

PRZEGLĄD PRASY ZAGRANICZNEJ – LISTOPAD 2021

FLUG REVUE

GRIMALDI NEWS 95

INTERNATIONAL TRANSPORT JOURNAL

INTERNATIONALES VERKEHRSWESEN

NAHVERKEHR

RAILWAY GAZETTE INTERNATIONAL

SEILBAHNEN INTERNATIONAL

STADTVERKEHR

STRASSE UND VERKEHR

FLUG REVUE

65 Jahre Flug Revue. 1956 So war es damals. So ist es heute 2021. (65 lat 'Flug Revue'. 1956 Tak było kiedyś. Tak jest teraz w 2021.) Flug Revue 2021, nr 10, s.15-33, fot.34,

W 1956 r. rozpoczęto wydawanie czasopisma 'Flug Revue', dziś najważniejszego magazynu poświęconego lotnictwu i aeronautyce w niemieckim obszarze językowym. Pierwszy numer, którego okładka jest reprodukowana na początku tekstu, ukazał się w październiku 1956 i kosztował 2 marki. Z racji jubileuszu redakcja pisma przypomina ważne konstrukcje i istotne wydarzenia sprzed lat, konfrontując je z obecnym stanem rozwoju techniki lotniczej. Wśród przypominanych konstrukcji wymienić należy Lockheeds L-4049G Super Connie - pierwszy pasażerski samolot po wojnie Lufthansy oraz największy samolot pasażerski tamtej epoki Lockheeds L-1649A Starliner, przy pomocy których niemieckie linie pasażerskie zaczęły swą ekspansję na świecie; U-2 - szpiegowski samolot symbolizujący czasy zimnej wojny, Convair NB-36H z reaktorem atomowym na pokładzie; kolejne samoloty myśliwskie stanowiące wyposażenie Luftwaffe aż do dnia dzisiejszego; helikopter Sikorsky S-58, który posłużył liniom Sabena do otwarcia linii pomiędzy Dortmundem a Brukselą, Bell X-2 z napędem rakietowym, który we wrześniu 1956 r. pobił rekord prędkości przekraczając szybkość 3 Machów. Obecnie powstaje X-59 Quiet Supersonic Transport, pierwszy od dziesięcioleci załogowy samolot projektowany przez NASA, którego próbny lot przewidziany jest na 2022 r., zaś na rok następny systematyczne testy w Armstrong Flight Research Center.

GRIMALDI NEWS 95

The Eco Catania joins Grimaldi's green fleet/La Eco Catania entra nella flotta green di Grimaldi. (Eco Catania dołącza do 'zielonej' floty.) Grimaldi News 95 2021, nr 3, s.4-6, fot.3,

W transporcie na obszarze Morza Śródziemnego obecnie wykorzystuje się pięć hybrydowych statków typu ro-ro należących do innowacyjnej klasy Grimaldi Green 5th Generation (GG5G): po Eco Valencia, Eco Barcelona, Eco Livorno i Eco Savona do eksploatacji weszła Eco Catania dostarczona 4 czerwca przez stocznię Jinling w Nanjing. Podobnie jak jej siostrzane jednostki, pływająca pod włoską banderą Eco Catania ma długość 238 m, szerokość 34 m, tonaż brutto 67 311 t i prędkość 20,8 węzła. Ładowność na siedmiu pokładach, z których dwa są podnoszone - jest dwukrotnie większa niż w przypadku poprzedniej klasy statków ro-ro wykorzystywanych przez Grupę Grimaldi na krótkich trasach morskich. Nowy statek może przewieźć 7800 m bieżących ładunku, co odpowiada około 500 przyczepom i 180 samochodom. Zgodnie z najnowszym certyfikatem RINA (Registro Italiano Navale), jednostki tej klasy mają wskaźniki efektywności energetycznej siedmiokrotnie lepsze niż w przypadku statków ro-ro poprzedniej generacji. Ze

względem na te parametry statki klasy GG5G są najbardziej ekologicznymi statkami ro-ro na świecie w żegludze morskiej bliskiego zasięgu, są także w tej kategorii największe.

