x	
34	33	mgr inż.	Elwira	Nowak	UM Wydz. Komun.	Wrocław		
35	1	inżynier	Włodzimierz	Orczykowski	WDDM	Kalisz	x	
36	45	mgr inż.	Krzysztof	Pierzchała	AUTOSTRADA	Kraków		
37	21	inż.	Eugeniusz	Piłat	UM	Dzierżoniów	x	
38	13	mgr inż.	Ryszard	Przybyszewski	MZD	Toruń	x	
39	29	mgr inż.	Tomasz	Radzikowski	Urząd Wojewódzki	Olsztyn		
40	46	mgr inż.	Andrzej	Sieczka	TRANSPROJEKT	Kraków	x	
41	16	mgr inż.	Mirosław	Sieja	MZD	Kędzierzyn-Koźle	x	
42	4	mgr inż.	Władysław	Sienkiewicz	Urząd Miejski	Żory	x	
43	48	mgr inż.	Grażyna	Skoplak	TRANSPROJEKT	Kraków	x	
44	6	mgr inż.	Jan	Sontowski	Urząd Miejski	Koszalin	x	
45	32	mgr inż.	Dorota	Stanek	UM Wydz. Komun.	Wrocław		
46	40	mgr inż.	Jerzy	Szadkowski	ZDMiZ	Koszalin	x	
47	47	mgr inż.	Maciej	Szarkowski	TRANSPROJEKT	Kraków	x	
48	55		Aleksander	Szydłowski	DODP	Katowice		
49	36	mgr inż.	Wojciech	Waluś	MZD	Bielsko-Biała	x	
50	35	mgr inz.	Zygmunt	Warat	UM	Jaworzno	x	
51	17	inż.	Ryszard	Warmiński	MZD	Kędzierzyn-Koźle	x	
52	3		Henryk	Wieczorek	Urząd Miejski	Żory	x	
53	24	mgr inż.	Sławomir	Zdrojewski	Zakł.Tech. Komunalnej	Żory	x	
54	12	mgr inż.	Bogdan	Zduleczny	BIR	Kraków	x	
55	20		Danuta	Żulewska	UW Wydz. Infrast.Tech.	Wałbrzych	x	

Projektowanie infrastruktury drogowej (L-21)

114380	BIERNACKA	KAROLINA
114384	BORCZYK	JUSTYNA KONSTANCJA
114386	BUREK	ARTUR PAWEŁ
114390	CHMURA	JOANNA KATARZYNA
114395	CIEŚLAR	JULIA PATRYCJA
114250	DOLIŃSKI	KRZYSZTOF KAMIL
114421	Garbacz	Magdalena
115776	HERZOG	RAFAŁ GRZEGORZ
114293	KRAWIEC	ANNA MARIA
107706	KURNYTA	KRZYSZTOF ANDRZEJ
107763	MURZYN	PAWEŁ STANISŁAW
115805	NOGACKA	KATARZYNA ANNA
114517	OLESZKOWICZ	BARBARA MONIKA
114529	PAWLAK	MARCIN
114535	PIERZCHAŁA	PAULINA IWONA
114819	ROKITA	PAWEŁ
115818	SIUTA	TADEUSZ STANISŁAW
114580	TOMCZYK	KRZYSZTOF
107903	WALKOSZ	ADAM MACIEJ
114591	WAŻYDRĄG	JAKUB MARCIN
112763	WIĘCEK	KAROLINA MAŁGORZATA
114595	WOJNAROWSKI	MICHAŁ LESZEK
114599	WRÓBLEWSKI	JAROSŁAW MAREK
107925	WYSZYŃSKI	RAFAŁ MICHAŁ

Lista uczestników seminarium "Małe Ronda" - wtorek 14 V 1996 r.

Lp	nr	Dane personalne				Adres i kontakt	wpł	Uwagi
		Tytuł nauk.	Imię	Nazwisko	Instytucja	Miasto	ata	
1	54	mgr inż.	Andrzej	Adach	ZD	Tomaszów Lub.	x	
2	61	mgr	Jerzy	Balcewicz	ZD	Szczytno	x	
3	51	mgr inż.	Marek	Bereżecki	DODP	Poznań	x	
4	37	mgr inż.	Cecylia	Biadaszkiewicz	"PRO-ECO"	Wrocław	x	
5	43	mgr inż.	Lesław	Bichajło	Pol.Rzeszowska	Rzeszów	x	
6	25	inż.	Maria	Burzyńska	DODP	Opole	x	
7	87	mgr inż.	Dariusz	Buziuk	"PROMOST	Zielona Góra	x	
8	67	mgr inż.	Feliks	Celiński	WDDM	Lublin	x	
9	55	mgr	Jan	Chałabis	P.Lubelska	Lublin	x	
10	6	dr inż.	Andrzej	Cielecki	Politechnika Warszawska IDiM	Warszawa	x	
11	56	dr inż.	Janusz	Cieśliński	BPRSD	Kraków	x	
12	8	student	Ziemowit	Cyndrowski	Politechnika Warszawska IDiM	Warszawa	x	
13	1		Magdalena	Drabik	Pracownia Projektowa"INŻKOM"	Bielsko-Biała	x	
14	13	inż.	Antoni	Dyna	P.W."POLTRAS" Sp.z o.o	Białystok	x	
15	46	mgr inż.	Łukasz	Fonferko	KIRCHNER	Łódź	x	
16	75	mgr	Antoni	Gadomski	Inst. Gosp.Przest. i Komun.	Kraków	x	
17	21	mgr inż.	Barbara	Gas	MZD	Kraków	x	
18	38	mgr inż.	Aleksander	Gąsiewicz	"PRO-ECO"	Wrocław	x	
19	12	mgr	Elżbieta	Halaba	DODP	Kielce	x	
20	40	inż.	Stanisława	Hauke	Biuro Studiów i Proj.Kom.	Katowice	x	
21	4	inż.	Barbara	Hucz	Wojewódzkie Biuro Projektów	Zabrze	x	
22	66	mgr inż.	Rajmund	Jakuszkowiak	ZD	Leszno	x	
23	89	mgr inż.	Maciej	Janecki	"PROMOST"	Zielona Góra	x	
24	77	mgr inż.	Stanisław	Janiak	DODP	Łódź	x	
25	36	mgr inż.	Wojciech	Janik	INTERSOL SA	Radom	x	
26	23	mgr inż.	Franciszek	Janocha	"MIASTOPROJEKT"	Katowice		
27	24	mgr inż.	Marta	Jarosz	WZDM	Tarnów	x	
28	57	mgr inż.	Jerzy	Kaczmarek	BPRSD	Warszawa	x	
29	45	mgr inż.	Wiesław	Kaczor	DODP	Rzeszów	x	
30	50		Andrzej	Kamiński	DODP	Kraków	x	
31	72	mgr inż.	Andrzej	Kądziołka	TRANSPROJEKT	Kraków	x	
32	42	mgr inż.	Antoni	Kowalski	Biuro Studiów i Proj. Kom.	Katowice	x	

Lista uczestników seminarium "Małe Ronda" - wtorek 14 V 1996 r.

Lp	nr	Dane personalne				Adres i kontakt	wpł	
		Tytuł nauk.	Imię	Nazwisko	Instytucja	Miasto	ata	
33	48	mgr inż.	Ryszard	Kowalski	Pracownia Proj.Dróg i Mostów	Szczecin	x	
34	80	mgr	Jadwiga	Krzyżak	ZD	Tarnów	x	
35	81	mgr inż.	Janusz	Książek	Przeds. Prod.-Proj.-Udługowe	Bielsko-Biała	x	
36	18	mgr inż.	Zbigniew	Kubik	UM	Dąbrowa Gór.	x	
37	32	mgr inż.	Andrzej	Kuklicz	Przed. Drog.-Most. "GODROM"	Gorlice	x	
38	65		Czesław	Kuna	PBK"Beskidzkie Drogi"	Bielsko-Biała	x	
39	58	mgr inż.	Waldemar	Kuryłowicz	BPRSD	Warszawa	x	
40	78	inż.	Lech	Kwiecień	DODP	Łódź	x	
41	31	doc.dr inż.	Czesław	Lewinowski	P.Św.Sam.Zakł.Bud.Dr i Most.	Kielce	x	
42	84	mgr inż.	Włodzimierz	Łakomski	INBUD	Kraków	x	
43	70	mgr inż.	Marek	Łysko	DODP	Białystok	x	
44	29	dr inż.	Halina	Major	PŚw. Sam.Zakł.Bud.Dr. i Inż. R.	Kielce	x	
45	3	mgr inż.	Elżbieta	Malicka - Kubik	Wojewódzkie Biuro Projektów	Zabrze	x	
46	41	mgr inż.	Bogdan	Markowski	Biuro Studiów i Proj. Kom.	Katowice	x	
47	62	dr hab.inż.	Jan	Marszałek	WAT	Warszawa	x	
48	93	mgr inż.	Ewa	Mucha	UW Wydz.Przedsięwzięć Publ.	Katowice	x	
49	59	mgr inż.	Mirosław	Nicewicz	ZD	Olsztyn	x	
50	82	mgr inż.	Alicja	Olszewska	DODP	Gdańsk	x	
51	22	mgr inż.	Danuta	Opolska	MZD	Kraków	x	
52	83	mgr inż.	Bogusław	Orzeł	ZD	Wieluń	x	
53	44	inż.	Marian	Palichleb	ZD	Wadowice	x	
54	64	mgr inż.	Irena	Palińska	Pracownia Proj. "RONDO"	Łódź	x	
55	47	mgr inż.	Piotr	Palmowski	KIRCHNER	Łódź	x	
56	26	inż.	Zbigniew	Pałac	DODP	Opole	x	
57	68	mgr	Edward	Partyka	"DROGOPROJEKT"	Lublin	x	
58	9		Zygmunt	Pastuszka	WDDM	Katowice	x	
59	49	mgr inż.	Zygmunt	Pastuszka	WDDM	Katowice	x	
60	11	mgr	Iwona	Podsiądło	DODP	Kielce	x	
61	2	mgr inż	Irena	Pruszowska	Wojewódzkie Biuro Projektów	Zabrze	x	
62	71	mgr inż.	Kazimierz	Przyborowski	TRANSPROJEKT	Kraków	x	
63	17	technik	Joanna	Rogajło	"INWESTOR" Sp. zo.o	Oświęcim	x	
64	88	mgr inż.	Dariusz	Rusnak	"PROMIST"	Zielona Góra	x	

Lista uczestników seminarium "Małe Ronda" - wtorek 14 V 1996 r.

Lp	nr	Dane personalne				Adres i kontakt	wpł	
		Tytuł nauk.	Imię	Nazwisko	Instytucja	Miasto	ata	
65	5	dr hab.inż.	Tadeusz	Sandecki	Politechnika Warszawska IDiM	Warszawa	x	
66	14	mgr inż.	Zofia	Schumacher	WDDM	Kraków	x	
67	53	mgr	Wiesław	Siemiątkowski	WDDM	Elbląg	x	
68	60	mgr inż.	Henryk	Smentek	DODP	Szczecin	x	
69	63	mgr inż.	Paweł	Sobczyk	Pracownia Proj."RONDO"	Łodź	x	
70	69	mgr inż.	Wiesław	Staruch	DODP	Zielona Góra	x	
71	39	inż.	Aleksander	Stefaniszyn	ZD	Kłodzko	x	
72	15	mgr inż.	Zdzisław	Stypuła	WDDM	Kraków	x	
73	34	inż.	Grzegorz	Szulc	WDDM	Zielona Góra	x	
74	27	mgr inż.	Anna	Szymańczuk	Przeds. Bud.Dróg i Mostów	Tarnów	x	
75	20	mgr inz.	Stanisław	Trojan	MZD	Kraków	x	
76	79	mgr inż.	Stanisław	Walawski	"PROFIL'	Warszawa		
77	30	dr inż.	Bronisław	Wawrzynkiewicz	PŚw. Sam.Zakł.Bud.Dr. i Inż. R.	Kielce	x	
78	28	mgr inż.	Elżbieta	Wesołowska	Przeds. Bud.Dróg i Mostów	Tarnów	x	
79	7	mgr inż.	M	Więckowski	Politechnika Warszawska IDiM	Warszawa	x	
80	19	mgr inz.	Konstanty	Wilkońska	MZD	Kraków	x	
81	74	inż.	Jerzy	Władyczański	ZD	Wrocław	x	
82	33	inż.	Marek	Włodarczak	WDDM	Zielona Góra	x	
83	10	mgr inż.	Edward	Wójcik	ZD	N.Targ	x	
84	76	dr inż.	Andrzej	Zalewski	Kat. Geot. i Bud.Inż. PŁ	Łódź	x	
85	52	mgr inż.	Elżbieta	Zbytniewska	DODP	Poznań	x	
86	73	mgr inż.	Stanisław	Zieliński	WDDM	Kielce	x	
87	35	mgr inż.	Tadeusz	Zuchowicz	INTERSOL SA	Radom	x	
88	16	dr inż.	Anna	Żak	P.Śl. Katedra Komunik.Ląd.	Gliwice		
89	85				Miejski Zespół Usług Projekt.	Jaworzno	x	
90	86				Miejski Zespół Usług Projekt.	Jaworzno	x	
91	90				GDDP WARSZAWA		x	
92	91				GDDP WARSZAWA		x	
93	92				GDDP WARSZAWA		x	

Spotkanie Wielkanocne 5. IV 1896 r.








SKRZYŻOWANIA
Z SYGNALIZACJĄ
ŚWIETLNĄ




SOK







Z głębokim żalem zawiadamiamy, że w dniu 18 kwietnia 1996 roku w wieku 86 lat zmarł

Ś.P.

Prof. dr hab. inż. Stanisław Datka

wychowawca kilku pokoleń inżynierów budownictwa drogowego, autor wielu znaczących publikacji z zakresu budownictwa drogowego i inżynierii ruchu, wieloletni Dyrektor Instytutu Dróg, Kolei i Mostów, Kierownik Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu, były Prodziekan Wydziału Budownictwa Lądowego Politechniki Krakowskiej odznaczony Krzyżem Kawalerskim Odrodzenia Polski, Medalem Edukacji Narodowej, Tytułem Zasłużonego Nauczyciela oraz wieloma innymi odznaczeniami resortowymi, stowarzyszeniowymi i regionalnymi.

W zmarłym tracimy naszego nieodżałowanego Wychowawcę i Przyjaciela

Dyrekcja Instytutu Inżynierii Drogowej i Kolejowej
Kierownik Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu
Pracownicy Instytutu

Z głębokim żalem zawiadamiamy, że 18 kwietnia 1996 roku zmarł w wieku 86 lat

prof. dr hab. inż. STANISŁAW DATKA

absolwent Politechniki Lwowskiej, emerytowany nauczyciel akademicki Wydziału Inżynierii Lądowej Politechniki Krakowskiej związany z naszą Uczelnią od 1946 roku, b. dyrektor Instytutu Dróg, Kolei i Mostów, b. prodziekan Wydziału Inżynierii Lądowej, członek Konwentu Seniorów PK, członek wielu stowarzyszeń i rad naukowych z zakresu drogownictwa, wybitny specjalista w dziedzinie budownictwa drogowego, inżynierii ruchu oraz technologii materiałów i nawierzchni drogowych, ceniony nauczyciel i wychowawca wielu pokoleń inżynierów budownictwa drogowego, człowiek o niepowtarzalnej osobowości. Za swoją wieloletnią wzorową działalność naukową i dydaktyczną był wielokrotnie nagradzany i odznaczany. Otrzymał m.in. Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski, tytuł Zasłużonego Nauczyciela, Medal Komisji Edukacji Narodowej, tytuł Członka Honorowego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji.

