

PRZEGLĄD PRASY TECHNICZNEJ

WRZESIEŃ 2019

ACTA UNIVERSITATIS NICOLAI COPERNICI

BIULETYN OSZD

EUROLOGISTICS

MAGAZYN AUTOSTRADY

NAMIARY NA MORZE I HANDEL

POLSKA GAZETA TRANSPORTOWA

PRACE INSTYTUTU KOLEJNICTWA

PRZEGLĄD KOMUNIKACYJNY

PRZEGLĄD LOTNICZY

RAILWAY GAZETTE INTERNATIONAL

ROADS AND BRIDGES

STRASSE UND VERKEHR

ŚWIAT KOLEI

TECHNIKA TRANSPORTU SZYNOWEGO

TRANSPORT MIEJSKI I REGIONALNY

ACTA UNIVERSITATIS NICOLAI COPERNICI

Majdowski Andrzej: Zarys organizacji służb budowlanych w Księstwie Warszawskim. (An outline of construction service organization in the Duchy of Warsaw.) Acta Universitatis Nicolai Copernici 2012, nr 43, s.399-417,

Ustrój i organizacja administracji państwowej Księstwa Warszawskiego od 1807 r. Struktura i funkcjonowanie służby cywilnej. Zakres działalności i kompetencje oddziałów budowniczych w departamentach. Charakterystyka kadry urzędniczej budownictwa.

BIULETYN OSŽD

Kabencov Siergiej: Innowacji v międzynarodnych passažirskich pierewozkach železnodorožnym transportom. (Innowacje w międzynarodowych przewozach pasażerskich transportem kolejowym.) Bjulleten OSŽD 2019, nr 1, s.19-24, rys.6; fot.1,

Wywiad z dyrektorem Federalnej Kompanii Pasażerskiej SA Olegiem Nikitinem. FKP jest spółką-córką Kolei Rosyjskich (RŽD). Punktem wyjścia do rozmowy jest rezolucja nr 264 Komitetu Transportu Wewnętrznej Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ z lutego 2017 zwracająca uwagę państw i przewoźników na problem zmniejszających się przewozów pasażerskich w międzynarodowym ruchu kolejowym Wschód - Zachód i zachęcająca do aktywizacji współpracy oraz wsparcia ze strony władz państwowych działań dla poprawy sytuacji. Jednym z ważnych sposobów na jej poprawę są innowacje, zarówno w sferze techniki kolejowej (np. automatyzacja zmiany rozstawu kół), jak i w kwestii organizacji ruchu (ułatwienia w zakresie procedur przekraczania granic - podjęto inicjatywę przygotowania osobnej Konwencji pod egidą OSŽD) oraz podniesienia komfortu podróżowania, zakupu biletów. Oleg Nikitin omówił wysiłki podejmowane w FKP w tym zakresie.

Huang Xin: Razvitje passažirskogo železnodorožogo transporta v Kitaje. (Rozwój pasażerskiego kolejowego transportu w Chinach.) Bjulleten OSŽD 2019, nr 3, s.33-43, fot.17,

Dyrektor departamentu przewozów pasażerskich chińskich kolei Huang Xin omawia rozwój kolejowego transportu pasażerskiego w Chinach od 2008 r. - momentu otwarcia pierwszej linii wysokich prędkości. W 2018 codziennie ruch pasażerski obsługiwało 5200 pociągów przewożąc 5,5 mln pasażerów (wzrost w ciągu 10 lat o 130 procent). System organizacji przewozów pasażerskich w Chinach (stworzenie zdywersyfikowanej struktury usług z wykorzystaniem możliwości, jakie daje obecny postęp techniczny, przeorientowanie działań na potrzeby klienta, budowa efektywnego systemu eksploatacji opartego na bezpieczeństwie) oraz system obsługi przewozów pasażerskich (stworzenie wielofunkcyjnego systemu rezerwacji i sprzedaży biletów, wdrożenie wysokiej jakości systemu obsługi pasażerów dzięki nowym technologiom).