INTERNATIONAL TRANSPORT JOURNAL

A Thessaloniki-Belgrade canal. (Kanał Saloniki-Belgrad.) International Transport Journal 2021, nr 39-40, s.32, rys.1; fot.1,

Serbscy politycy planują urzeczywistnić stare serbskie marzenia o kanale łączącym Dunaj z wybrzeżem Morza Egejskiego. Kanał wykopany pomiędzy Belgradem a Salonikami miałby 651 km długości, koszt ocenia się na 17 mld dolarów. Koncepcyjne plany biorą pod uwagę finansowanie zewnętrzne, w tym kontekście pojawiają się Chiny, które wykazywały zainteresowanie przedsięwzięciem już dekadę wcześniej. Wizjonerzy z projektem kanału wiążą także możliwość budowy elektrowni wodnych. Do urzeczywistnienia tego rodzaju ambitnej kooperacji jest jednak jeszcze daleko, m.in. trzeba będzie przezwyciężyć wiele politycznych przeszkód, jako że po jednej stronie znajduje się mocarstwo z Dalekiego Wschodu, a po drugiej państwa starające się o członkostwo w Unii Europejskiej.

INTERNATIONALES VERKEHRSWESSEN

Becker Sophia, Sterz Anke: Drei Jahre Berliner Mobilitäts gesetz. Wie der institutionelle Umbau die Berliner Verwaltung handlungsfähig für die Umsetzung macht. (Trzy lata obowiązywania berlińskiej ustawy o mobilności. W jaki sposób instytucjonalna restrukturyzacja pozwoliła miejskiej administracji na realizację założeń ustawy.) Internationales Verkehrswesen 2021, nr 3, s.10-16, rys.2, bibliogr.poz.73.

Berlińska ustawa o mobilności (MobG BE) obudziła wielkie społeczne nadzieje na szybką transformację stolicy Niemiec w przyjazną ludziom i środowisku naturalnemu przestrzeń mobilności. Opracowanie podsumowuje postępy poczynione w ciągu ostatnich trzech lat w czterech obszarach działalności: restrukturyzacji instytucjonalnej, systemach planowania, partycypacji i komunikacji oraz przedsięwzięciach inwestycyjnych i finansowych. Formułuje też zalecenia dla podobnych projektów legislacyjnych w innych gminach i krajach związkowych. Tematyka jest ujęta z interdyscyplinarnej perspektywy nauk o planowaniu i badań mobilności stosowanych w naukach społecznych.

Brützel Christoph: Der Beitrag des Luftverkehrs zur Nachhaltigkeit. (Wkład transportu lotniczego w zrównoważony rozwój.) Internationales Verkehrswesen 2021, nr 2, s.16-21, rys.6, bibliogr.poz.11.

Już na Konferencji Narodów Zjednoczonych w sprawie Środowiska Człowieka w Sztokholmie (1972) stało się jasne, że ochrona środowiska człowieka wymaga ogólnoświatowej współpracy ponad granicami i że współpraca ta nie powinna ograniczać się do kwestii związanych z ochroną środowiska i przyrody. W ten sposób powstał termin "zrównoważony rozwój". Przyjęty w Sztokholmie Program Narodów Zjednoczonych ds. Ochrony Środowiska (UNEP) i utworzona na jego bazie w Nairobi agencja organizowały w kolejnych dekadach liczne konferencje, m.in. w Kioto, Rio de Janeiro i Paryżu, od których pochodzą nazwy kolejnych rezolucji. Artykuł omawia wkład transportu lotniczego do zrównoważonego rozwoju w świetle Agendy 2030 Organizacji Narodów Zjednoczonych, podkreślając jego istotne znaczenie właśnie w tym zakresie. Autor (Christoph Brützel od 35 lat związany z lotnictwem, do 2020 r. profesor Aviation Management w Międzynarodowym Uniwersytecie IUBH w Bad Honnef) zaznacza, że transport lotniczy jako jedyny sektor transportu i gospodarki wypracował wiążący program na poziomie globalnym dla realizacji paryskich celów klimatycznych, a także program na poziomie europejskim na rzecz całkowitej neutralności klimatycznej do 2050 r.

Gollnick Volker, Weder Christian: Die Covid-19 Pandemie - Anlass oder Ursache der Konsolidierungsphase in der Luftfahrt. (Pandemia Covid-19 - przyczyna czy skutek konsolidacji w lotnictwie.) Internationales Verkehrswesen 2021, nr 2, s.24-29, rys.7, tab., bibliogr.poz.22.