Pogrzeb odbędzie się w czwartek 25 kwietnia 1996 r. o godz. 12.20 na cmentarzu na Prądniku Czerwonym.

Łącząc się w żałobie składamy Żonie i Rodzinie Profesora wyrazy najgłębszego współczucia.

Rektor i Senat
Dziekan i Rada
Wydziału Inżynierii Lądowej
Konwent Seniorów
oraz
Pracownicy i Studenci
Politechniki Krakowskiej
im. Tadeusza Kościuszki

Ś † p

STANISŁAW DATKA

Profesor Politechniki Krakowskiej
Najdroższy Mąż, Ojciec, Brat i Dziadziuś
przeżywszy lat 86, opatrzony św. Sakramentami,
zmarł dnia 18 kwietnia 1996 roku.

Msza św. żałobna odprawiona zostanie w czwartek, dnia 25 kwietnia 1996 r. o godzinie 12.20 w kaplicy na cmentarzu Prądnik Czerwony, po czym nastąpi odprowadzenie Zmarłego na miejsce wiecznego spoczynku, o czym zawiadamiają pogrążeni w głębokim smutku

Żona, Syn, Synowa, Wnuk i Rodzina

Prosimy o nieskładanie kondolencji.

Akademia Techniczno-Rolnicza
im. Jana i Jędrzeja Śniadeckich
Wydział Budownictwa i Inżynierii Środowiska
Katedra Budownictwa Drogowego

tel. + 48 52 438-436
tel. + 48 52 438-430
Fax. + 48 52 438-491
E-mail: zikwb@mail.atr.bydgoszcz.pl

Al. prof. S.Kaliskiego 7
85 - 796 BYDGOSZCZ

24 kwietnia 1996

Szanowny Pan
prof. zw. dr hab. inż. Marian Tracz
Katedra Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu
Instytutu Dróg Kolei i Mostów
Wydziału Inżynierii Lądowej
Politechniki Krakowskiej

Z głębokim smutkiem przyjęliśmy wiadomość o śmierci Profesora dr hab. inż. Stanisława Datki.

Jego długie i aktywne życie przysporzyło wielorakich owoców. Przede wszystkim należy wspomnieć o zorganizowaniu wszechstronnie przygotowanego i prężnie działającego Zespołu Naukowo - Dydaktycznego oraz przygotowaniu do pracy w drogownictwie dużej liczby absolwentów. Z chwilą odejścia na emeryturę pozostawił godnych Jego dzieła następców.

Godzi się podkreślić Jego szerokie spektrum zainteresowań naukowych z dziedziny drogownictwa, które zaowocowało licznymi pracami naukowo - badawczymi i publikacjami. Do ostatnich chwil żywo interesował się wszystkim co dotyczyło dróg i inżynierii ruchu. Dla tych, którzy Go znali osobiście pozostanie wzorem naukowca, nauczyciela i wychowawcy.

Prosimy przyjąć nasze najgłębsze wyrazy współczucia i przekazać je również najbliższym z Rodziny Pana Profesora Stanisława Datki. Będzie Go w gronie drogowców brakowało.

W imieniu zespołu Katedry Budownictwa Drogowego

Kierownik Katedry
dr hab.inż.Tomasz Szczurowski
Profesor ATR

Prof. zw. dr hab. inż. Marian Tracz
Kierownik Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu
Politechnika Krakowska
31-155 Kraków
ul. Warszawska 24
fax. 48-12-338451

TELEGRAM KONDOLENCYJNY

Szanowny Panie Profesorze!

Cały zespół drogowy Instytutu Inżynierii Lądowej Politechniki Wrocławskiej wyraża żal i wyrazy współczucia Rodzinie w związku ze śmiercią Prof. Stanisława Datki.

Prof. Stanisław Datka przez wiele lat wspierał nasz zespół swoim doświadczeniem i wiedzą. Jego wyjątkowy stosunek do pracowników naukowych wyrażał się przede wszystkim życzliwością. Udział Prof. S. Datki w kształceniu nie tylko młodych inżynierów, ale również kadry naukowej wielu uczelni stanowi odzwierciedlenie jego wyjątkowej osobowości.

W imieniu pracowników
Zakładu Dróg i Lotnisk oraz
Rady Naukowej Instytutu Inżynierii Lądowej
Politechniki Wrocławskiej

DYREKTOR INSTYTUTU
prof. dr inż. Bogdan STYPUŁKOWSKI

W dniach 13 i 14 maja 1996r. odbyło
się seminarium naukowe "Małe Rondo" zorganizowane
przez Katedrę Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu.
Uczestniczyło w nim 150 osób z jednostek drogowych
oraz Urzędów Miast całej Polski

We wrześniu w dniach od 17-22 IX 96 odbyła się 41 Konferencja Naukowa „KRYNICA 96", organizowana przez P.K. Sekretarzem naukowym i głównym aktorem „Rzeczy Drogowej" był Prof. zw. dr. hab. inż. H. Trąbka. W pracach komitetu organizacyjnego pomagali: M. Bajor, J. Schell, A. Sobieraj, T. Szpala.





2.MIEJSCE KONFERENCJI

Obrady Konferencji odbywać się będą w Krynicy,w sali koncertowej Pijalni Głównej oraz w sali balowej Starego Domu Zdrojowego. Imprezy towarzyszące odbywać się będą także w salach sanatorium "Continental".

3.UCZESTNICTWO

Przewiduje się następujące formy uczestnictwa w Konferencji:

- uczestnictwo ze zgłoszeniem referatu na część ogólną i udziałem w całości albo w części Konferencji (ogólnej albo problemowej),
- uczestnictwo bez referatu w całości albo w części Konferencji
- uczestnictwo na zaproszenie organizatorów
- uczestnictwo z wystąpieniami promocyjnymi na spotkaniach popołudniowych lub z udziałem w wystawie
- uczestnictwo połączone ze sponsorowaniem Konferencji

4.TERMINY

- Nadesłanie wstępnych zgłoszeń uczestnictwa w części ogólnej i problemowej oraz przekazanie zaliczki na koszty uczestnictwa ..... do **30.12.1995**
- Nadesłanie zgłoszenia referatu na część ogólną Konferencji ..... do **30.12.1995**
- Przesłanie wytycznych opracowania referatów ich autorom .....do **30.01.1996**
- Przesłanie do Komisji Nauki właściwych oddziałów PZITB referatów na część ogólną Konferencji .....do **30.03.1996**
- Przekazanie referatów zaopiniowanych przez Komisje Nauki PZITB do Komitetu Organizycyjnego Konferencji .....do **20.04.1996**
- Kwalifikacja referatów części ogólnej przez Ogólnopolskie Kolegium Kwalifikacyjne **30.04-02.05.1996**
- Przekazanie referatów zamówionych na część problemową przez ich autorów Komitetowi Organizacyjnemu .....do **11.05.1996**
- Przesłanie komunikatu nr 2,kart uczestnictwa,powiadomienie autorów o zakwalifikowaniu ich referatów do druku w materiałach części ogólnej Konferencji do**20.05.1996**
- Przesłanie kart uczestnictwa i dopłat do pełnej kwoty odpowiadającej kosztom uczestnictwa w Konferencji do**20.06.1996**
- Wysłanie materiałów konferencyjnych do uczestników .....do **05.09.1996**

5. KOSZTY UCZESTNICTWA

Koszty uczestnictwa w Konferencji łącznie z zakwaterowaniem i wyżywieniem w czasie jej trwania oraz materiałami konferencyjnymi określa się wstępnie na:

550 zł (dla uczestników całej Konferencji)
260 zł (dla uczestników tylko części problemowej)
350 zł (dla uczestników tylko części ogólnej)

Opłaty za uczestnictwo można wnosić w całości albo w dwóch ratach:

- całość albo pierwsza rata w wysokości 260 zł w terminie do dnia **30.12.1995**
- dopłata do pełnych kosztów uczestnictwa oraz kosztów uczestnictwa w wybranej części Konferencji, które zostaną podane w komunikacie nr 2 w terminie do dnia 20.06,1996 r.

Wpłaty i dopłaty po 20.06.96 będą wyższe o 80 zł.

Podaną wyżej pierwszą ratę opłaty konferencyjnej powinny także wpłacić osoby uczestniczące tylko w części Konferencji oraz osoby biorące udział w Konferencji na prawach osób towarzyszących uczestnikom Konferencji.

W przypadku liczby zgłoszeń przekraczających możliwości organizacyjne o udziale w Konferencji decydować będzie kolejność wpłat zaliczki (maksymalna liczba uczestników Konferencji wynosi 600 osób).

Dopłata do pokoi jednoosobowych wynosi 25 zł za dobę.

Młodzi (do 30 roku życia) autorzy prac przyjętych do druku w materiałach konferencyjnych będą mogli skorzystać z następujących ulg:

a) autorzy samodzielnych referatów będą mogli uczestniczyć w części ogólnej Konferencji bez odpłatności,

b) współautorzy referatów będą za udział w części ogólnej Konferencji ponosić koszty w wysokości pierwszej raty tzn.260 zł.

Ewentualny zwrot wpłaconej pierwszej raty przez uczestnika wymienionego powyżej w punkcie "a",nastąpi po zakwalifikowaniu jego referatu do druku przez Ogólnopolskie Kolegium Kwalifikacyjne.

Dopuszcza się wpłaty grupowe dotyczące pierwszej raty kosztów uczestnictwa bez podania kogo (imiennie)one dotyczą spośród pracowników instytucji wpłacającej.W takim przypadku należy w terminie do 20.06.1996,a więc przy regulowaniu wpłat obejmujących drugą ratę,dołączyć listę osób,których dotyczyła wcześniejsza wpłata I raty.

XLII KONFERENCJA NAUKOWA
Komitetu Inżynierii Lądowej i Wodnej PAN
i Komitetu Nauki PZITB

"KRYNICA'96"

KRAKÓW – KRYNICA

PROBLEMY NAUKOWO - BADAWCZE BUDOWNICTWA



PROBLEMY BUDOWY I EKSPLOATACJI AUTOSTRAD W POLSCE

Komunikat nr 1

17 – 22 września 1996 r.

Politechnika Krakowska
im. Tadeusza Kościuszki

ORGANIZATORZY KONFERENCJI

Komitet Inżynierii Lądowej i Wodnej PAN

Honorowy Przewodniczący:
prof.dr hab.inż.Roman CIESIELSKI, h.c.
Przewodniczący:
prof.dr hab.inż.Józef GŁOMB

Komitet Nauki PZITB

Przewodniczący:
prof.dr inż.Andrzej AJDUKIEWICZ

Politechnika Krakowska

Rektor:
prof.dr hab.Józef NIZIOŁ

przy współudziale
Ministerstwa Edukacji Narodowej
Ministerstwa Gospodarki Przestrzennej
i Budownictwa
Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej
Komitetu Badań Naukowych
Ministerstwa Ochrony Środowiska,Zasobów
Naturalnych i Leśnictwa.

KOMITET ORGANIZACYJNY

Przewodniczący:
prof.dr hab.inż.Zbigniew MENDERA

Zastępcy przewodniczącego:
prof.dr hab.inż.Kazimierz FLAGA
prof.dr hab.inż.Janusz KAWECKI

Sekretarz naukowy części ogólnej
prof.dr hab.inż Krzysztof DYDUCH
Zastępca sekretarza naukowego części ogólnej:
dr inż. Andrzej SERUGA

Sekretarz naukowy części problemowej
prof.dr hab.inż.Marian TRACZ
Zastępca sekretarza naukowego części problemowej:
dr hab.inż.Kazimierz FURTAK,prof.PK

Sekretarz d/s promocji i prezentacji:
dr hab.inż.Zbigniew JANOWSKI, prof. PK

Sekretarz organizacyjny:
dr inż.Leszek ZAJĄCZKOWSKI

Członkowie Komitetu Organizacyjnego:

dr hab.inż.Antoni STACHOWICZ, prof. PK
-dziekan Wydziału Inżynierii Lądowej
dr hab.inż.Andrzej RUDNICKI, prof. PK
-dyrektor Instytutu Inżynierii Drogowej i Kolejowej
mgr inż.Janina WÓJTOWICZ
-przewodnicząca Oddziału Krakowskiego PZITB

Zespół programowy współpracujący z sekretarzem naukowym części problemowej:

mgr inż.Andrzej PATALAS
-dyrektor - Agencja Budowy Autostrad

dr inż.Tadeusz SUWARA
-dyrektor generalny - Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych

prof.dr hab.inż. Tadeusz BASIEWICZ
-przewodniczący, Komitet Transportu PAN

prof.dr inż. Wojciech SUCHORZEWSKI
-przewodniczący, Sekcja Inżynierii Komunikacyjnej KILiW PAN

ADRES KOMITETU ORGANIZACYJNEGO
(do korespondencji)

Politechnika Krakowska
Wydział Inżynierii Lądowej
Instytut Materiałów i Konstrukcji Budowlanych
"Krynica 96"

31-155 KRAKOW,ul.Warszawska 24
tel.: (012) 34 54 19; fax: (012) 33 54 46 (przewodniczący)
oraz
tel/fax: (012) 33 46 89
(sekretarz organizacyjny)

KONTO BANKOWE KONFERENCJI
Politechnika Krakowska
Bank Przemysłowo-Handlowy w Krakowie
Oddział IV w Krakowie nr 323415-1036
z dopiskiem"KRYNICA 96"

1.INFORMACJE OGÓLNE

Już po raz 42 organizowana jest tradycyjna Konferencja Krynicka.Także i w 1996 roku przebiegać ona będzie w dwóch częściach: problemowej i ogólnej.

Część problemowa:17-18 września 1996.
Temat:

PROBLEMY BUDOWY I EKSPLOATACJI AUTOSTRAD W POLSCE

Część problemowa obejmować będzie następujące zagadnienia:
- autostrady w systemie transportowym kraju
- zagadnienia ekonomiczne,pozyskiwanie gruntów,wyceny
- wpływ autostrad na środowisko,OOŚ
- projektowanie i budowa autostrad
- nawierzchnie i materiały do budowy autostrad
- geotechnika i zastosowanie geowłóknin

Referaty na część problemową będą zamawiane przez organizatorów we współpracy z Zespołem Programowym.