Ramatov Aczilbaj: Respublika Uzbekistan: novyj put' razvitija i progressa. (Republika Uzbekistanu: nowa droga rozwoju i postępu.) Bjulleten OSŽD 2019, nr 2, s.1-15, fot.27,

Wicepremier i minister transportu Republiki Uzbekistanu Aczilbaj Ramatow prezentuje stan kolei uzbeckich w dobie reform na dużą skalę przeprowadzanych aktualnie w kraju. Program reform obejmuje też sferę transportu, a zwłaszcza kwestię podniesienia poziomu bezpieczeństwa przewozów i przygotowania wykwalifikowanej kadry. Sieć kolejowa Uzbekistanu ma 7420 km, linie zelektryfikowane 2892 km, park lokomotyw to 500 jednostek, do tego 21431 wagonów towarowych i 778 pasażerskich. Statystyka przewozów towarowych i pasażerskich w latach 2016-2018. Rozbudowa i modernizacja sieci kolejowej oraz infrastruktury kolejowej (jak dworce) w okresie niepodległości Uzbekistanu. Współpraca międzynarodowa (w tym udział w pracach OSŽD od 1993 r.). Projekty infrastrukturalne zatwierdzone w latach 2016-2018 (na kwotę 2 mld dol. USA), produkcja sprzętu

kolejowego w Uzbekistanie (wagony pasażerskie i towarowe, w tym cysterny dla produktów naftowych). Afrosiyob - pierwszy w Centralnej Azji pociąg wysokich prędkości. Nowe perspektywy rozwoju metra w Taszkencie. Rewitalizacja dworca Taszkient-Południe. Kolej a rozwój turystyki. Kształcenie kadr w taszkienckim instytucie transportu kolejowego i innych szkołach inżynierskich. Opieka socjalna dla pracowników transportu kolejowego. Państwowa spółka akc. UTI jako sponsor stołecznego klubu Lokomotiv, kompleksu sportowego w Taszkencie i jego filii w innych miastach.

"KOREJL": k nowym rubjeżam dawnej miečty - sozdanija Trans-evrazijskoj żeleznodorożnoj magistrali dla buduščevo procvietanija Korei. ('KORAIL': ku nowym granicom dawnego marzenia - stworzenia transazjatyckiej magistrali kolejowej dla przyszłego dobrobytu Korei.) Bjułleten OSŹD 2019, nr 2, s.9-15, rys.6; fot.7,

Koreańska państwowa kompania kolejowa KORAIL prezentuje swoją historię i osiągnięcia. Główne kierunki działalności firmy, obsługiwana sieć kolejowa, zakres usług (w tym także w dziedzinie turystyki), zasięg międzynarodowej współpracy, działalność w OSŹD (od wstąpienia do organizacji w 2018 r.).

Razvitie żeleznodorożnogo transporta v Respublikie Koriee. (Rozwój transportu kolejowego w Republice Korei.) Bjułleten OSŹD 2019, nr 2, s.1-8, rys.3; fot.8,

Omówienie rozwoju transportu kolejowego w Korei (po 1945 r. w Republice Korei) począwszy od 1899 r., gdy uruchomiono pierwszą linię o długości 33 km. Omówienie przygotowane zostało przez Ministerstwo Infrastruktury i Transportu Republiki Korei. Obecnie sieć kolejowa Republiki liczy 4112,7 km (w tym 655,6 km kolei wysokich prędkości). Za budowę i eksploatację linii kolejowych w Korei odpowiadała jednolita państwowa administracja, na początku XXI podjęto reformę, oddzielając struktury zajmujące się rozbudową sieci (KRNA) od zadań związanych z eksploatacją (KORAIL). Równocześnie zwiększono inwestycje w rozwój sieci kolejowej według kolejnych planów opracowanych w 2006, 2011 oraz 2016 r. W 2004 r. otwarto pierwszą linię kolei wysokich prędkości, korzystającą z doświadczeń francuskich (Alstom). W 2013 r. pociąg HEMU-430X podczas próbnej eksploatacji osiągnął 421 km/h. Wpływ kolei wysokich prędkości na ruch pasażerski w Korei.

W 2019 godu Łatvijskaja żeleznaja doroga otmiečajet 100-letnij jubilej. (W 2019 roku kolej łotewska obchodzi jubileusz 100-lecia.) Bjułleten OSŹD 2019, nr 3, s.44-45, fot.4,

Służba prasowa kolei łotewskich przypomina o stuleciu kolei łotewskich. Choć pierwsza linia na Łotwie powstała w 1861 r., to jednak pierwsze łotewskie przedsiębiorstwo kolejowe powstało znacznie później - po I wojnie światowej. Kolebką kolei łotewskich była Lipawa z jej warsztatami kolejowymi. Program obchodu jubileuszu - projektowane wydarzenia i publikacje (książki i audiobooki o historii kolei). Nowy znak handlowy firmy i zadania na przyszłość.