Punktem wyjścia opracowania jest przegląd tendencji rozwojowych lotnictwa na świecie od 1970 r. oraz zatrudnienia w niemieckim przemyśle lotniczym w latach 1979-2019. Celem - prognozy przemian lotnictwa

i przemysłu lotniczego na najbliższe lata. Pandemia jest ważnym czynnikiem wywołującym zmiany, ale nie jedynym. Analiza pokazuje, że sytuacja po pandemii jest bezprecedensowa: spadek produkcji i zatrudnienia nawet o 40

**Schaffung zukunftsfähiger Grundlagen für einen effizienten Schienengüterverkehr.
Stellungnahme des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesminister für Verkehr und digitale
Infrastruktur. (Stworzenie trwałych podstaw dla wydajnego kolejowego transportu towarowego.
Stanowisko Naukowej Rady Konsultacyjnej przy federalnym ministrze transportu
i infrastruktury cyfrowej.) Internationales Verkehrswesen 2021, nr 2, s.10-11, bibliogr.poz.1.**

Rozwój kolejowego transportu towarowego w Niemczech (Der Schienengüterverkehr - SGV) ogranicza cały szereg podstawowych problemów strukturalnych. Plany innowacji kolei często są ograniczane do modnego terminu "cyfryzacji", tymczasem w celu zreformowania SGV trzeba dokonać zasadniczych zmian, których nie da się bezpośrednio zaliczyć do procesu samej cyfryzacji. Chodzi bowiem o poprawę podstawowych funkcji technicznych procesu transportu kolejowego towarów (jak np. formowania i prowadzenia pociągów), które często są mocno utrwalone w szeroko stosowanych od lat rozwiązaniach technicznych. I tak na efektywność kolejowego transportu towarowego w Niemczech wpływają m.in. przestarzałe systemy hamulcowe, sposoby sprzęgania taboru oraz niespójne systemy infrastruktury. Badanie przeprowadzone z wykorzystaniem GPS pokazały, że średnia prędkość transportu dla całego obiegu wagonów towarowych wynosi tylko 2,9 km/h. Naukowa Rada Konsultacyjna przy federalnym ministrze transportu i infrastruktury cyfrowej w raporcie wskazuje na kierunki działań, konieczne dla zniesienia tych barier rozwoju. Ma się to przyczynić do realizacji celów dotyczących emisji CO₂ (podniesienie udziału transportu kolejowego do 25 procent), ponieważ SGV emituje go znacznie mniej na tonokilometr niż drogowy transport ciężarowy. Raport zawiera propozycje konkretnych rozwiązań, jak np. centralny zderzak sprzęgający (Mittelpufferkupplung). Postuluje się także wpływ na systemowe rozwiązania ogólnoeuropejskie pod kątem dostosowania ich do warunków niemieckich (dotyczy to np. European Train Control System). Całość stanowiska Rady jest dostępna na stronie www.iv-dok.de/2105.

Scheufler Anja, Neiberger Cordula: Bus Rapid Transit-Verbindungen im ländlichen Raum? Ein Bewertungssystem zur Untersuchung von Ausbaupotentialen von Schnellbuslinien. (Połączenia Bus Rapid Transit na obszarach wiejskich? System oceny potencjału rozbudowy szybkich tras autobusowych.) Internationales Verkehrswesen 2021, nr 3, s.84-87, fot.1, tab.3, bibliogr.poz.10.

Ze względu na koszty sieci kolejowe zazwyczaj nie są dobrym rozwiązaniem lokalnego transportu publicznego na obszarach wiejskich, ponieważ są zbyt kosztowne. Realną alternatywę dla nich mogą stanowić systemy szybkich przewozów autobusowych. Jednym z takich rozwiązań jest Bus Rapid Transit (BRT). Koncepcja tego systemu szybkiego transportu autobusowego została opracowana przez Institute for Transportation and Development Policy (ITDP - pozarządową jednostkę mającą siedzibę w Nowym Jorku) we współpracy z innymi organizacjami: jest to system, w którym pobieranie opłat odbywa się poza pojazdem (pre-ticketing) i w którym autobusy poruszają się po wydzielonych pasach ruchu. Specjalistki od geografii i geografii gospodarczej z Aachen podjęły problem czy transport publiczny o cechach BRT mógłby być interesujący również w warunkach niemieckich. Zaproponowały także system oceny potencjału rozbudowy szybkich linii autobusowych typu BRT.