Część ogólna:19 - 22 września 1996
Temat:

PROBLEMY NAUKOWO-BADAWCZE BUDOWNICTWA

Część ogólna obejmować będzie następujące działy tematyczne:
1.teoria konstrukcji
2.konstrukcje betonowe
3.konstrukcje metalowe
4.materiały budowlane
5.fizyka budowli
6.technologia i organizacja budownictwa
7.budownictwo ogólne
8.geotechnika

Zapraszamy do zgłaszania referatów na tę część Konferencji .Powinny to być prace oryginalne, dotychczas nie publikowane.Do druku w materiałach konferencyjnych przyjęte będą prace zaopiniowane pozytywnie przez komisje nauki właściwych oddziałów PZITB i zakwalifikowane przez Ogólnopolskie Kolegium Kwalifikacyjne.

Wystawy i promocje firm

W czasie Konferencji będą zorganizowane wystawy i sesje promocyjne firm budowlanych, drogowych i mostowych.Szczegółowe warunki uczestnictwa w wymienionych imprezach promocyjnych będą przekazane zainteresowanym po przesłaniu do organizatorów Konferencji deklaracji wyrażonej w karcie wstępnego zgłoszenia uczestnictwa.

XLII KONFERENCJA NAUKOWA
Komitetu Inżynierii Lądowej i Wodnej PAN
i Komitetu Nauki PZITB
"KRYNICA '96"
Kraków - Krynica 17-22 września 1996

KARTA WSTĘPNEGO
ZGŁOSZENIA UCZESTNICTWA

Nazwisko:

.....

Imię:

.....

Tytuł i stopnie:

.....

.....

Miejsce pracy,stanowisko i telefon:

.....

.....

Adres do korespondencji:

kod.....

miejscowość.....

ulica.....nr.....m.....

tel/fax:.....

■ Zamierzam wziąć udział :

(*proszę wpisać poniżej słowo "TAK" lub "NIE"*)

• w całej Konferencji (17-22.09.96.r.) .....

•tylko w części problemowej (17-18.09.96.r) .....

•tylko w części ogólnej(19-22.09.96.r.) .....

•zgłaszam udział osoby towarzyszącej .....

■ Zgłaszam chęć **przygotowania referatu** w części ogólnej Konferencji *(zgłoszenie podaje tylko jeden z autorów,jeśli referat opracowuje kilku autorów)*

....

Tytuł referatu:.....
.....
.....

(referat - wg.oznaczeń w Komunikacie nr 1 - dotyczy działu tematycznego nr.....)

■ Zgłaszam zainteresowanie **udziałem w promocji firmy:**

.....

■ Zgłaszam zainteresowanie **udziałem w sponsorowaniu Konferencji**:.....

(wpisanie słowa "TAK" w odpowiedniej rubryce spowoduje, że organizatorzy Konferencji prześlą osobie zainteresowanej szczegółowe warunki dotyczące promocji albo sponsorowania).

data podpis

....

Uwaga:Wypełnioną kartę zgłoszenia należy przesłać na adres Organizatorów Konferencji do dnia ***30.12,1995*** *r.W tym też terminie należy dokonać wpłaty kwoty odpowiadającej podanym w Komunikacie kosztom uczestnictwa w Konferencji albo pierwszej raty tych kosztów wynoszącej 260.00 zł tak od uczestnika jak i od osoby towarzyszącej.*

ROK 1997

ROK 1997

W dniach 13 - 14 marzec 1997r odbyła się
w Zakopanym konferencja naukowo-techniczna
na temat „Nowoczesne technologie w budownictwie
drogowym" - organizowana przez SITK.
Sekretarzem naukowym była pani dr inż. U. Grybowska.

W dniach od 14-26.04.1997r. dr inż. Wanda
Grybowska brała udział w wyjeździe zagranicznym
w ramach "szkolenia kadry menadżerskiej
przedsiębiorstw i jednostek badawczo-rozwojowych
i stosowanie geosyntetyków", Program PHARE 97,
Niemcy - Holandia - Francja - Belgia -
Luksemburg.

Restricted

ROOM DOCUMENT N° 22

CEMT ECMT

Conférence Européenne des Ministres des Transports
European Conference of Ministers of Transport

Date : 8-Aug-1997
Dist :

Or. Eng.

ROOM DOCUMENT N° 22
Restricted

SEMINAR
ON COMMUNICATION IN ROAD SAFETY
Warsaw - 2/3 October 1997

EFFICIENCY COMPARISON BETWEEN ENVIRONMENTAL AND ROAD SAFETY CAMPAIGNS

by Marian TRACZ, Cracow University of Technology,(Poland)

Friday 3 October 1997
Working Session No. 2 (ctd): Constraints and limits to communication strategies
(9.30 a.m. - 11.00 a.m.)
Chairman: Mr. Courtois (B)

4. Limits of communication strategies

4.1 Why communication can not be the only element of road safety policy and how to avoid communication being used as an alibi for persons responsible for road safety not to develop any other types of actions or take any other essential measures? **Mr. Rothengatter (NL)**

4.2 Efficiency comparison between environment and safety campaigns: **Mr. Tracz (PL)**

4.3 Conclusions from the Nordic Conference held in Sandvik on 10 and 11 February 1997: **Mr. Lyster (N)**

Discussion

Coffee break

Closing Session: (11.30 a.m. - 12.30 p.m.)

-- Summary of discussions: **Mr. Huguenin (CH)**

-- Follow-up
  -- Chairman of ECMT Group on Road Safety: **Mr. Courtois (B)**
  -- Secretary of Polish National Road Safety Council: **Mr. Grzegorczyk (PL)**

-- Closing by the Minister of Transport of Poland

275
780

INSTITUT FOR PLANLÆGNING

TRAFIKSTUDIER

DTU

GÆSTEFORELÆSNINGER VED IFP

TRAFIKMILJØ OG TRAFIKSIKKERHED

Institut for Planlægning, faggruppen Trafikstudier får et gæsteprofessorbesøg. **Professor dr. hab. Marian Tracz, Chair of Highway and Traffic Engineering, Cracow University of Technology** besøger IFP en uge i september. Han er særligt sagkyndig i spørgsmål vedr. trafikmiljø og trafiksikkerhed. Han giver to offentlige gæsteforelæsninger på engelsk ved **IFP, DTU, Bygn 115, stuen rum 011:**

1. Wednesday, 10th September 1997, at 10 o'clock:
   Impact of network classification (hierarchization) and road environment on traffic safety. The lecture will include a short presentation of a recent study. *Efficiency of general and local speed limits in Poland*

2. Friday, 12th September 1997, at 10 o'clock:
   Environmental impact assessment (EIA). Process of EIA in road investment procedure and Strategic EIA for planned network of motorways in Poland - methodological approach.

Professor Tracz har medvirket ved udarbejdelsen af en vejregel: *"New Polish guidelines for small roundabout design"*. Han er villig til at diskutere indhold og erfaringer under udarbejdelsen af den polske vejregel, herunder erfaringer fra Tyskland og Frankrig, som er indsamlet igennem det polske vejregelarbejde.

Alle interesserede er velkomne.

Med venlig hilsen

N.O.Jørgensen

DANMARKS TEKNISKE UNIVERSITET

INSTITUT FOR PLANLÆGNING (IFP)
BYGNING 115
DK-2800 LYNGBY

TELEFON.
+45 4593 6411

TELEFAX.
+45 4593 6412

TU Delft
Delft University of Technology

Faculty of Civil Engineering

P.O. Box 5048
2600 GA Delft
The Netherlands

Stevinweg 1
2628 CN Delft
The Netherlands
Faculty office:
Phone (015) 278 55 53
Telefax (015) 278 69 93
fac. of C.E.

Cracow Technical University
Faculty of Civil Engineering
Chair of Highway and Traffic Engineering
Prof. Dr. M. Tracz
Warszawska str. 24
31-155 Cracow
Polska

Your reference and date	Our reference	Office telephone	Date
	SW	(015) 278 4609	September 2nd, 1997

Subject

Sub-division
Transportation Section

After 25 years of teaching and research at the Transportation Research Laboratory of the Faculty of Civil Engineering of Delft University Hans Papendrecht is retiring now.

We are pleased to invite you for the farewell reception of

Hans Papendrecht

to be held on Friday the 26th of September 1997 at 15.30 h in Delft, Faculty of Civil Engineering.

Prof.dr.-ing. I.A. Hansen
Chairman of the Transportation Section

When responding please quote our reference.

956319

KATEDRA BUDOWY DRÓG i INŻYNIERII RUCHU
POLITECHNIKA KRAKOWSKA
WYDZIAŁ INŻYNIERII LĄDOWEJ
Prof.zw.dr hab.inż. Marian Tracz - Kierownik Katedry
31-155 Kraków, ul.Warszawska 24
tel.(0-12) 632-53-60, fax: 48-12-6338451
E-mail: mt@rodes.wil.pk.edu.pl

Kraków, 2 Październik 1997

Katedra Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu zaprasza na wykład Prof. Conrada Dudka na temat: **"Real time information for motorist".**

Wykład będzie tłumaczony i odbędzie się w dniu 8.10.1997 r. o godz. 11.00 w sali D$_3$ Instytutu Inżynierii Drogowej i Kolejowej Politechniki Krakowskiej.

Z poważeniem

Prof.zw.dr hab.inż. Marian Tracz - Kierownik Katedry

Conrad Dudek
Professor of Civil Engineering
Texas A&M University
College Station, TX 77843-3136
Tel: (409) 845 1727
Fax: (409) 845 6254
E-mail: c-dudek@tamu.edu

Z dniem 1 października zrobili się z pracy Dr inż. St. Radosz i mgr inż. Witold Śladkowski.

PROGRAMME

9 October 1997

10.00 otwarcie Targów / *Beginning of the Fair*

11.00 uroczyste otwarcie III Międzynarodowych Targów
The Opening Ceremony of the III International Fair
ROADS & TRAFFIC POLAND 1997

SEMINARIUM I / *SEMINAR I*

Transport drogowy a środowisko / *Road transport and environment protection*

12.00 Sesja I / *Session I*

Prowadzący / *Chairmen* - prof. dr hab. inż. Adam Lipowczan, dr inż. Tadeusz Wójcicki

1. **Marian Tracz**, Politechnika Krakowska, Poland
„Strategiczna ocena wpływu sieci autostrad i dróg ekspresowych na środowisko"
„Strategic assessment of highways and express roads network effect on environment"
2. **Gürkan Demirel**, Ministry of Public Works and Settlement, General Directorate of Higways, Turkey
„Highway and Environment"
„Autostrada a środowisko"
3. **Bruce Hasbrouck**, HDR Engineering, Inc., Tampa, USA
„Mitigation of wetland impacts for construction projects"
„Zapobieganie oddziaływaniu przedsięwzięć budowlanych na chronione tereny podmokłe"
4. **Andrzej Tyszecki**, Eko-Konsult, Gdańsk, Poland
„Oceny oddziaływania na środowisko autostrad a procedury decyzyjne"
„The assessment of highways influence on environment and decision procedures"

13.30 obiad / *lunch*

14.00 Sesja II / *Session II*

Prowadzący / *Chairmen* - prof. dr hab. Józef Curzydło, dr inż. Tadeusz Wójcicki

1. **Grażyna Skoplak**, Transprojekt Kraków, Poland
„Ochrona środowiska w procesie projektowania, budowy i eksploatacji Autostrady A4 WROCŁAW - GLIWICE"
„Environment protection during designing, construction and exploitation processes of A4 Highway Wrocław - Gliwice"

2. **Elżbieta Bukowy**, Usługi Projektowe i Naukowo-Badawcze, Świętochłowice, Poland
„Niedostatki i błędy w projektowaniu dróg jako zasadnicza przeszkoda w przebiegu procedury lokalizacyjnej"
„Deficiencies and mistakes in roads projects as the basic obstacies in the procedure of road localization"

3. **Lech Wysokiński**, Jan Skorupski, Marek Roszkowski, Instytut Techniki Budowlanej, Poland
„Społeczne i ekologiczne uwarunkowania przejścia autostradowego przez Warszawę"
„Social and ecological aspects with the highway passing through Warsaw"

4. **Zbigniew Haber**, Akademia Rolnicza, Poznań, Poland;
K. Neumann, J. Hoffmann, Biuro Planowania Przestrzennego, Berlin, Germany
„Nowoczesne metody umacniania nawierzchni parkingowych i skarp w budownictwie drogowym"
„The modern methods of reinforce of car-park pavements and slopes in road building"

15.30 przerwa na kawę / *coffee break*

15.45 Prezentacje firm / *Firms' presentations*

1. Marek Litwin, Emch + Berger Polska Sp. z o.o., Warszawa, Poland
„Bike and ride system - komunikacja rowerowa w mieście"

2. Beat Aeschbacher, Emch + Berger AG, Bern, Switzerland
„Over - and Underpasses on Roads for Wild Animals"
„Przejścia dla dzikich zwierząt nad i pod drogami"

3. Bruce Hasbrouck, HDR, USA

4. Zbigniew Kaźmierczak, EKOTEXTIL Plus Sp. z o.o., Poland
„Biologiczna stabilizacja skarp budowli drogowych, hydrotechnicznych, wysypisk odpadów oraz innych konstrukcji ziemnych za pomocą biowłókniny"
„Biological stabilisation of slopes for roads, hydrotechnics, dumping grounds and other earth constructions by biotextiles"

5. Mariusz Zdunek, TELBANK, Poland
„System MOBITEX"

6. Krystyna Czaplicka, Główny Instytut Górnictwa, Katowice, Poland
„Prezentacja działalności Głównego Instytutu Górnictwa w zakresie budowy i eksploatacji tras komunikacyjnych"
„Presentation of the activity of Main Mining Institute in area of road building and exploitation"

16.30 zakończenie Seminarium I / *End of the Seminar I*

PROGRAMME

10 October 1997

9.00 Wykład / *Lecture* - **prof. M.B. Jamiolkowski** - „Suspended bridge over the Messina straits. Geotechnical and Environmental aspects"
„Wiszący most nad cieśniną Messyńską. Aspekty środowiskowe i geotechniczne"

SEMINARIUM II / *SEMINAR II*

Wykorzystanie materiałów odpadowych w drogownictwie

Waste materials utilization in the road industry

9.30 Sesja I / *Session I*

Prowadzący / *Chairmen* - prof. dr hab. Krystyna Skarżyńska, prof. dr inż. Jan Pachowski

1. **Janusz Zawadzki**, IBDiM, Poland
   „Recykling na zimno nawierzchni drogowych - technologia przyjazna środowisku"
   „The Cold Recycling of Road Pavements - Harmless Technology to Environment"
2. Gerard Mauget, Entreprise Jean Lefebvre, **Daniel Puiatti**, Lhoist, France
   „Use of fly ash for road construction in the eastern part of France"
   „Wykorzystanie popiołów lotnych w drogownictwie we wschodniej części Francji"
3. **ir P.M.C.B.M. Cools**, Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Road and Hydraulic Engineering Division, Delft, The Netherlands
   „Sustainable supply of raw building materials in the Netherlands"
   „Ciągłość dostaw surowców budowlanych w Holandii"
4. Lauri Kivekäs, Lohja Envirotec, Finland
   wygłasza **Ari Mantila** / *oral presentation **Ari Mantila***
   „The use of concrete and brick demolition wastes in earth constructions"
   „Użycie odpadków porozbiórkowych z cegły i betonu do konstrukcji ziemnych"