EUROLOGISTICS

Bogdanowicz Andrzej: Branża transportowa potrzebuje wsparcia. Eurologistics 2019, nr 3, s.61-64, fot.4,

Czynniki ograniczające konkurencyjność polskich przewoźników drogowych na rynku europejskim. Analiza wybranych problemów funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych związanych m.in. ze wzrostem kosztów wynikających z obciążeń podatkowych oraz niekontrolowanym wwozem paliwa z Rosji. Cele i instrumenty wsparcia finansowego rozwoju infrastruktury paliwowej ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu.

Kosińska Anna: Nauka, morze i efekt synergii. Eurologistics 2019, nr 3, s.57-60, fot.2,

Szanse i bariery rozwoju innowacyjności gospodarki morskiej w Polsce. Obszary badań naukowych w dziedzinie technologii związanych z żeglugą, portami i energetyką morską. Warunki i perspektywy wykorzystania technologii kosmicznych w sektorze morskim. Zakres i formy współpracy pomiędzy instytucjami naukowymi i przedsiębiorcami. Działalność naukowo-badawcza Pozrozumienia Akademickich Centrów Transferu Technologii i Narodowego Centrum Badań i Rozwoju. Instrumenty wsparcia rozwoju gospodarki morskiej w ramach unijnego programu ramowego Horyzont 2020.

Pruszyńska Agnieszka Anna: Rozwiązania smart city w obrębie logistyki miejskiej. Eurologistics 2019, nr 3, s.74-75, rys.1,

Przykłady inteligentnych rozwiązań logistyki miejskiej w ramach koncepcji miasta inteligentnego (smart city). Innowacje i zastosowanie technologii informacyjno-komunikacyjnych w transporcie miejskim i logistyce: drogi, sygnalizacja świetlna, transport publiczny, parkingi, samochody automatyczne, zarządzanie gospodarką odpadową.

MAGAZYN AUTOSTRADY

Sochacki Tomasz: Dlaczego projektowanie dróg trwa tak długo?. Magazyn Autostrady 2019, nr 8-9, s.62-67, fot.2,

Etapy projektowania inwestycji drogowej. Zakres czynności i procedury związane z opracowaniem wstępnej koncepcji projektu drogowego oraz projektu technicznego. Opracowanie planu zagospodarowania terenu i ustalanie przebiegu trasy. Postępowanie w sprawie pozyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach inwestycji, decyzji o warunkach zabudowy i decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego. Uzgodnienia dotyczące projektu oraz wykonanie dokumentacji technicznej i dokumentacji przetargowej. Planowanie tymczasowej organizacji ruchu na czas budowy.

Drozd Wojciech: Drogowe ekrany akustyczne w kontekście ochrony przed hałasem. (Roadway noise barriers in the context of noise protection.) Magazyn Autostrady 2019, nr 8-9, s.68-73, rys.1; fot.1, tab.1, bibliogr.poz.12.

Założenia projektowe budowy drogowych ekranów akustycznych. Określanie parametrów izolacyjności akustycznej ekranów. Wymagania normatywne dotyczące właściwości mechanicznych i stateczności konstrukcji. Zabezpieczenie ekranów przed uszkodzeniem; obciążenia dynamiczne związane z odśnieżaniem dróg w okresie zimowym. Zagadnienia bezpieczeństwa ekologicznego i pożarowego ekranów. Lokalizacja i wyposażenie punktów dostępu do drogi przeznaczonych dla służb utrzymania i służb ratowniczych raz jako środków ucieczki w razie wypadku. Badanie wskaźników odbijania światła i przezroczystości ekranu.

Hoffmann Andrzej: Rozwidlenia dróg szybkiego ruchu. (Forks in expressways.) Magazyn Autostrady 2019, nr 8-9, s.58-61, rys.6, tab.1,

Projektowanie węzłów drogowych w miejscach rozwidleń dróg szybkiego ruchu. Przykładowe schematy konstrukcji rozwidleń dróg ekspresowych typu Y oraz typu T. Trasowanie przebiegu drogi szybkiego ruchu przez obszar węzła. Wielkości parametrów krzywizn drogi i łącznicy przy prędkościach projektowych 60 i 80 km/h.

NAMIARY NA MORZE I HANDEL

[Żegluga na Odrze i Kanale Gliwickim]. Namiary na Morze i Handel 2019, nr 16, s.9-14, fot.2,

Rola i znaczenie Odrzańskiej Drogi Wodnej w systemie europejskiej żeglugi śródlądowej. Ocena parametrów infrastruktury i żeglowności rzeki w kontekście rządowych planów rozwoju transportu towarowego na Odrze w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej i Europejskiej Sieci Dróg Wodnych. Założenia i realizacja projektu modernizacji śluz odrzańskich na Kanale Gliwickim.