NAHVERKEHR

Liebermann Johannes, Keller Nicolas: 'Saubere' Busse im ÖPNV: Theorie versus Praxis. ('Czyste' autobusy w publicznym transporcie osób. Teoria naprzeciw praktyki.) Nahverkehr 2021, nr 6, s.13-16, rys.2; fot.1,

Omówienie na przykładzie komunikacji w Wiedniu (Die Wiener Linien) wyzwań związanych z wymianą całej floty autobusów spełniających normę Euro-6 na pojazdy jeszcze mniej zanieczyszczające środowisko - co przewidziano w Clean Vehicles Directive (CVD). Dyrektywa stawia wysokie wymagania, które rozwiązać muszą politycy oraz zakłady produkujące tabor. Może zostać wdrożona tylko wówczas, gdy pojawią się odpowiednie autobusy spełniające normy techniczne i użytkowe z zachowaniem parametrów finansowych –

i to niezależnie od znacznego wsparcia ze środków publicznych. Aby przedsięwzięcie miało sens klimatyczny musi także nastąpić wzrost znaczenia transportu publicznego kosztem prywatnych środków transportu. W Wiener Linien rozważane są dwa główne kierunki przemian napędów autobusów miejskich: wykorzystywanego już napędu elektrycznego oraz wodorowego. Po licznych testach nie ma już wątpliwości, że przebudowa całej floty transportowej ma sens tylko przy zastosowaniu obu form napędu.

Schultz Marcus: Elektromobilität in Deutschland bis 2025. (Elektromobilność w Niemczech do 2025 r.) Nahverkehr 2021, nr 6, s.22-23,

Syntetyczne omówienie analizy stowarzyszenia niezależnych firm, zajmujących się mobilnością i zarządzaniem flotami (VMF: Verband der markenunabhängigen Mobilitäts- und Fuhrparkmanagementgesellschaften e.V.) na temat najbliższej przyszłości transportu elektrycznego w Niemczech. Pokazuje drogę, którą powinien ów transport podążać, uwzględniając warunki prawne i finansowe, kwestie infrastruktury, ekologii, wymagania uczestników rynku oraz możliwości technicznych. Dokładniej omówione zostały zagadnienia rozwoju metod przechowywania energii, systemów ładowania oraz prognozowane obciążenia sieci energetycznych (do 2025 r. nie powinny wystąpić przeciążenia sieci w Niemczech z powodu rozwoju elektromobilności).

Thiel Bastian: E-Mobilität ist nur mit effektiver Kühlung möglich. (E-mobilność jest możliwa tylko pod warunkiem efektywnego chłodzenia.) Nahverkehr 2021, nr 9, s.33-35,

Nie ma e-mobilności bez chłodzenia: temperatura pracy nowoczesnych akumulatorów litowo-jonowych (Li-ion) ma decydujące znaczenie dla funkcjonowania, a przede wszystkim dla żywotności wysokowydajnych akumulatorów. Tylko stabilne utrzymywanie niskich temperatur zapewnia długotrwałą wydajność akumulatorów samochodowych i stacjonarnych systemów magazynowania energii. W dziedzinie chłodzenia akumulatorów i kabli ładowania firma Technotrans SE z siedzibą w Sassenberg opracowuje wydajne rozwiązania dla pojazdów elektrycznych. E-mobilność wymaga nie tylko bardzo specyficznego projektu w niektórych przypadkach, ale często także integracji technologii w najciaśniejszych przestrzeniach, zapewnienia wysokiej mocy przy stosunkowo niewielkiej wadze oraz przestrzegania reguł ochrony środowiska. Artykuł prezentuje najnowsze tendencje w technologii chłodzenia akumulatorów.

RAILWAY GAZETTE INTERNATIONAL

Bačić Toma: The race is on. (Wyścig się zaczął.) Railway Gazette International 2021, nr 7, s.32-35, rys.1; fot.12,