11.00 przerwa na kawę / *coffee break*

11.15 Sesja II / *Session II*

Prowadzący / *Chairmen* - prof. dr hab. inż. Janusz Kalotka, inż. Piotr Wileński

1. **Andrzej Duszyński, Wiesława Rowińska**, Adam Wysokowski, IBDiM Wrocław, Poland
   „Zagospodarowanie odpadów poprodukcyjnych w budownictwie drogowym"
   „Use of waste post-production materials in road construction"

2. **Barbara Strycharz**, Krzysztof Chlipalski, Witold Wójcik, Wojciech Wróblewski, Politechnika Śląska, Katedra Komunikacji Lądowej, Poland
„Perspektywy zastosowania odpadów przemysłowych do budowy dróg na terenie GOP-u"
„Perspectives of using waste materials in road industry in GOP (Upper-Silesian Industrial Area)"

3. **Bernard Quant**, Politechnika Gdańska, Wydział Inżynierii Środowiska, Poland
„Silikatyzacja popiołów lotnych i fosfogipsów jako jedna z metod wykorzystania odpadów w budownictwie drogowym"
„Silicatization of fly-ash and phosphogypsum as a method of the waste utilization in road engineering"

4. **Alfred Żak**, Centralne Laboratorium Ochrony Radiologicznej, Poland
„Narażenie na promieniowanie jonizujące wynikające ze stosowania surowców odpadowych do budowy nasypów i nawierzchni drogowych"
„Exposure to the ionizing radiation resulting from the use of waste materials for construction of road embankments and surfaces"

5. **Eugeniusz Koda**, GEOTEKO Sp. z o.o., Zygmunt Krzywosz, Wojciech Wolski, SGGW, Poland
„Wykorzystanie kompostu z odpadów komunalnych do produkcji dywanów trawiastych dla stabilizacji skarp"
„Utilization of municipal waste compost for slope stabilization with grass carpets"

13.00 Prezentacje firm / *Firms' presentations*

1. Daniel Puiatti, Lhoist Coordination Center, Paris, France
„No-dust lime in road construction. A new product for a better environment of the jobsites"
„Niepylisty wapień w konstrukcjach drogowych. Nowy produkt dla polepszenia otoczenia stanowisk pracy"

2. Jindrich Kadlcik, Tomas Onderka, Lhoist s.r.o., Prague, Czech Republic
„The use of lime stabilized fly ash in road construction by the CINISCAL technology in Czech Republic"
„Wykorzystanie popiołów lotnych stabilizowanych wapnem w drogownictwie w technologii CINISCAL w Czechach"

3. Michał Fengler, Biuro Projektów Gospodarki Wodno-Ściekowej i Zagospodarowania Odpadów „BIPROWOD - ZABRZE", Poland
„Wykorzystanie niektórych odpadów przemysłowych do budownictwa drogowego na bazie technologii GEODUR"
„Use of waste post-production materials in road construction by the GEODUR technology"

4. Rotanes-Naue Sp. z o.o., Warszawa, Poland
„Zastosowanie materiałów produkcji niemieckiej firmy Naue Fasertechnik w budownictwie drogowym"
„Application of Naue Fasertechnik materials in road building"

5. Hodowla Roślin Nieznanice Sp. z o.o., Witkowice, Poland
„Ocena niektórych odmian traw gazonowych w doświadczeniu rozpoznawczym nad zadarnieniem pasów wzdłuż tras komunikacyjnych"
„Assessment of some varieties of grasses in experiment in area of sod formation bands along roads"

14.00 obiad / *lunch*

SEMINARIUM III / *SEMINAR III*

Systemy pobierania myta / *Toll systems*

godz. 15.00

Prowadzący / *Chairman* - dr hab. inż. Leszek Rafalski

1. **Kazimierz Bartczak**, MTiGM, Poland
   „Wpływ nowych technologii na sposób pobierania opłat na drogach"
   „The effect of new technologies on road toll system"
2. **Jeremy Nel**, INTERTOLL, South Africa
   „Toll Systems - An Integrated Approach and Application"
   „Systemy opłat za użytkowanie dróg - zintegrowane podejście i zastosowanie"
3. **Marian Rakiewicz**, POLTRAFFIC, Poland
   „Zastosowanie przestrzennych systemów wideodetekcji do nadzoru, sterowania i zabezpieczania ruchu"
   „Use of Wide Area Video Vehicle Detection Systems for Traffic Surveillance Control and Safety"

Prezentacje koncesjonariuszy / *Concessionaires' presentations*

1. Paweł Gizbert-Studnicki, STALEXPORT
2. Alan Poliakoff, Autostrada Wielkopolska S.A.
3. Marek Lewandowski, Gdańsk Transport Company
   „Autostrada A-1. Szanse i zagrożenia" / *„A1 Highway. Chances and threats"*

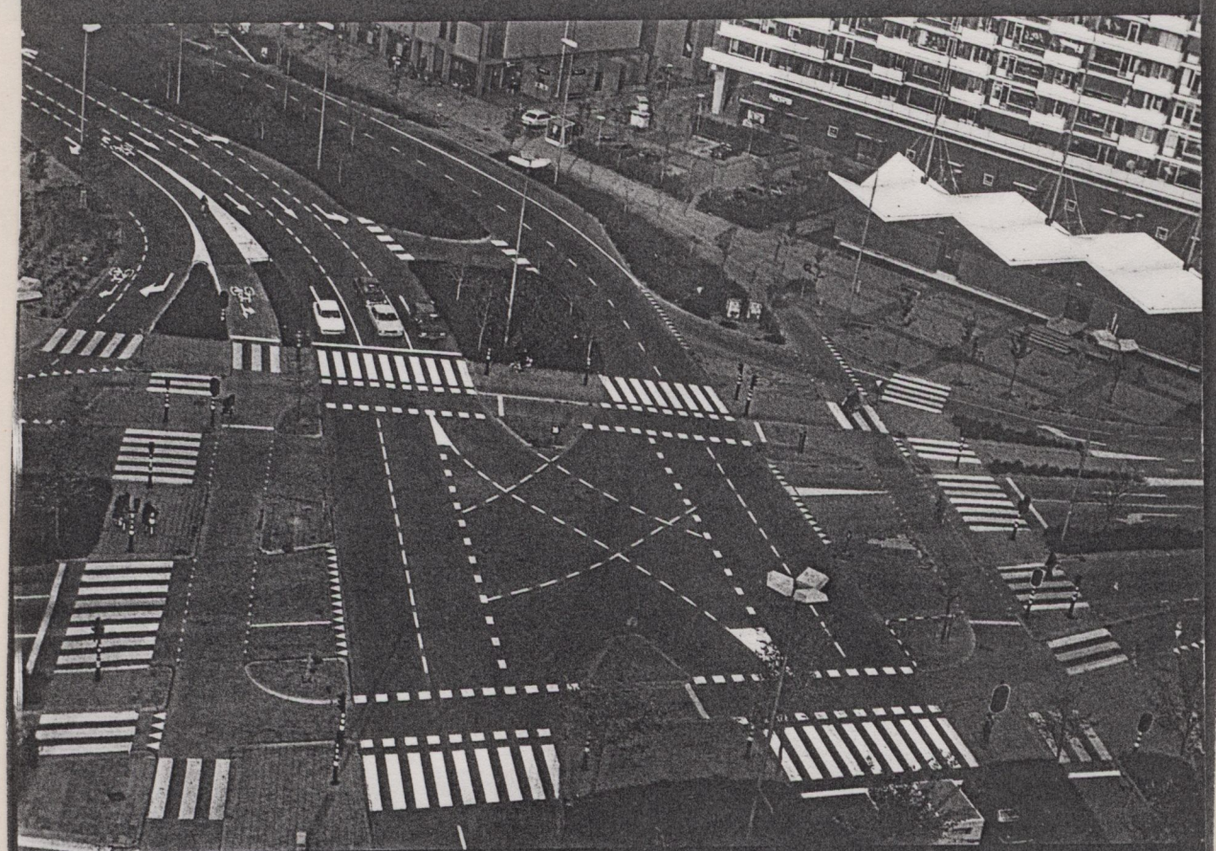
Prezentacje firm / *Firms' presentations*

1. Adam Gregorczyk, NOVATEL, Katowice
2. Alcatel - Alsthom, Warszawa
   „W świecie autostrad służymy pomocą" / *„In the world of highways we're here to help"*

ok. 18.00 zakończenie Seminarium III / *End of the Seminar III*

INŻYNIERIA RUCHU

S. Datka
W. Suchorzewski
M. Tracz



WKŁ

W miesiącu październiku ukazała się książka "Inżynieria Ruchu" – nowa wersja.

CONFERENCE REGISTRATION FORM

Name (First,Last) _____

Name for Badge _____

Title _____ Organization _____

Mailing Address _____

City _____ State/Province _____ Zip/PostalCode _____ Country _____

Phone _____ FAX _____ E-mail _____

SPOUSE/GUEST INFORMATION

Name (First,Last) _____

Name for Badge _____

SPECIAL NEEDS

☐ Check here if you have a disability and require special accommodations to participate. You will be contacted by the University of Idaho.

If you have a special dietary need, please check one:

☐ Diabetic ☐ Kosher ☐ Low Salt ☐ Vegetarian

T-Shirt size: ☐ Small ☐ Medium ☐ Large ☐ X-Large

Greetings:

As Mayor of Portland, Oregon, and on behalf of its citizens, I wish to extend a sincere welcome to the Symposium on Intersections Without Traffic Signals to our "City of Roses."

Portland is a unique and viable destination for convention and tourism business. Our citizens will welcome your members with their warm, friendly ways. The city itself is a remarkable combination of newer areas and renovated historical areas, providing an atmosphere that is exciting, alive and very "livable." Each hotel, restaurant, attraction, retail outlet, theater - anything you might wish to see or experience - has its own personality. The "City of Roses" is also known as the "City of Carrousels," the "City of Fountains," the "City of Bridges" and the "City Surrounded by Parks" (Portland is the only city in the world to have such a vast parkland system within its boundaries).

Our city has something to offer for everyone's tastes . . . from bird watching to boat watching (being a major port city, ships from all over the world dock at our river wall), mimes in the park to major theatrical performances, solitary canoe rides on the Willamette River to mingling with thousands of people who attend Portland's numerous festivals, Little League to sporting events of international acclaim . . . the people in our city truly make the difference. We offer you the challenge to experience our "Sophisticated Wilderness" and guarantee that once you have visited, you'll be back!

We are proud to be the host of your Symposium. If you need any special assistance, please feel free to contact my office.

With warm regards,

Vera Katz

Vera Katz
Mayor

Non-Profit Org.
U.S. Postage
PAID
Moscow, ID 83843
Permit No. 120

QPY009

University of Idaho
Conferences and Events
University of Idaho
North Campus Center
Moscow, ID 83844-1205 USA



Third International Symposium on

Intersections Without Traffic Signals

DoubleTree Hotel Lloyd Center
(formerly Red Lion Hotel Lloyd Center)
Portland, Oregon USA
July 21-23, 1997



Preliminary Program

7:30 am – Monday, July 21
Registration & Continental Breakfast

8:00 am – Monday, July 21
Country Reports

Hein Botma, Netherlands	Country Report - Netherlands
Werner Brilon, Germany	Country Report - Germany
A.K. Gupta, India	Country Report - India
Ola Hagring, Sweden	CAPCAL 2 - A New Version of the NSRA Capacity, Delay, and VOC Software
Michael Kyte, USA	Current Capacity Analysis Procedures for Unsignalized Intersections in the U.S.
Haruo Ozaki, Japan	Capacity Studies and Its Application in Japan
Matti Pursula, Finland	Capacity Analysis and Design Practice of Unsignalized At-Grade Intersections in Finland
José R.A. Setti, Brazil	Current Highway Capacity and Design Practice in Brazil
Jian-an Tan, Switzerland	A Capacity Analysis Procedure of Unsignalized Junctions in Switzerland
Marian Tracz, Poland	Current Capacity Procedures and Research on Unsignalized Intersections in Poland
Rod Troutbeck, Australia	Country Report - Australia
Christo van As, S. Africa	Country Report - South Africa

Access Management

Ron Giguere, USA	Unsignalized Intersections - The Impacts of Driveway Spacings on Arterial Operations
Dane Ismart, USA	Unsignalized Intersection Analysis Procedures for Evaluating Operational Impacts of Access Management
H.D. Vorster, S. Africa	Access Management in Practice: The Pretoria Experience

12:00 pm – Monday, July 21
Hosted Lunch

1:00 pm – Monday, July 21
Capacity and Delay Computations

James Bonneson, USA	Delay to Major Street Through Vehicles at Two-Way Stop-Controlled Intersections
Ning Wu, Germany	Capacity of Shared-Short Lanes at Unsignalized Intersections
Jian-an Tan, Switzerland	Estimation of Traffic Queues and Delays at Roundabout Entries
Rahim Benekohal, USA	Development of Delay Models for Stop Controlled Intersections Using Queuing Theory

Roundabouts

Aimee Flannery, USA	A Comparison of the Operational Characteristics of Roundabouts and Stop Controlled Intersections in the United States
B. Guichet, France	Roundabouts in France
Torsten Bergh, Sweden	Roundabouts-Current Swedish Practice and Research
Peter Doctors, USA	Modern Roundabout Interchanges
Marian Tracz, Poland	Design of Small Roundabouts-Polish Guidelines
Georges Jacquemart, USA	Synthesis of Current Design Practices in the U.S.
Ola Hagring, Sweden	A New Swedish Roundabout Capacity Model
Mario R. Durán Ortiz, Costa Rica	Costa Rican Method for Estimating Capacity and Levels of Service in Modern Roundabouts

7:30 am – Tuesday, July 22
Continental Breakfast

8:00 am – Tuesday, July 22
Simulation Models

Matti Pursula, Finland	Simulation and Capacity Calculation of Intersections Without Traffic Signals-A Discussion and a Roundabout Case Study
John Taber, USA	A Multi-Objective Simulation Model for Unsignalized Driveway Access and Intersection Design
Volker Fessman, USA	Unsignalized Intersection Simulation Model InterSim
Ken Courage, USA	Using NETSIM to Model Roundabouts
John McFadden, USA	Development of Simulation Models for Three- and Four-Leg AWSC Intersections Using GPSS

Safety

Masaru Ueyama, Japan	Effects of Vehicular Behavior at the Pre-Accident Stage on Decision Making at Intersections Without Signals
Tarek Sayed, Canada	Effect of Traffic and Driver Parameters on the Safety of Unsignalized Intersections
Risto Kulmala, Finland	Safety at Highway Junctions Based on Predictive Accident Models

12:00 pm – Tuesday, July 22
Lunch on your own

1:00 pm – Tuesday, July 22
Capacity and Delay Computations

Rahmi Akçelik, Australia	Analysis of Roundabout Performance by Modeling Approach Flow Interactions
Rod Troutbeck, Australia	Limited Priority Merge at Unsignalized Intersections
Herman Joubert, S. Africa	Measures of Effectiveness for the Evaluation of Intersections
Werner Brilon, Germany Rod Troutbeck, Australia	Gap Acceptance Estimation
Chang-Jen Lan, USA	An Alternative Procedure for Estimating Gap Acceptance Parameters Based on Aggregate Flow Data
George List, USA	Omnidirectional Video Instrumentation for Unsignalized Intersections and Roundabouts
Zongzhong Tian, USA	Critical Gap Modeling
Bruce Robinson, USA	Modeling of Special Cases at TWSC Intersections
Hideyuki Kita, Japan	A Game Theoretic Analysis of Interaction between Merging and Through Cars at On-Ramps

Design and Control Decisions

Douglas Harwood, USA	Design Policies for Sight Distance at Stop-Controlled Intersections Based on Gap Acceptance
John Tipaldo, USA	A Discussion of Corner Sight Distance at STOP Controlled Intersections within New York City
Gary Sokolow, USA	Median Opening Decision Process
Christo van As, S. Africa	Sight Distance Requirements at Intersections Based on Gap Acceptance

Wednesday, July 23 – 8:00 am to 10:00 am
Setting a New Research Agenda for Unsignalized Intersections
Panel Discussion

Conference Location

Neatly nestled on the banks of the Willamette River, Portland is the cultural and economic center of Oregon. The variety of entertainment and scenic beauty found here is unmatched. Equally impressive is the Red Lion Hotel Lloyd Center. Overlooking the downtown skyline, the Red Lion Hotel Lloyd Center is across the street from the expansive Lloyd Center mall, home to more than 175 stores, numerous restaurants, movie theaters and a skating rink. The Oregon Convention Center, the Rose Garden and the Memorial Coliseum are just four blocks away.