POLSKA GAZETA TRANSPORTOWA

Konwicky Jerzy: CPK trasuje nowe linie kolejowe. Polska Gazeta Transportowa 2019, nr 38-39, s.1-2, fot.1,

Zakres rzeczowy inwestycji kolejowych przeznaczonych do realizacji do 2040 r. w ramach Programu Kolejowego Centralnego Portu Komunikacyjnego.

PRACE INSTYTUTU KOLEJNICTWA

Pomykała Agata: Infrastruktura jako czynnik konkurencyjności. Prace Instytutu Kolejnictwa 2018, nr 160, s.43-48, rys.1, tab.3, bibliogr.poz.30.

Rola infrastruktury w rozwoju społeczno-gospodarczym i integracji transportu w UE. Wykorzystanie funduszy strukturalnych w realizacji celów unijnej polityki regionalnej i spójności; środki strukturalne w okresach budżetowych UE w latach 2004 - 2020. Wpływ inwestycji infrastrukturalnych na poziom konkurencyjności gospodarek państw UE; PKB per capita w krajach UE wg parytetu siły nabywczej w latach 2014 - 2015; pozycja konkurencyjna polskiej gospodarki na tle krajów UE-25 w latach 2004 - 2017.

Poliński Janusz: Krajowe Plany Wdrożenia TSI PRM wybranych kolei europejskich - koleje czeskie i słowackie. Prace Instytutu Kolejnictwa 2018, nr 160, s.35-42, fot.8, bibliogr.poz.10.

Strategia wdrażania technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolejowego UE dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonych możliwościach poruszania się (TSI PRM) w Czechach i na Słowacji. Instrumenty prawne i finansowe realizacji polityki w zakresie poprawy dostępności komunikacyjnej infrastruktury i taboru kolejowego. Ocena przystosowania transportu kolejowego do potrzeb osób o ograniczonej mobilności; liczba uruchamianych w ciągu doby pociągów dostępnych dla osób niepełnosprawnych w Czechach w latach 2007 - 2017.

John Łukasz, Dłużniewski Artur: Ochrona odgromowa stacjonarnych obiektów kolejowych. Część 1. Ochrona zewnętrzna - ogólne zasady projektowania. Prace Instytutu Kolejnictwa 2018, nr 160, s.5-12, rys.7, tab.5, bibliogr.poz.11.

Zasady i wymagania techniczno-prawne projektowania zewnętrznej instalacji odgromowej umieszczanej na budynkach kolejowych. Rodzaje konstrukcji zewnętrznej instalacji odgromowej i zasady jej doboru. Oddziaływanie zaburzeń elektromagnetycznych spowodowanych wyładowaniami atmosferycznymi na urządzenia elektryczne i elektroniczne zainstalowane w budynku; ocena potencjalnego zagrożenia pożarowego i środki ochrony przeciwpożarowej.

PRZEGLĄD KOMUNIKACYJNY

Serafin Marek, Zaremba Ryszard: Centralny Port Komunikacyjny - analiza rynkowa. (Polish Central Transportation Port - market analysis.) Przegląd Komunikacyjny 2019, nr 8, s.8-17, rys.3, bibliogr.poz.3.

Analiza trendów rynkowych w europejskim transporcie lotniczym. Struktura przewozów i podmiotowa rynku. Kierunki i modele konsolidacji przedsiębiorstw lotniczych - konsolidacja właścicielska, konsolidacja handlowa (joint venture). Zadania i funkcje transportowe Centralnego Portu Komunikacyjnego jako hubu lotniczego oraz przewidywany wpływ na konsolidację komunikacji lotniczej w regionie Europy Środkowej i Wschodniej. Sytuacja konkurencyjna PLL LOT na rynku pasażerskich przewozów lotniczych oraz perspektywy rozwoju połączeń regionalnych i interkontynentalnych.

Serafin Marek, Zaremba Ryszard: Wstęp do prognoz dla 'wielkiego CPK' - podejście popytowe. (Introduction to forecasts for the 'great CPC' - demand approach.) Przegląd Komunikacyjny 2019, nr 9, s.14-20, rys.1, tab.2, bibliogr.poz.3.