Międzynarodowi wykonawcy kontynuują budowę pierwszej tanzańskiej linii kolejowej o szerokości toru 1435 mm (Tanzania Standard Gauge Railway). W 2006 r. Unia Afrykańska i Wspólnota Afryki Wschodniej zdecydowały, że nowe linie kolejowe będą budowane według standardu 1435 mm, aby w przyszłości móc łatwo dokonać połączeń transgranicznych. Będzie to trzecia linia kolei o standardowej szerokości toru w Afryce Wschodniej (po Etiopii: linia Addis Abeba - Dżibuti oraz Kenii: Mombasa - Nairobi). W przeciwieństwie do przedsięwzięcia etiopskiego i kenijskiego, które powstały dzięki pożyczkom udzielonym przez Chiny i są obsługiwane przez Chińczyków, Tanzania stawia na własne firmy: w 2017 zintegrowano operatora Tanzania Railways Ltd z firmą zajmującą się infrastrukturą Reli Assets Holding Co. Budowana Linia Centralna połączy Dar es Salaam z miastem Mwanza. Otwarcie tej linii przechodzącej od wybrzeża Oceanu Indyjskiego przez centralne rejony kraju aż do Jeziora Wiktorii przewidziane jest na koniec 2021 r. Biegnie ona równolegle do starej linii o rozstawie 1000 mm wybudowanej w przeważającej części jeszcze w I połowie XX w.

Bhupender Singh Bodh: On course to Mission 100 percent. (Na drodze do Misji 100 procent.) Railway Gazette International 2021, nr 7, s.18-21, rys.1; fot.6, tab.4,

Dyrektor wykonawczy programu elektryfikacji kolei w Indiach (Indian Railways - IR) prezentuje ambitny krajowy program elektryfikacji kolei. Elektryfikacja kolei w Indiach posuwa się szybko do przodu, planowane zakończenie okablowania sieci szerokotorowej jest przewidziane na koniec 2023 roku. Obok linii o rozstawie 1676 mm istnieją połączenia o rozstawie 1000 mm, które mają zostać przebudowane i włączone do sieci o obowiązującym standardzie szerokości toru. Przebudowa obejmuje także elektryfikację tych linii. Elektryfikacja łączy się też z wykorzystaniem tzw. odnawialnych źródeł energii. IR chce pozyskiwać około

1000 MW z energii słonecznej i około 200 MW z elektrowni wiatrowych. Osiągnięcia zerowej emisji dwutlenku węgla netto ma nastąpić w ciągu następnej dekady.

Kingsley Nick: Progress overshadowed by coronavirus and controversy. (Postęp w cieniu koronawirusa i kontrowersji.) Railway Gazette International 2021, nr 5, s.19-22, rys.1; fot.10, Pomimo lokalnych protestów budowa pierwszej fazy drugiej linii kolei dużych prędkości High Speed 2 (HS2) pomiędzy Londynem a West Midlands (aglomeracja Birmingham) posuwa się naprzód. Jednak ukończenie ponad 500 km całej "sieci Y", zgodnie z planami z 2010 roku, wydaje się teraz znacznie mniej pewne. Rosną obawy, że pewne części projektu HS2 mogą zostać odrzucone w związku z presją polityczną związaną z wpływem pandemii Covid-19 na finanse publiczne. Linia Londyn - Crewe miała być wybudowana do 2033 r., przewidywana prędkość operacyjna pociągów to 360 km/h. Długość torów fazy 1 i 2a wynosi łącznie 589 km (w tym 15 tuneli, 62 wiadukty i aż 293 mosty).

SEILBAHNEN INTERNATIONAL

Calag Carrosserie Langenthal AG: Wagenbau für den Drachenberg. (Calag Carrosserie Langenthal AG: budowa wagonów dla punktu widokowego Drachenberg.) Seilbahnen International 2021, nr 31.08, s.16-17, fot.2,

Kolejka na górę Pilatus została uruchomiona w 1889 roku. Od tego czasu zachwyca turystów ukazując spektakularną panoramą na trasie z Alpnachstad do Pilatus Kulm. Po tak długim czasie nie dziwi więc, że podjęto decyzję o modernizacji całej linii. Do 2023 roku peron zyska zupełnie nowy wygląd, tabor również przechodzi zasadnicze zmiany. Eksploatowane będzie 8 nowo zakupionych pojazdów, które zapewnią znacznie większy komfort podczas jazdy pod górę i w dół, pozwalając na panoramiczny widok 360°. Osoby odpowiedzialne za tę kolej całkowicie postawiły na przemysł szwajcarski. Za budowę nowych czerwonych wagonów odpowiada firma Stadler, wiodący na świecie producent kolei zębatych i pojazdów na "miarę", wzornictwo pojazdów pochodzi od znanego szwajcarskiego projektanta przemysłowego Küchler Designs. Przygotowanie karoserii Stadler zlecił firmie CALAG CARROSSERIE LANGENTHAL AG. Nowe wagony nie tylko spełniają najnowsze wymagania stawiane środkom transportu publicznego, ale także zmieniają, unowocześniają cały image tej kolejki, niełatwej do eksploatacji. Pilatus nie bez powodu nazywany jest najbardziej stromą kolejką zębatą na świecie. Podczas 30-minutowej jazdy pokonywane jest nachylenie do 48.