The MAX Light Rail System runs directly from the hotel to historic Old Town and other downtown locations. The Oregon Museum of Science and Industry, International Rose Garden and Washington Park Zoo are also nearby. For more information on Portland, visit the Portland Oregon Visitors Association homepage at http://www.pova.com/ or call (800) 962-3700.

The hotel's swimming pool and exercise room will make your stay even more enjoyable, as will the convenience of ample parking, free airport shuttle and the new Business Center featuring computer, fax and copier services. Handsomely appointed from top to bottom, each of the Red Lion's 476 guest rooms and suites has a bright, airy decor. The entire hotel provides easy wheelchair accessibility and many rooms have been designated "nonsmoking."

Registration

You may register by phone by calling 1-888-884-3246 Monday through Friday 8:00 a.m. - 5:00 p.m. Pacific Time, fax 1-208-885-0579, or on-line at http://www.uidaho.edu/ncatt/register/. Early registration is $285 postmarked by June 20, 1997. After June 20, 1997 the registration fee is $315. Confirmation will be mailed within two weeks of receipt. If you do not receive confirmation within two weeks, please contact IWTS at 1-888-884-3246.

Cancellations received by June 30, 1997 will be refunded less a $50 handling fee. No refunds will be made after June 30, 1997. The registration fee includes Conference Proceedings and handout materials, T-shirt, admission to all sessions, one lunch, two continental breakfasts and morning and afternoon refreshment breaks.

Hotel Information

A block of rooms is reserved at the Red Lion Hotel Lloyd Center. The hotel is offering IWTS participants a special convention rate of $109 for one queen bed, $119 for two queen beds and $129 for one king bed plus applicable taxes of 9%. The hotel provides complimentary limousine service to and from the airport at 30 minute intervals between 5:40 a.m. and 11:30 p.m. To make reservations, contact the hotel directly by calling (503) 281-6111. Identify yourself as an Intersections Without Traffic Signals participant and request the group rate. Please make your reservations by June 29, 1997. There are a limited number of rooms, so early reservations are recommended. Check-in time is 3:00 p.m. and check-out is 11:00 a.m. Please note that after June 1, 1997, the name of the hotel will be "DoubleTree Hotel Portland Lloyd Center."

Air Travel

Airline reservations should be made to the Portland International Airport. IWTS selected Delta Air Lines, Inc. as the official domestic air carrier for our meeting. Delta Air Lines is offering special meeting fares! To take advantage of these savings, travel Delta round-trip from anywhere within the U.S., Canada, Bermuda, Nassau, San Juan, St. Croix, Mexico and St. Thomas to your meeting site. Delta has the best overall records for passenger satisfaction of any major U.S. airline.** To take advantage of Delta's quality service, convenient schedules and special fares, follow these steps:

1. Call, or have your travel agent call 1-800-241-6760 from 8:00 a.m. - 11:00 p.m. Eastern Time, daily.
2. Refer to File Number: XD487

** Applicable restrictions must be met. Seats are limited.*

*** Based on consumer complaint statistics for major carriers of record since 1971 as compiled by the U.S. Department of Transportation.*

1997 Midsummer TRB Highway Capacity Committee Meeting, July 23-26, 1997

Following the Symposium, the Transportation Research Board Highway Capacity Committee will be holding their summer meeting. This year's agenda will feature guided technical tours of Portland's Light Rail System (including both the existing MAX line and the Westside Extension, which is currently under construction) and Portland's Neighborhood Traffic Management and Traffic Calming Program. Another highlight is a trip to the Cascade Locks in the Columbia River Gorge, with an outdoor salmon bake and river cruise. Spouse activities will be available to interested parties. These include day trips to the Oregon Coast with stops at the Newport Aquarium where Keiko the whale is housed, Timberline Lodge at Mt. Hood, Mt. St. Helens and other notable Portland city highlights. Registrations is $125 prior to June 15 and $175 thereafter. Spouse activities are $15.00 per individual activity or $30.00 for the package. For further agenda details and on-line registration, visit the web page at http://www.kittelson.com/hcqs/. For additional information, contact Wayne Kittelson at:

Kittelson & Associates, Inc
610 SW Alder, Suite 700
Portland, OR 97205
phone (503)228-5230
fax (503) 273-8169
e-mail (wkittelson@kittelson.com)

University of Idaho

Return completed form with payment to:

Conferences and Events
University of Idaho
North Campus Center
Moscow, ID 83844-1205 USA

Please call UI Conferences & Events at 1-888-884-3246 (toll-free) if you have any questions. Cancellations received prior to June 30, 1997, will be refunded less a $50 handling fee. *NO REFUNDS WILL BE MADE AFTER JUNE 30, 1997.*

REGISTRATION FEES

Early Registration *(Postmarked by June 20,1997)* $ 285 $_____

Late Registration *(Postmarked after June 20,1997)* $ 315 $_____

Additional Proceedings #_____@ $ 50 $_____

Guest Lunch Ticket(s) #_____@ $ 20 $_____

TOTAL U.S. FUNDS (ONLY) ENCLOSED $_____

PAYMENT

Checks or money orders should be made out to UI Conferences and Events.

Credit Card: ☐ VISA ☐ Mastercard ☐ Discover

Credit Card Number _____ Expiration Date _____

Name as it appears on card _____

Signature _____

This was the first trip by my wife, Mary, and myself to Poland. It was an extreme pleasure to meet Professor Marian Tracz and members of the faculty at Crakow University of Technology. It was a pleasure to have the opportunity to present a lecture/seminar at the University. Prof. Tracz, his son Wojciech, and his staff were very helpful in making our first trip to Cracow and Poland a most enjoyable trip. I hope that our Professional/Personal relationships will continue. Best Wishes

Prof. Conrad L. Dudek
Conrad L. Dudek
Texas A&M University
College Station, Texas 77843-3136
USA.

1 października rozpocznie pracę na stanowisku asystenta pani mgr inż. Agnieszka Massey.

RENAULT

RENAULT POLSKA S. A. R. L.

Warszawa, 21.10.1997.

Szanowny Pan
Prof. dr hab. inż. Marian Tracz
Politechnika Krakowska

Szanowny Panie Profesorze,

w imieniu swoim oraz wszystkich uczestników Seminarium „Renault i Twoje bezpieczeństwo", które odbyło się w dniach 16-17 października br. w Krakowie, pragnę Panu bardzo serdecznie podziękować za to, że zechciał Pan uczestniczyć w naszym spotkaniu.

Mam nadzieję, że to spotkanie stanie się kolejną cegiełką - wspólnym wkładem w poprawę stanu bezpieczeństwa na polskich drogach.

Z wyrazami szacunku

Agata Szczech
Dyrektor d/s Public Relations

Intraco 1, 19 p. - ul. Stawki 2, 00-193 Warszawa
NIP 526-020-59-83
Tel.: (48-2) 635 79 87 / 78 64 - Fax: (48-2) 635 79 62 - Tlx: 81 39 62 - Sat. Tel.: (48) 39 12 17 03 - Sat. Fax: (48) 39 12 16 95
Konto bankowe: International Bank in Poland S.A. (IBP) Nr 17900001-5-134-001-0007 - Al. Jerozolimskie 65/79, UM Center, 00-697 Warszawa
Tel.: (48-2) 630 68 88 - Fax: (48-2) 635 45 00 - Komertel Tel.: 391 210 53 - Komertel Fax: 391 210 83 - Tlx: 82 42 92 - P.O. Box 50, 00-950 Warszawa

Z dniem 17.11.1997r rozpoczął pracę na stanowisku st. referenta pan mgr inż. Marek Nosek.

DZIEKAN I RADA WYDZIAŁU INŻYNIERII LĄDOWEJ
POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ im. Tadeusza Kościuszki

mają zaszczyt zaprosić na

PUBLICZNĄ DYSKUSJĘ NAD ROZPRAWĄ DOKTORSKĄ

mgr Marzeny NOWAKOWSKIEJ

na temat:

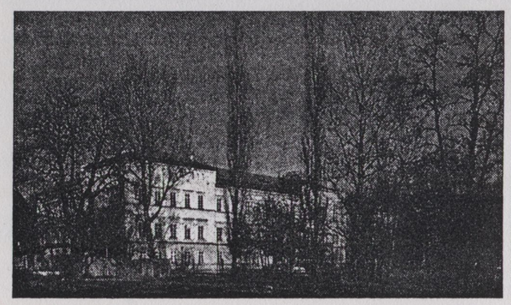
„METODA IDENTYFIKACJI NIEBEZPIECZNYCH ODCINKÓW DRÓG Z WYKORZYSTANIEM TEORII BAYESA I ANALIZY SKUPIEŃ"

Dyskusja odbędzie się 19 grudnia 1997 roku o godzinie 11^{00}
w Sali Senackiej Politechniki Krakowskiej, ul. Warszawska 24, I piętro

PROMOTOR: prof. dr hab. inż. MARIAN TRACZ (Politechnika Krakowska)
RECENZENCI: prof. dr hab. inż. RYSZARD KRYSTEK (Politechnika Gdańska)
dr hab. inż. TOMASZ SZCZURASZEK, prof. Akademii Techniczno–Rolniczej w Bydgoszczy

Praca doktorska wraz z recenzjami wyłożona jest do wglądu w Bibliotece Głównej Politechniki Krakowskiej, ul. Warszawska 24

DZIENNIK Akademicki
PISMO WYŻSZYCH UCZELNI KRAKOWA NR 32



Podchorążówka

Dydaktyka a miejsce

Nie jest przypadkiem, że inżynier hutnik część swoich nauk na studiach wyższych pobiera w hucie, odlewnik w odlewniach, lekarz w szpitalu, aktor na scenie, a leśnik w otoczeniu przyrody.

Miejsce w procesie nauczania architektury odgrywa również ważną rolę, jak w wyżej przytoczonych oczywistych przykładach. Owe miejsce to przestrzeń, w której rozgrywa się proces nauczania - a więc otoczenia, które tworzy specyficzną określoną scenerię kształtującą wrażliwość, poczucie estetyki oraz wpływa na krystalizowanie się osobowości przyszłego twórcy. Proces modelowania „wnętrza" młodego człowieka poprzez miejsce towarzyszy wykładom, ćwiczeniom, seminariom, dyskusjom. Stanowi dla nich tło, często podmiot.

Studenci architektury na uczelni mają wyjątkowe warunki do kształtowania swojej osobowości zawodowej. Uczą się w Krakowie, w mieście niepowtarzalnym, gdzie zabytki i tradycja ilustrują na co dzień treści wykładanych przedmiotów.

Dobrą i zaszczytną tradycją krakowskich architektów jest historyczny fakt, że nasz Wydział pierwsze zajęcia w swej historii prowadził na Wawelu zanim otrzymał siedzibę przy ul. Warszawskiej. Obecnie, po trudnym okresie, mamy nieco lepsze warunki nauczania, gdyż wszystkie przedmioty „historyczne" oraz konserwacja zabytków prowadzona jest w obiekcie przy ul. Kanoniczej 1, kamienicy średniowiecznej. Studenci, ucząc się w salach na pierwszym piętrze historii architektury polskiej, wiedzą, że te wnętrza budowano w czasach Kazimierza III Wielkiego, a kiedy schodzą w przerwie na kawę do „Inkwizytora" to przynoszą się w wiek trzynasty do tradycji wczesnośredniowiecznej.

Nasze miejsce dla kształtowania osobowości studentów nabierze niebawem nowych - jeszcze lepszych treści. Opuścimy mury obecnej pokoszarowej siedziby i przeniesiemy się na Łobzów do Podchorążówki. Niegdyś tutaj Kazimierz Wielki miał swój zameczek obronny. Obiekt ten położony w pięknym ogrodzie, w okresie nowożytnym został rozbudowany na okazałą letnią rezydencję królewską o bogatej historii. Z początkiem drugiej połowy XIX wieku kolejny raz został rozbudowany i przeznaczony przez władze austriackie na szkołę kadetów pobierających nauki techniczne. Obecnie staraniem Jego Magnificencji oraz dziekana Wydziału Architektury - po koniecznym remoncie konserwatorskim - Podchorążówkę obejmują nasi studenci.

Tradycja miejsca wykorzystywana jest w procesie dydaktycznym wielorako. Muzea Krakowa z fascynującą kolekcją dzieł sztuki, wystawy, wielotematyczne galerie, wydarzenia artystyczne, Międzynarodowe Biennale Architektury - to znowu szerokie zaplecze sceniczne do szeregu przedmiotów obejmujących kształceniem nie tylko architektów ale i wszystkich studentów Politechniki Krakowskiej.

Tak rozumiane miejsce wykorzystujemy w procesie dydaktycznym jeszcze inaczej. Organizujemy praktyki studenckie, kursowe i dyplomowe, wyjazdy szkoleniowe, tradycyjnie prowadzone w najciekawszych miejscach w Polsce. Zwyczajem corocznym stało się organizowanie praktyk wymiennych i ekspedycji do ośrodków akademickich w Europie oraz Stanach Zjednoczonych. Uważamy, że nauczanie architektury i urbanistyki współczesnej musi wiązać się z poznawaniem w terenie najlepszych realizacji. Ich percepcja i „krytyka" jest najlepszą nauką dla przyszłych twórców - absolwentów „krakowskiej yzkoły architektury".

KAZIMIERZ KUŚNIERZ



Ul. Kanonicza 1

Humanistyczna Politechnika?

Rozmowa z rektorem Politechniki Krakowskiej - prof. Kazimierzem Flagą

- Panie rektorze, spróbujmy w kilku zdaniach powiedzieć o uczelni to co najważniejsze, czego być może o Politechnice nie wiemy.

- Często nie zdajemy sobie sprawy z faktu, skądinąd znanego, że Wydział Architektury naszej Politechniki jest jednym z najlepszych w kraju, a nawet w Europie. Działają w nim dwie specjalności godne szczególnego podkreślenia: konserwacja zespołów zabytkowych oraz architektura krajobrazu. Istnieje przecież już ugruntowane w opinii społecznej określenie „krakowska szkoła konserwacji zabytków". Prowadzone przez prof. Wiktora Zina podyplomowe studium konserwacji zabytków ma zasięg ogólnopolski. Przekazywane tu treści i poglądy przenoszone są potem do innych ośrodków. Istnieje u nas także kierunek działań, które można nazwać inżynieryjnym wspomaganiem konserwacji.

W latach osiemdziesiątych prof. Władysław Muszyński zainicjował wraz z prof. Romanem Ciesielskim cykl konferencji zatytułowanych „Inżynieryjne problemy w odnowie staromiejskich zespołów zabytkowych". Bo konserwacja zabytków to nie tylko działania architektoniczne, to także działania inżynieryjne związane z podłożem, całą infrastruktura podziemną, z kanałami blokowymi, fundamentami itd. Dlatego Wydział



Fot. Jan Zych

Architektury wspierany jest u nas przez dwa inne wydziały: Wydział Inżynierii Lądowej i Wydział Inżynierii Środowiska.

Ostatnio Wydział Architektury wystąpił z propozycją zorganizowania w roku 2000 kongresu konserwatorów zabytków z całego świata wraz z propozycją uchwalenia tzw. „karty krakowskiej", dokumentu traktującego o sposobie podejścia do ratowania zabytków przez współczesne społeczeństwa.

- Główna część Politechniki znajduje się przy ul. Warszawskiej, druga w Czyżynach. Co tam się w tej chwili dzieje?

- Z jednej strony tego obszaru znajdują się budynki dydaktyczne i laboratoria a z drugiej akademiki, budynki mieszkalne i hotel asystencki. Środek jest wolny. Chcemy w Czyżynach ulokować Małopolskie Centrum Transferu Technologii, będziemy tam promować nowe technologie; po weryfikacji technologii powstających w ośrodkach naukowych będziemy zapraszać przedsiębiorstwa, które te techniki mogą wykorzystać i wdrożyć. Otrzymaliśmy już na ten cel grant Unii Europejskiej. Wystąpiliśmy też do wojewody krakowskiego o włączenie tego terenu do krakowskiej strefy ekonomicznej. Będziemy poszukiwać inwestorów zagranicznych, dzięki którym odbywać się tam będzie mogła działalność badawczo-produkcyjna na najwyższym poziomie, a z laboratoriów będą mogli korzystać także nasi studenci.

- No właśnie, nie rozmawialiśmy jeszcze o studentach...

- W Politechnice kształci się dziewięć tysięcy studentów. Pochodzą z 35 województw. Najwięcej z województw ościennych. Zdajemy sobie sprawę, że ludzie przyjeżdżają tu nie tylko po wiedzę, także po odpowiednią formację kulturową. I tu dla wielu następuje zderzenie ich percepcji z wielka ofertą Krakowa w tym zakresie. A my w dodatku chcemy, aby oni posługiwali się tą kulturą w przyszłości, żeby ją stosowali w swej pracy zawodowej. Dlatego jednym z głównych celów jakie stawiam sobie w tej kadencji jest humanizacja studiów technicznych. Przygotowaliśmy już odpowiedni program, zastępując niektóre przedmioty natury społecznej - na które dawniej kładziono specjalny nacisk - na przedmioty z zakresu kultury, historii, sztuki i filozofii.

- A co Politechnika ma wspólnego z Podchorążówką?

- Chcemy odrestaurować ten budynek, wydobyć na światło dzienne znakomitą jego przeszłość i przekazać go architekturze. Ale o tym opowie już prof. Kazimierz Kuśnierz.

Rozmawiał: MARIAN NOWY

Autostrady szansą dla studentów

W tym roku powstaną w Polsce pierwsze kilometry płatnych autostrad. Mamy zbudować sieć autostrad o łącznej długości około 2600 km uzupełnioną układem dróg ekspresowych o długości około 3900 km, który obecnie jest weryfikowany.

W marcu 1997 r. została przyznana koncesja na budowę 362 km odcinka Świecko-Stryków autostrady A-2. Koncesjonariusz buduje autostradę, następnie przez określony czas (20-30 lat) ją eksploatuje i pobiera opłaty za przejazd. Również w 1997 r. rozpoczną się prace na 126 km odcinku autostrady A-4 Wrocław-Gliwice finansowane systemem tradycyjnym, tj. ze środków uzyskanych staraniem państwa (pożyczki, środki budżetowe). Z budżetu jest finansowany wykup gruntu pod autostrady.

Trwają prace budowlane na 61 km odcinku autostrady Kraków-Katowice dla jej przystosowywania do standardów autostrady płatnej (wykonanie: równej i szorstkiej nawierzchni, ogrodzenia, barier energochłonnych, dodatkowych urządzeń odwadniających, sieci telefonów alarmowych, miejsc obsługi podróżnych itd.) Koncesję na jego eksploatację otrzymał Stalexport. Trwają prace przygotowawcze do budowy innych odcinków autostrad.

Teraz po kilku latach przygotowań, obejmujących obok prac projektowych m.in. studia ruchowe, oceny oddziaływań na środowisko, na dobra kultury i na grunty rolne i leśne, proces uzyskiwania tzw. wskazań lokalizacyjnych (wydawanych poprzednio przez CUP, a od 1997 r. przez MSWiA) i decyzji o lokalizacji szczegółowej od wojewodów oraz wykup gruntów, zaczyna się realizacja planów, a dokumentacja biur projektowych ma szanse stać się rzeczywistością.

Program budowy autostrad stwarza olbrzymie szanse zawodowe przed studentami Wydziału Inżynierii Lądowej, specjalności: drogi i autostrady oraz mosty. Aby budować 160 km autostrad i węzłów rocznie (koszt około 480 mln $) i kilkaset obiektów mostowych w ciągu kilku lat, należy wykonać prace studialne i projektowe, opracować oceny oddziaływań na środowisko, wykonać projekty budowlane i dopiero wtedy, po przejściu całej procedury inwestycyjnej, można rozpocząć prace budowlane.

Na Wydziale Inżynierii Lądowej studenci uczą się nowoczesnego projektowania autostrad i innych dróg, węzłów, mostów i estakad metodami komputerowymi. Specjalne przedmioty uczą jak projektować i budować autostrady i obiekty mostowe w sposób estetyczny i przyjazny środowisku, jak wykonywać badania ruchu i analizy ekonomiczne, jak projektować trasę i profil drogi, jak ją wpisać w krajobraz, jak projektować nawierzchnie autostradowe i miejsca obsługi podróżnych, jak prognozować ruch drogowy i wpływ dróg na środowisko (m.in. hałas, zanieczyszczenia powietrza, gleb i wód), jak projektować zabezpieczenia środowiska (np. ekrany akustyczne, przepusty dla zwierząt), jak dostosować otoczenie autostrady i jak wykorzystywać metody inżynierii ruchu w sterowaniu jego bezpiecznym przebiegiem.

Ponieważ rozbudowywany jest potencjał wykonawczy biur projektowych i przedsiębiorstw budowy dróg i mostów, młodzi inżynierowie dróg i mostów łatwo znajdują pracę w projektowaniu i na budowach, w administracji drogowej i w zarządzaniu ruchem drogowym, a zapotrzebowanie na nich będzie rosło.

MARIAN TRACZ

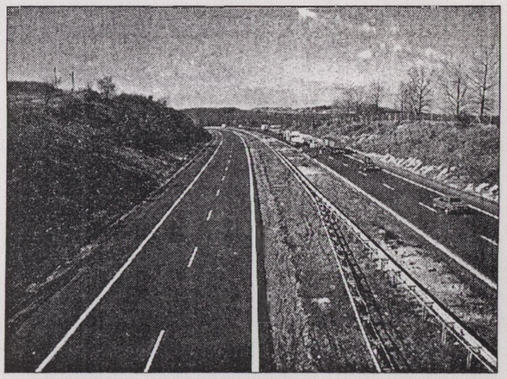
W ramach sześciu wydziałów Politechnika Krakowska prowadzi studia dzienne, wieczorowe i zaoczne na następujących kierunkach:

- **architektura i urbanistyka,**
- **elektrotechnika,**
- **budownictwo,**
- **transport,**
- **zarządzanie i marketing,**
- **inżynieria środowiska,**
- **inżynieria chemiczna i procesowa,**
- **technologia chemiczna,**
- **automatyka i robotyka,**
- **inżynieria materiałowa,**
- **mechanika i budowa maszyn.**

Każdy z tych kierunków prowadzi od kilku do kilkunastu specjalności.

Terminy składania dokumentów: 12.05 - 10.06.97 (Wydział Architektury), 19.05. - 20.06.97 (pozostałe wydziały).

Szczegółowe informacje można uzyskać w Dziale Spraw Studenckich, ul. Warszawska 24, Kraków, tel. 33-82-08.



1998

1939

Od 2 stycznia 1990r. pracuję
w Katedrze Inżynierii Ruchu mgr. inż. Piotr Cichiński

Kraków dzisiaj

Droga przez... ... dziury



Z magistratu

Ciągłe łatanie

Zarząd Miasta zdaje sobie sprawę, że stan krakowskich ulic woła o pomstę do nieba. Modernizację systemu transportu w mieście uznał za najważniejsze zadanie. Od czterech lat nie tylko łata dziury, ale i buduje nowe drogi.

W latach 1994- 97 zbudowano lub zmodernizowano 23,6 km głównych dróg w mieście. Kosztowało to 87 mln zł. Za 24 mln zmodernizowano skrzyżowanie ul. Wielickiej i ul. Powstańców i dobudowano połączenie ul. Powstańców z ul. Kamińskiego. Na budowę jezdni Radzikowskiego, Opolskiej, Lublańskiej wraz ze skrzyżowaniem z al. 29 Listopada wydano 50 mln zł.

Praktycznie od nowa powstał ponad 2,4-kilometrowy odcinek ul. Armii Krajowej – 6,5 mln zł. Gmina zmodernizowała też ciąg ulic: Bronowicka-Podchorążych-Królewska-Karmelicka. Za ponad dwukilometrowy odcinek zapłacono 12 mln zł. W ciągu ostatnich 4 lat wyremontowano także ul. Bratysławską, Taklińskiego, Basztową, Dunajewskiego, Starowiślną i most w ciągu ul. Brzeskiej. **(RR)**

W opozycji

Jak na Uralu

— Fakt, że po komunie odziedziczyliśmy zrujnowane drogi. Ale to tylko w części usprawiedliwia władze miasta za obecny stan nawierzchni. Skandaliczny — mówi radny, Ryszard Bocian. Podobnych głosów nie brak.

W luźnej rozmowie jeden z radnych porównuje krakowskie drogi do... „sowieckich sraczy". — Na Zachodzie, jak ktoś chce opisać coś wyjątkowo wstrętnego, to mówi, że ta paskudna rzecz jest, jak kibelek gdzieś na Uralu w sowieckich rękach. Taki ciemny i śmierdzący. Odrażający – mówi. – I takie są nasze trakty. Nieprzejezdne i dziurawe.

Radny Aleksander Braś uważa, że nie można w czambuł potępiać władz. Robią, co mogą. Cudów nie będzie. Przecież na remonty dróg potrzeba gigantycznych pieniędzy. – Jak już mam przypiąć jakąś łatkę, to najchętniej za zaniedbania na obrzeżach miasta. Tam dziury straszą najbardziej i jest mała szansa, że ktoś z decydentów je zauważy – mówi Braś.

Wielu radnych nie ma zaufania do fachmanów. – Kleją tak jak w latach sześćdziesiątych. Dlatego załatane miejsca po roku trzeba poprawiać – mówi radny Bocian.

Spokojnie o dziurach w drogach rozprawia radny Jerzy Jedliński. – Nie jesteśmy bogaczami i nie dziwię się, że drogi wyglądają, jak wyglądają – mówi. Podkreśla, że każda złotówka powinna być wydawana „z głową", nie tak jak przy remoncie ulicy Karmelickiej. Tam rzeczywiste koszty modernizacji okazały się kilkakrotnie wyższe od planowanych. **(PBAR)**

— Drogi w Krakowie są w fatalnym stanie — mówi Edward Żbicki, kierowca smochodu dostawczego. — Dziurawe i wąskie. Nie ma ulicy bez łat i kolein. Po tym naprawdę trudno jeździć...

Większość krakowskich dróg budowano według starych technologii. Nikt wtedy nie mógł przewidzieć takiego obciążenia ruchem, jaki jest dziś. Na remont czeka niemal każda miejska droga. A miastu starcza pieniędzy zaledwie na bieżące naprawy. Modernizacja krakowskich dróg to... dziura bez dna. Już w tym roku na łatanie ulic wydano 1,5 mln zł.

Prawdziwą zmorą drogowców są auta ciężarowe. By je wyprowadzić z centrum miasta i alei, od kilku lat drogowcy budują północne obejście. Ma przebiegać ulicami Radzikowskiego, Opolską, Lublańską, Bora Komorowskiego, Jana Pawła II, Nowohucką do Kamieńskiego. W planach jest dobudowanie połączenia z ul. Zakopiańską. W ubiegłym roku dobudowano nową nitkę ul. Lublańskiej i przygotowano do poszerzenia skrzyżowanie ulic Opolskiej i al. 29 Listopada. Nakładają też nowy asfalt na ul. Opolskiej.

— Chcemy, by samochody przejeżdżające tylko przez Kraków z Warszawy do Chyżnego i z Katowic do Rzeszowa nie przejeżdżały przez centrum i aleje – mówi Wojciech Litewka, zastępca dyrektora Miejskiego Zarządu Dróg. – Dzięki temu, nie będą niszczyły nawierzchni w centrum miasta. Nie będą też zanieczyszczały powietrza.

Pracownicy Miejskiego Zarządu Dróg mają nadzieję, że po wybudowaniu trasy alternatywnej do przejazdu przez centrum, ciężkie i niszczące asfalt samochody będą z niej korzystały.

To jednak nie załatwi problemu. Nowych technologii wymagają i te ulice, na których ciężkie samochody pojawiają się rzadko. A pieniędzy nie ma.

Oddzielną sprawą jest stan ulic osiedlowych, będących w gestii Zarządów Spółdzielni Mieszkaniowych. Te wyglądają jeszcze gorzej od miejskich.

— Na naprawę dróg osiedlowych brak nam pieniędzy – mówi Jerzy Dydoś, wiceprezes spółdzielni „Widok". – Środki, jakie mamy z czynszów nie starczają. W pierwszej kolejności przeznaczamy pieniądze na naprawę instalacji gazowej i konserwacje budynków.

Od ogólnego stanu ulic nie odbiega i wygląd chodników. Często parkują na nich ciężkie samochody. Nawet po kilku miesiącach od naprawy, wyglądają tak jak przed nią. Jedynie ul. Królewska posiada pobocza, które przystosowane są do parkowania samochodów dostawczych.