STADTVERKEHR

Limburg Stefan: 90 Jahre Auto-Tram- Der Linienbusverkehr in Arosa. (90 lat Auto-Tram - regularnej komunikacji autobusowej w Arosa.) Stadtverkehr 2021, nr 7-8, s.16-22, rys.1; fot.30, Położona we wschodniej Szwajcarii w Alpach Retyckich Arosa jest od 1851 r. samodzielną gminą (wydzieloną z gminy Davos). Od czasu gdy miejscowość stała się uzdrowiskiem (leczenie gruźlicy i chorób płuc) pojawiła się konieczność rozwoju komunikacji. W czerwcu 1890 r. zorganizowano stałe kursy zaprzęgami konnymi na linii Arosa-Chur. W grudniu 1914 r. po dwuletniej budowie otwarto połączenie kolejowe na tej linii. W 1930 r. na trasach wokół Arosy rozpoczęły się regularne kursy autobusowe (Auto-Tram AG Arosa). Artykuł omawia kwestie taboru, przebiegu linii (osobno w sezonie zimowym i poza nim) oraz zmian własnościowych firm obsługujących komunikację autobusową w uzdrowisku w ciągu 90 lat jej istnienia. W 1988 r. gmina Arosa jako pierwsza w Szwajcarii wykorzystywała wyłącznie tabor niskopodłogowy. Obecnie (od 2002 r.) tutejszą komunikację autobusową wyróżniają pojazdy ozdobione malowanymi kolorowymi kwiatami i nazwane imionami żeńskimi (Flavia, Sabrina, Antonella, Manuela itd.).

Riedel Hans-Urlich: Schnellbahnen im Perflfluss-Delta. (Szybki transport kolejowy w delcie Rzeki Perłowej.) Stadtverkehr s.26-37, rys.8; fot.15,

W Hong Kongu, a następnie w Guangzhou i Shenzhen zbudowano się sieć połączeń metra, które już dziś obejmują setki kilometrów torów. Do tej sieci dołączane są kolejne miasta i wkrótce będzie można jeździć z miasta do miasta trasami, tworzącymi system podobny do siatki połączeń tramwajowych, które niegdyś połączyły liczne miejscowości Zagłębia Ruhry. Będąca w ciągłej rozbudowie sieć szybkich kolei w delcie

Rzeki Perłowej wyróżnia jednak zupełnie niezwykła skala: linie kolejowe w Hong Kongu mogą przetransportować w godzinę w każdym kierunku populację dużego miasta (100 tys. osób). W Guangzhou wkrótce zostaną uruchomione linie metra, których pociągi osiągną maksymalną prędkość 160 km/h, a na ważnych trasach prędkość przelotową 120 km/h i to w obszarze całkowicie zurbanizowanym. Równolegle do rozbudowy linii metra w delcie Rzeki Perłowej powstają nowe linie kolejowe, które będą obsługiwane przez pociągi dużych prędkości lub szybkie pociągi regionalne. Docelowo cała tutejsza sieć kolejowa osiągnie długość aż 9000 kilometrów.

STRASSE UND VERKEHR

Auf der Brücke rollt der Verkehr - darunter wird gebaut/Circulation en haut sur le pont - travaux en bas. (Na moście ruch - poniżej prace budowlane.) *Strasse und Verkehr* 2021, nr 9, s.40-43, fot.5, Federalny Urząd Dróg (ASTRA) zaprezentował mediom ruchomy most pozwalający na prowadzenie prac remontowych na autostradzie. Most ten ma dwa pasy ruchu i powinien być przejezdny z prędkością 60 kilometrów na godzinę. Składa się z 17 ruchomych pomostów, które po złożeniu, wraz z rampami wjazdowymi i wyjazdowymi, tworzą ruchomą konstrukcję o długości około 240 metrów. Jego szerokość to 7 metrów, wysokość zaś wynosi 4 metry. Pod konstrukcją mogą być prowadzone prace na długości około 100 metrów. Po ich zakończeniu most jest podnoszony hydraulicznie i zdalnie przesuwany na podwoziu o 100 metrów dalej. Nowy most może być zbudowany w ciągu jednej nocy. Elementy mostu mogą przemieszczać się na własnych kołach do właściwego miejsca montażu. Nie można go jednak stosować na każdym odcinku autostrady w Szwajcarii, bowiem przy masie całkowitej 1200 ton jest on zbyt ciężki. Nie zostało także ostatecznie ustalone, w jakim zakresie system może być wykorzystywany również do prac na mostach.