Do Miejskiego Zarządu Dróg od lat wpływają tysiące interwencji. Jednak naprawa i konserwacja zaniedbanych przez dziesięciolecia miejskich traktów dopiero raczkuje...

Renata RYBICKA

Szpalta ekspertów



Dr inż. Wanda Grzybowska, specjalistka projektowania i technologii nawierzchni drogowych Wydziału Inżynierii Lądowej Politechniki Krakowskiej

— Ponad połowa ulic w Krakowie nie posiada nośności, odpowiadającej obciążeniu ruchem. Widać to zwłaszcza na wiosnę, kiedy jest nadmierne zawilgocenie i osłabienie podłoża gruntowego. Wtedy w nawierzchni powstają pęknięcia, a nawet przełomy i głębokie wyboje.

Innym problemem są koleiny, tworzące się dla odmiany w okresie podniesionych temperatur letnich, również m.in. jako efekt nadmiernego obciążenia.

Arteriami przelotowymi przez Kraków odbywa się ruch tranzytowy samochodów ciężkich o naciskach na osie dochodzących do 12 ton, a nawet wyższych. Te pojazdy często zatrzymują się przed sygnalizacją świetlną, na postojach, w kolejkach i przy hamowaniu – to oczywiście też pogarsza stan nawierzchni.

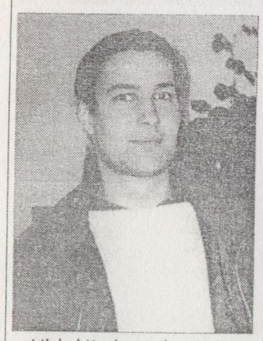
Inwestycji drogowych w Krakowie jest ciągle za mało w stosunku do potrzeb. Podstawową przyczyną jest brak środków — zwłaszcza w kasach gminnych. Bardzo ważne ciągi drogowe, jak np. przebudowywane obecnie północne wewnętrzne obejście Krakowa są finansowane ze środków Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych w Warszawie.

Wiele udało się zrobić, nawet w zabytkowym centrum Krakowa, wymagającym dodatkowych środków w związku z pracami rewaloryzacyjnymi. Po nawierzchni Plant, ul. Karmelickiej roboty prowadzone są obecnie na ul. Zwierzynieckiej, a w kolejce czeka nawierzchnia Rynku Głównego i uliczek starego Krakowa w obrębie Plant.

Uważam, że krakowscy drogowcy pracują z zaangażowaniem, nadrabiając często brak pieniędzy. Wdrażane są pomału nowe technologie – ulepszone typy warst w bitumicznych, asfalty modyfikowane polimerami, geosyntetyki do naprawy spękań.

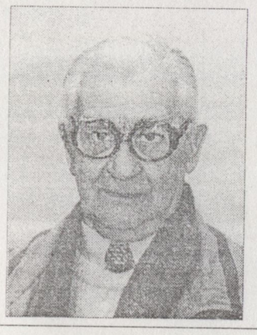
(RR), Fot. J. RUBIŚ

* Moim zdaniem * Moim zdaniem *



Michał Kania, student WSP

— Drogi w Krakowie są beznadziejne. Nie dość, że wąskie to jeszcze dziurawe. Pomyśl, by naprawiać główne arterie w ciągu dnia jest chybiony, bo i bez tego trudno przejechać przez centrum, a zajęcie jednej nitki zwiększa tylko korki. Ulicom potrzebna jest lepsza nawierzchnia. Być może ta wytrzymałaby dłużej. Zresztą oznakowanie miejsc, gdzie naprawia się drogi też pozostawia wiele do życzenia. W nocy w ogóle nie widać pachołka i przewróconej tablicy. Pomysł z „leżącym policjantem" jest może dobry, niestety wykonanie fatalne. **(RR), Fot. R. RYBICKA**



Jerzy Blicharz, rencista

Mieszkam przy Kotlarskiej. Jest zatłoczona. Dziur też nie brak. Podobnych ulic w centrum jest niestety wiele. Dlatego uważam, że nie wystarczy łatać, trzeba też ograniczać ruch. Zamykać trakty, wydzielać pasy wyłącznie dla rowerzystów i pieszych. Z radością przyjąłbym wiadomość, że na ulicę Kotlarską nie mogą wjeżdżać ciężarówki. Trzeba wypchnąć ruch z centrum, jeśli chcemy mieć tu drogi na pokaz. **(PBAR) Fot. J. RUBIŚ**



Leszek Mętek, taksówkarz

— Takie zabytkowe miasto jak Kraków bez obwodnicy to zgroza. Ludzie potrafią tylko protestować przeciw budowie dróg. Narzekają też na zakorkowane ulice. Bez obwodnic nie da się przejechać w szczycie przez miasto nie stojąc godzinami w korkach. **(RR), Fot. J. RUBIŚ**

ZADZWOŃ

Do końca marca w magistracie odbierane będą telefony od mieszkańców. Można wyrazić swoje zdanie na temat bezpieczeństwa, komunikacji, ekologii w Krakowie.

Najciekawsze pytania, sugestie, sądy będziemy prezentować na naszych łamach.

• Jeśli ktoś myślał, że krakowianie łagodnie potraktują miejskich włodarzy tkwił w błędzie. Dobrze oceniono sam pomysł zorganizowania publicznej debaty. Mieszkańcy chętnie sięgają po słuchawkę. We wtorek dzwoniło ponad 100 osób, wczoraj głosów było jeszcze więcej. – Spuchło mi ucho – słyszymy od jednej z pań odbierających telefony.

• Kole w oczy brud. Na Błoniach, w Nowej Hucie, na pętli tramwajowej w Bronowicach. Nie mówiąc o Bodzowie...

– Po prostu świat o nas zapomniał. Toniemy w śmieciach – żalił się Karol Jedynak.

• Część mieszkańców boi się wyjść z domu na ulice.

– Najgorzej jest w Podgórzu – ocenia jeden z dzwoniących. – Patroli policyjnych na ulicach jest jak na lekarstwo. Jeśli „niebiescy" mają problemy kadrowe niech wezmą do pomocy miejskich strażników.

• Dostało się policji nie ma też laurek dla Straży Miejskiej. Podobają się mundury strażników, ale ich praca oceniana jest surowiej...

– Może i są potrzebni, ale mam wrażenie, że nie robią nic poza zakładaniem blokad. Idą tam, gdzie czują grosz – stwierdził Wojciech Żebro.

• Mieszkańcy żalą się też i na takie rzeczy...

– W sklepie na moim osiedlu sprzedawca pali papierosa podając chleb – słychać. Głos z innej beczki. – Często spaceruje wieczorami w okolicach placu Biskupiego. Boże, wygnajmy „panienki" z naszego grodu – ktoś proponuje. **(PBAR)**

tel. 0/800-130-067

W dniach 22 ÷ 28 marca 1998r na zaproszenie firm: Bosch i Siemens dr inż. St. Gaudek uczestniczył w wizycie naukowej na temat sterowania ruchem ulicznym w Leverkusen i Rattingen oraz na temat systemu parkowania w Oberhausen.

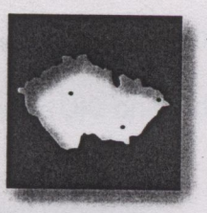
Na zaproszenie Nederland Haarlem w dniach 18 ÷ 22.04.98, dr inż. St. Gaudek przebywał w Haarlemie, Rotterdamie i Utrechcie - tematyka: systemy sterowania ruchem ulicznym i parkowanie.

Natomiast w dniach 10 ÷ 14 maj 1998r dr inż. St. Gaudek na zaproszenie Peek Traffic przebywał w Sztokholmie - temat: system sterowania ruchem i parkowanie.

W Brabancji na konferencji MOBILITA'88 w dniach 3 ÷ 4.08.88r przebywał dr inż. St. Gaudek. Wygłosił tam referat nt: "Identification of factors determining critical gaps and capacity at unsignalised intersections" - autorstwo: M. Trac, J. Chodur, St. Gaudek.

TRANSPORT RESEARCH CENTRE

FERSI
RESEARCH FOR SAFETY



NEW ACHIEVEMENTS IN ROAD SAFETY RESEARCH

FERSI WORKSHOP FOR YOUNG RESEARCHERS

PROCEEDINGS

October 8-9, 1998
Prague
Czech Republic

FERSI WORKSHOP FOR YOUNG RESEARCHERS
NEW ACHIEVEMENTS IN ROAD SAFETY RESEARCH

LIST OF PRESENTATIONS

TRANSPORT RESEARCH CENTRE

FERSI RESEARCH FOR SAFETY

Road Traffic as a Serious Life Risk

- Mr. Henrik Kronberg (S)
  Travel habit survey as a base for risk analysis
- Ms. Irene Christiansen (DK)
  Life style, driver behaviour, impact on safety
- Ms. Erzsebét Hóz (H)
  Changes in drivers attitude as a consequence of speed limit modification inside built-up areas
- Mr. Klaus Machata (A)
  Gender differences in accident risk
- Mr. Uwe Evert (CH)
  Log-Linear modelling of risky behaviour in road traffic

Advanced Ways to Investigate Accidents Circumstances

- Ms. Lisa Herland (S)
  Road visibility - lateral position and speed (simulator study)
- Mr. Magnus Nygard (FIN)
  A method to analyse speed profiles for evaluating traffic safety
- Mr. Frank Zwielich (D)
  Safety tree lined rural roads - interdisciplinary field study by an instrumental car
- Ms. Rachel Osborn (UK)
  New advantages in rural road safety engineering in the UK: on-road and simulator studies
- Mrs. Nurit Caspit (Israel)
  Studying accident mechanism trough better accident records

Towards Safer Road Infrastructure

- Ms. Susana Ranta (FIN)
  Severe accidents on rural two-lane roads - possibilities of preventing them
- Mr. Ton Hummel (NL)
  Design parameters of exit constructions - The effects of design variations on recognition and safety of exit construction
- Mr. Michal Sklenar (CZ)
  Safety audit
- Mr. Ioannic Dimitropoulos (GRE)
  Work zones safety
- Mr. Miroslaw Bajor (PL)
  Improvement of road safety of existing roads trough small towns

Safe Cycling and Walking

- Mr. Soren Underlien Jensen (DK)
  Best practices for cycling and walking
- Ms. Liv Rostedal (N)
  Pedestrian and bicycle riders
- Mr. Peter Wretling (S)
  Single accidents among pedestrian and cyclist
- Mr. Jacek Oskarbski (PL)
  Children safety on the way to school
- *Borut Horvat (SLO)*
  Short distance travel in Slovenia

IMPROVEMENT OF ROAD SAFETY OF EXISTING ROADS THROUGH SMALL TOWNS.

Mr. Mirosław Bajor M.Sc., Mr. Andrzej Zygmunt M.Sc., Cracow University of Technology, Poland

ODDZIAŁ STOWARZYSZENIA INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI W KRAKOWIE
ASSOCIATION OF ENGINEERS AND TECHNICIANS OF TRANSPORTATION IN CRACOW
VEREIN DER INGENIEURE UND TECHNIKER VERKEHRSWESENS IN KRAKAU
31-113 Kraków, ul. Straszewskiego 28, pok. 16,
tel. (0-12) **421-81-05**, tel./fax (0-12) **423-10-82**
Konto bankowe: **PBK III O/Kraków nr 11101330-5917-2700-1-19**
NIP 676-001-01-60

PROWADZI:

* rzeczoznawstwo
* szkolenia
* wdrożenia nowych rozwiązań
  - technicznych
  - ekonomicznych
  - organizacyjnych
* doradztwo
* pośrednictwo

WYKONUJE:

* opinie
* opracowania naukowo-badawcze i projektowo-kosztorysowe w zakresie komunikacji

ORGANIZUJE:

* konferencje
* sympozja
* seminaria
* kursy szkoleniowe

WYDAJE:

Zeszyty naukowo-techniczne w seriach:
* monografie
* materiały konferencyjne
* materiały różne

L.dz.SITK/6/511/98 Kraków 27.05.1998

Sz. Pan
Prof.zw.dr hab.inż. Marian Tracz
Wydział Inżynierii Lądowej
Instytut Inżynierii Drogowej i Kolejowej
Politechniki Krakowskiej
ul.Warszawska 24

Informuję uprzejmie, że zakończony został konkurs na najlepsze prace dyplomowe uczelni krakowskich w dziedzinie transportu i dyscyplin wspomagających transport.

W konkursie uczestniczyło 15 prac dyplomowych. Sąd Konkursowy złożony z praktyków, nagrodził 3 i wyróżnił 4 prace.
Nagrodzona została praca:

„Środki uspokojenia ruchu na drogach zamiejskich przechodzących przez małe miejscowości"

autorstwa : Jacek Chamioło
Mirosław Szczurek

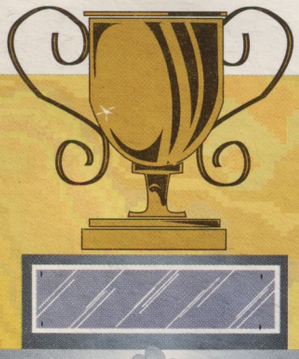
Wyróżniona została praca:

„Projektowanie skrzyżowań z sygnalizacją świetlną przy użyciu programu SIDRA"

autorstwa : Agnieszka Biela
Zbigniew Troszok

Rozdanie nagród odbędzie się w dniu 15 czerwca br. o godz. 17^{00} w Sali Klubowej w siedzibie SITK przy ul.Straszewskiego 28, na które Szanownego Pana serdecznie zapraszam wraz z dyplomantami.

Wiceprezes
mgr inż. Andrzej Kollbek



DYPLOM

DLA

INSTYTUTU L_2

ZA ZDOBYCIE

IV MIEJSCA

W KONKURSIE

RZUTÓW OSOBISTYCH

W II TURNIEJU

WYDZIAŁU INŻYNIERI

LĄDOWEJ

W KOSZYKÓWCE

AKADEMICKI ZWIĄZEK SPORTOWY
Klub Uczelniany Politechniki Krakowskiej
31—155 Kraków ul. Warszawska 24
Tel. 33-03-00 wew. 947, 948

DZIEKAN
Wydziału Inżynierii Lądowej

Doc.dr hab.inż. Kazimierz Furtak

Dnia 16 czerwca odbyło się seminarium
naukowe na temat jak wyżej

POLITECHNIKA KRAKOWSKA
WYDZIAŁ INŻYNIERII LĄDOWEJ
Katedra Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu
ul. Warszawska 24, 31-155 Kraków, Tel.: (12) 632-53-60, Fax: (12) 633-84-51, E-mail: katedra@rodes.wil.pk.edu.pl
Kierownik Katedry – Prof. zw. dr hab. inż. Marian TRACZ E-mail: mt@rodes.wil.pk.edu.pl

Sz.Pan (i)-

.....

.....

.....

Katedra Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu Politechniki Krakowskiej oraz Biuro Inżynierii Drogowej „DROTEST" mają zaszczyt zaprosić na seminarium pt.:**"ZASTOSOWANIE GEOTKANIN „LOTRAK" W BUDOWNICTWIE KOMUNIKACYJNYM".**
Seminarium odbędzie się w dniu 16 czerwca 1998 roku o godz.10^{30}--w Sali Senackiej (Ipiętro) Politechniki Krakowskiej ul.Warszawska 24; 31-150 Kraków.

Program seminarium

Godz.10^{30}
1. Otwarcie seminarium - *prof.zw.dr hab.inż.M.Tracz, dr inż.J.Alenowicz*

Godz.10^{45} - 12^{00}
2. Wykład pt.:"Zastosowanie geotkanin „Lotrak" w budownictwie komunikacyjnym" -*Robin Guild* z firmy Don & Low ze Szkocji (wykład w j.angielskim tłumaczony na j.polski)

Godz.12^{00}-12^{30}
3. Informacje na temat „Poradnika projektowania" firmy Don & Low- *dr inż.W.Grzybowska*

Godz.12^{30} - 13^{30}
4. Dyskusja .

Potwierdzenie udziału w seminarium prosimy przesyłać na adres:

KATEDRA BUDOWY DRÓG I INŻYNIERII RUCHU
POLITECHNIKA KRAKOWSKA
UL.WARSZAWSKA 24
31-155 KRAKÓW
tel: 632 - 53 - 60, fax: 633 - 84 - 51

z poważaniem

Prof. zw. dr hab. inż. Marian Tracz

POLITECHNIKA KRAKOWSKA
im.Tadeusza Kościuszki
Prof. zw. dr hab. inż. Kazimierz J. Flaga
Rektor

PR-2/226/98

Kraków,dnia 1998-11-02

Sz. Pan
Prof.zw.dr hab.inż. Marian **TRACZ**
Instytut Inżynierii Drogowej i Kolejowej

Zapraszam uprzejmie Pana jako promotora do wzięcia udziału w uroczystej promocji doktorów i doktorów habilitowanych, która odbędzie się

dnia 27 listopada 1998 r. o godz.11^{00}

w Sali Senackiej Politechniki Krakowskiej /budynek główny I piętro/.

Promowani:

Dr inż. Marzena NOWAKOWSKA

31-155 Kraków, ul. Warszawska 24 tel./fax: (012) 633 57 73 e-mail: r-0@admin.pk.edu.pl

Gondek Stanisław

Wyjazdy w 1998 roku.

- konferencja MOBILITA'98 w Bratysławie - 3÷4.09.1998r. wygłaszanie referatu: „Identification of factors determining critical gaps and capacity at unsignalised intersections" autorstwa M.Traut, J. Chodur, S. Gondek

- wizyty naukowe na zaproszenie firm oferujących systemy sterowania ruchem ulicznym - finansowane przez Miejski Zarząd Dróg

  - 22.03÷28.03.1998r. (zaproszenie firm Bosch i Siemens)
    - systemy sterowania w Leverkusen i Rattingen oraz system parkingowy w Oberhausen (realizacja: Bosch - Signalbau Huber)
    - systemy sterowania w Konstancy i Monachium (realizacja: Siemens)

  - 19.04÷22.04.1998 r. (zaproszenie przez Nederland Haarlem)
    - systemy sterowania ruchem i parkowania w Haarlemie, Rotterdamie i Utrechcie

  - 10.05÷14.05.1998 r. (zaproszenie przez Peek Traffic)
    - system sterowania ruchem i parkowania w Sztokholmie



POLITECHNIKA KRAKOWSKA
im. Tadeusza Kościuszki

1998/1999

PROGRAM UROCZYSTOŚCI

(początek godz. 12^{00})

Przemówienie inauguracyjne Rektora
prof.zw.dr hab.inż. Kazimierza Flagi

Immatrykulacja studentów

Wręczenie nagród
Ministra Edukacji Narodowej

Wręczenie nagród
Rektora Politechniki Krakowskiej

Przedstawienie osób odznaczonych

Wystąpienia przedstawicieli studentów
i Stowarzyszenia Wychowanków PK

Wykład inauguracyjny
prof.zw.dr hab.inż. Mariana Tracza
"Problemy związane z programem
budowy autostrad w Polsce"

Pokaz tańca towarzyskiego w wykonaniu
par Studenckiego Klubu Tanecznego
"Barwinek"

(zakończenie około godz. 14^{30})

Uroczystości towarzyszyć będzie
chór akademicki PK "CANTATA"
pod kierunkiem mgr M. Januszewskiej

REKTOR I SENAT
POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ
IM. TADEUSZA KOŚCIUSZKI

ZAPRASZAJĄ NA

U R O C Z Y S T O Ś Ć
I N A U G U R A C J I
ROKU AKADEMICKIEGO
1998/1999

2 października 1998 roku
o godzinie 12^{00}
w hali sportowej przy ul. Kamiennej 17

Zapraszamy również na inauguracyjną
Mszę św. 2 października o godz. 8^{00}
do Kolegiaty św. Floriana
przy ul. Warszawskiej

14th ISTTT

FOURTEENTH INTERNATIONAL SYMPOSIUM *ON TRANSPORTATION AND TRAFFIC THEORY* (ISTTT)

JERUSALEM, ISRAEL
JULY 20-23, 1999



Dear Colleague,

We are pleased to invite you to attend the Fourteenth International Symposium on Transportation and Traffic Theory (ISTTT), which will be held July 20 - July 23, 1999 in Jerusalem Israel.

Science is a collection of successful formulae. And, once again, we would like to collect these formulae in July 1999. Our aim is to afford the participants an excellent opportunity to interact formally and informally with leading transportation scientists from around the world. The scientific program, which will cover all modes of transportation, together with significant contributions to its theory and application, will encourage not only the generation of new ideas, but will also motivate a productive collaboration between the participants.

At the cross-roads of three continents, Jerusalem stands as a fascinating landmark in the millennia of human history and provides an inspiring atmosphere for our discussions. Your participation at this conference will afford you the opportunity to experience the charm and hospitality of Israel.

We look forward to welcoming you in Jerusalem.

Sincerely yours,

Prof. Avi Ceder
Chairperson
Organising Committee

ISTTT International Advisory Committee

Prof. E. Hauer
Canada - Convenor

Prof. R.E. Allsop
UK

Prof. M.G.H. Bell
UK

Prof. P.H.L. Bovy
Netherlands

Prof. W. Brilon
Germany

Prof. A. Ceder
Israel

Prof. M. Cremer
Germany

Prof. C.F. Daganzo
USA

Prof. N. Gartner
USA

Prof. H. Keller
Germany

Prof. M. Kuwahara
Japan

Mr. J.B. Lesort
France

Prof. H. Mahmassani
USA

Prof. Y. Makigami
Japan

Prof. V.V. Silyanov
Russia

Prof. M.A.P. Taylor
Australia

Prof. M. Tracz
Poland

Prof. A.C. Wirasinghe
Canada

Honorary members:

Prof. R. Hamerslag
Netherlands

Prof. M. Koshi
Japan

Prof. W. Leutzbach
Germany

Prof. G.F. Newell
USA

Prof. H.G. Retzko
Germany

Dr. D.I. Robertson
UK

Prof. T. Sasaki
Japan

Prof. S. Yagar
Canada

LOCAL PROGRAM COMMITTEE

Prof. A. Ceder, Chairperson, Technion - Israel Institute of Technology

Prof. Y. Berechman, University of Tel Aviv

Dr. Y. Gur, Technion - Israel Institute of Technology

Dr. Y. Israeli, Technion - Israel Institute of Technology

Dr. T. Lotan, Consultant

Prof. D. Mahalel, Technion - Israel Institute of Technology

Prof. A. Mandelbum, Technion - Israel Institute of Technology

Prof. M. Pollatschek, Technion - Israel Institute of Technology

Prof. Y. Prashker, Technion - Israel Institute of Technology

Prof. D. Shefer, Technion - Israel Institute of Technology

Dr. Y. Shiftan, Technion - Israel Institute of Technology

Prof. I. Salomon, The Hebrew University

AUSPICES

Technion - Israel Institute of Technology
Transportation Research Institute

Sponsor: Ministry of Transport, Israel

SUGGESTED TOPICS

- Traffic flow, safety, management and control
- Intelligent transportation systems
- Public transportation
- Network demand, design and assignment
- Transport economics
- Travel behaviour and forecasting
- Routing and scheduling
- Logistics
- Information and advanced technologies
- Planning and operations planning models
- Pedestrian, bicycle, freight and air transport

DEADLINES

April 15, 1998: Submission of extended abstract (2-4 double-spaced pages)

June 15, 1998: Notification of acceptance or rejection of abstract

September 15, 1998: Submission of full length manuscript

December 15, 1998: Notification of acceptance or rejection of full paper

February 15, 1999: Submission of full, revised papers

The two-stage review process will be carefully carried out by the International and Israeli professionals.

Language of Submitted Materials

English

Travel Expenses

In the tradition of ISTTT, presenters of accepted papers can expect assistance with their airfare.

Proceedings

To be organised by the Elsevier Science Ltd. Publisher following the proceedings of the past ISTTT: The Netherlands (1959), England (1963), USA (1965), Germany (1968), USA (1971), Australia (1974), Japan (1977), Canada (1981) The Netherlands (1984), USA (1987), Japan (1990), USA (1993), and France (1996).

Fourteenth International Symposium on Transportation and Traffic Theory (ISTTT)

Peltours-Te'um Congress Organisers
POB 8388
Jerusalem 91082, ISRAEL

July 20 - 23, 1999, Israel

Please add my name to the mailing list

Family Name:_____ First Name:_____ Title:_____

Institution:_____

Address for mail:_____

City:_____ State:_____ Country:_____

Tel:_____ Fax:_____

Email:_____ Web site:_____

Home Address:_____

❑ I intend to participate in the conference ❑ I intend to present a paper

Proposed Title of Paper: _____

SECRETARIAT OF THE 14TH ISTTT

Tel: 972-2-561-7402

Fax: 972-2-563-7572

E-mail: teumcong@netmedia.net.il

Address: P.O. Box 8388
Jerusalem, 91082
Israel

Street Address:

3 Masaryk Street
Jerusalem 91082
Israel

DZIEKAN I RADA NAUKOWA WYDZIAŁU INŻYNIERII LĄDOWEJ
POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ im. Tadeusza Kościuszki w Krakowie

mają zaszczyt zaprosić na

PUBLICZNĄ DYSKUSJĘ NAD ROZPRAWĄ DOKTORSKĄ

mgr. inż. Marcina ADAMCZYKA

Temat rozprawy doktorskiej

„Zastosowanie popiołów powstałych ze spalania osadów ściekowych w kompozytach cementowych"

Dyskusja odbędzie się w dniu **19.04.2024 r.**
o godzinie **11:00** w sali 16 w budynku W-13
Politechniki Krakowskiej,
ul. Warszawska 24

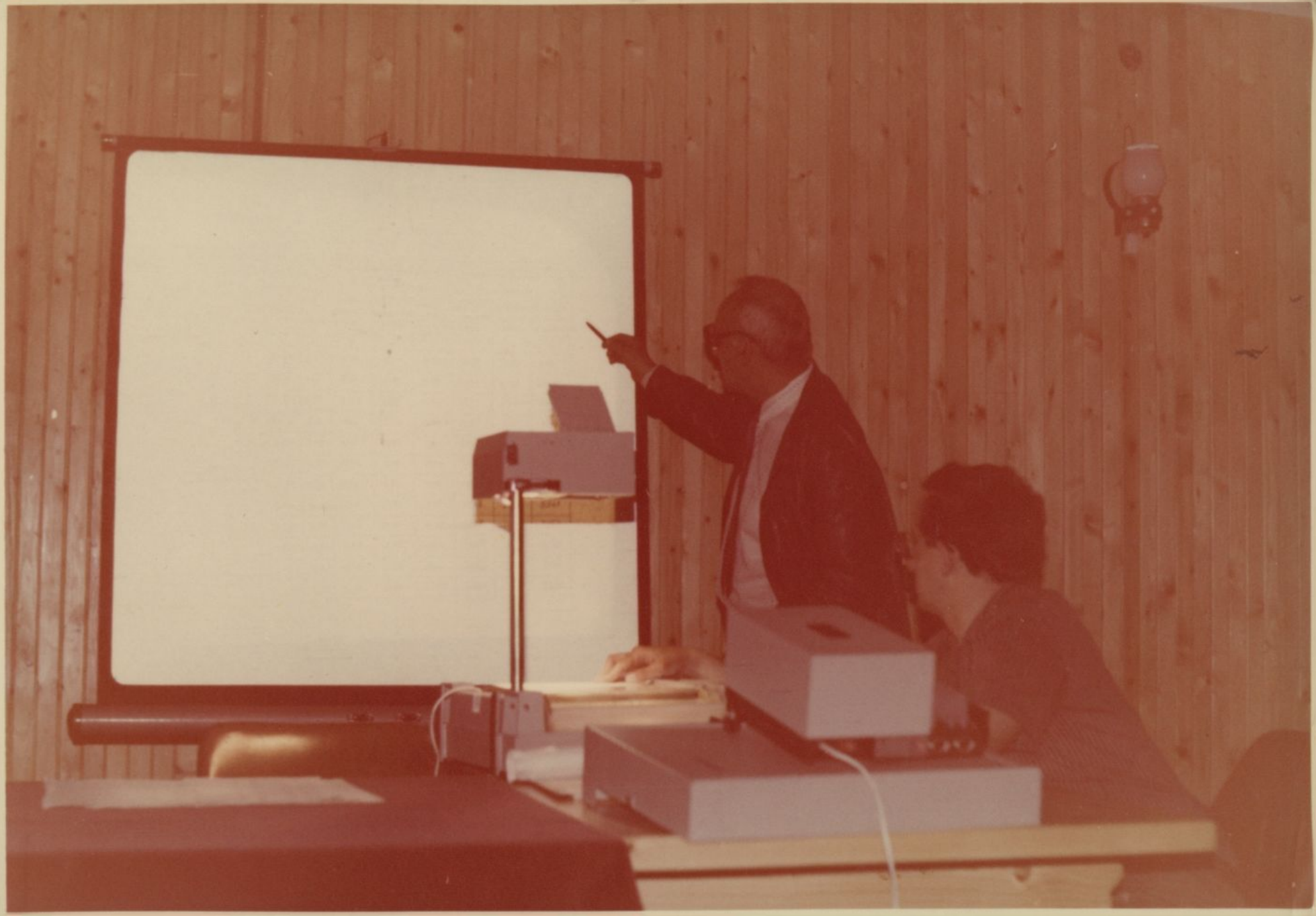
Promotor: dr hab. inż. Tomasz ZDEB, prof. PK – Politechnika Krakowska

Recenzenci: dr hab. inż. Daria JÓŹWIAK-NIEDŹWIEDZKA, prof. IPPT PAN –
Instytut Podstawowych Problemów Techniki Polskiej Akademii Nauk
prof. dr hab. inż. Piotr WOYCIECHOWSKI – Politechnika Warszawska
dr hab. inż. Łukasz KOTWICA, prof. AGH – Akademia Górniczo – Hutnicza
w Krakowie

Praca doktorska, jej streszczenie oraz recenzje zostały udostępnione w zakładce postępowania awansowe w BIP-ie Politechniki Krakowskiej










imb


imb
imb
imb