Riedel Thomas, Tamburring Memmo, Bärlocher Daniel: Netzsteuerung: Was ist das?/La régulation de réseau: qu'est-ce que c'est?. (Sieciowy system sterowania: Co to jest?.) *Strasse und Verkehr* 2021, nr 9, s.21-31, rys.3; fot.1,

Specjaliści od sieciowych systemów sterowania ruchem z przedsiębiorstw mających długoletnie doświadczenie w projektowaniu i wdrażaniu takich systemów w Szwajcarii omawiają warunki, zasady i etapy rozwiązań tego typu. Podkreślają wagę tego doświadczenia i konieczność uwzględniania w projektowaniu sterowania siecią wszystkich generacji urządzeń sterujących. Zwracają uwagę na specyficzny schemat działania w budowie takich systemów w Europie Centralnej (Mitteleuropa). W pierwszej kolejności optymalizuje się tu poszczególne węzły i wyposaża w konieczną liczbę detektorów. Następnie zapewnia się współdziałanie z węzłami drugorzędnymi. W późniejszym czasie dodaje się poziom centralny sterowania, najpierw w formie rocznego automatu, z czasem uzupełniony o zależne od ruchu drogowego makrosterowanie lub osobny poziom kontroli sieci pozwalający określać aktualną 'tatykę'. Reguły i docelowe funkcje mogą być ustawiane w parametrach lub programowane poza nimi. Zewnętrzne programowanie jest konieczne, jeśli procesy mają być kontrolowane z dokładnością do sekundy.

Rudolf Leeb: Tempo 30: Nüchterne Analyse statt/Vitesse limitée ? 30 km/h: une analyse objective plutôt que l'idéologie. (Ograniczenie prędkości do 30: obiektywna analiza zamiast ideologii.) *Strasse und Verkehr* 2021, nr 9, s.4,

Artykuł wstępny do numeru 9/21 redaktora pisma postulujący obiektywizm w kwestii forsowanych ograniczeń prędkości w miastach do 30 km/h. Kwestia ograniczenia prędkości do 30 km/h na wszystkich trasach infrastruktury drogowej poszczególnych miast wywołuje gorące dyskusje w całej Europie. Niedawno Paryż wznowił debatę na temat takiego zasadniczego spowolnienia ruchu miejskiego. W stolicy Francji od 30 sierpnia obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h za wyjątkiem autostradowej obwodnicy i kilku głównych ciągów komunikacyjnych (jak Pola Elizejskie). Czerwono-zielone władze miasta pod przewodnictwem Anne Hidalgo powołują się na badania opinii społecznej, według których prawie 60 proc. Paryżan w mniejszym lub większym stopniu popiera takie ograniczenie, głównie ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz redukcję hałasu. Przeciwnicy takiego rozwiązania "wychodzą na barykady" i nagłaśniają jeden ważny argument: publiczny Instytut Badań Środowiska Cerema ustalił, że emisja CO₂ przy prędkości 30 km/h jest prawie o 20 procent wyższa niż przy prędkości 50 km/h. Także ostatnio badania opublikowane w Szwajcarii pokazują, że wpływ ograniczenia prędkości do 30 km/h na zanieczyszczenie powietrza w miastach jest raczej skromny i może mieć nawet odwrotny skutek. Niemniej jednak korzyści wynikające z ograniczenia prędkości do 30 km/h są oczywiste: oprócz redukcji hałasu,

według Szwajcarskiej Rady ds. Zapobiegania Wypadkom (bfu) może zapobiec połowie poważnych wypadków (w porównaniu do limitu 50 km/h). Jak wynika z długoterminowych badań z Anglii może także przyczynić się do upłynnienia ruchu. Z pewnością takie ograniczenie nie jest jednak rozwiązaniem problemów przemieszczania się w dużych miastach: sprawa wymaga więc obiektywnych analiz i dyskusji pozbawionej ideologicznego zacietrzewienia.