Wielowariantowa analiza efektywności realizacji budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Prognoza potencjału CPK jako hubu lotniczego do obsługi międzynarodowych, interkontynentalnych i tranzytowych przewozów pasażerskich do 2029 r. Ocena przepustowości polskich lotnisk dla ruchu pasażerskiego na przykładzie portów lotniczych w Warszawie i Modlinie. Plan rozbudowy sieci połączeń kolejowych z CPK. Przewidywane koszty i rentowność inwestycji dotyczących infrastruktury lotniczej i kolejowej.

PRZEGLĄD LOTNICZY

Ławrecki Jacek, Krawcewicz Krzysztof: Electro nad Warszawą. Przegląd Lotniczy 2019, nr 8, s.6-14, fot.14,

Relacja z przelotu nad Warszawą pierwszym na świecie seryjnie produkowanym samolotem ultralekkim o napędzie elektrycznym - Pipistrel Alpha Electro. Charakterystyka techniczna i eksploatacyjna samolotu w całości wykonanego w technologii kompozytowej, zaprojektowanego na potrzeby szkolenia lotniczego.

RAILWAY GAZETTE INTERNATIONAL

Kinglsey Nick: From Penn Station to Empire Complex. (Od Penn Station do Empire Complex.) Railway Gazette International 2019, nr 8, s.24-28, fot.1,

Przebudowa jednego z najbardziej ruchliwych węzłów komunikacyjnych Nowego Jorku - Penn Station. Po oddaniu do użytku nowego, powiększonego dworca Penn Station zostaną wyeliminowane wszelkie dotychczasowe problemy infrastrukturalne w jednym z najbardziej ruchliwych węzłów komunikacyjnych Ameryki Północnej. Przebudowa obecnego dworca pochłonie 1,6 miliarda dolarów i powinna zakończyć się w ciągu najbliższych czterech lat.

Hughes Murray: Gateway Basel Nord targets more cargo on rail. (Terminal Gateway Basel Nord stawia na kolej.) Railway Gazette International 2019, nr 8,

Budowa nowego, trimodalnego terminalu kontenerowego w Bazylei - Gateway Basel Nord.

Hughes Murray: Integrated logistics cut rail handling costs at BASF. (Obniżenie kosztów transportu kolejowego przez BASF dzięki zastosowaniu zintegrowanej logistyki.) Railway Gazette International 2019, nr 8, s.32-33, fot.3,

Zastosowanie przez największą firmę chemiczną na świecie - BASF, nowych rozwiązań technologicznych do transportu płynnych produktów chemicznych. W fabryce w Ludwigshafen tradycyjne cysterny zostały zastąpione przez specjalistyczne kontenery przenoszone przez automatycznie sterowane pojazdy.

Zelki Benjamin: Learning to adapt in a multimodal era. (Umiejętność adaptacji e erze multimodalnej.) Railway Gazette International 2019, nr 8, s.23, fot.1,

Relacja z kongresu Międzynarodowej Unii Transportu Publicznego w Sztokholmie. Transport kolejowy nadal odgrywa kluczową rolę w transporcie miejskim, pomimo zmian jakie zaszły w transporcie m.in. w wyniku zastosowania przełomowych technologii.

Simanovica Marika: Reshaping Riga's central hub. (Przebudowa dworca centralnego w Rydze.) Railway Gazette International 2019, nr 8, s.30-31, rys.2; fot.2,

Przebudowa dworca centralnego w Rydze na potrzeby obsługi międzynarodowych połączeń kolejowych dała możliwość ponownego połączenia podzielonych części miasta i poprawy lokalnych połączeń transportowych.

ROADS AND BRIDGES

Tran Nam: A new chapter. (Nowy rozdział.) Roads and Bridges 2019, nr 3, s.40-45, fot.5,

Analiza poświęcona badaniom prowadzonym w zakresie nawierzchni asfaltowych w Narodowym Centrum technologii Asfaltowych w Stanach Zjednoczonych.

McConell Alicia, Zuleger John: Combined access. (Połączony dostęp.) Roads and Bridges 2019, nr 5, s.28-33, fot.4,

Analiza poświęcona porównaniu tradycyjnych technik inspekcyjnych mostów z inspekcjami wykonywanymi przy użyciu dronów. Oba rodzaje technik zostały wykorzystane m.in. w inspekcji mostu Daniel Carter Beard Bridge w Cincinnati w stanie Ohio (USA).

Frye Caitlin: Grit, skill and a bit of luck. (Żwir, umiejętności i odrobina szczęścia.) Roads and Bridges 2019, nr 3, s.16-23, fot.6,

Trzęsienie ziemi na Alasce. W jaki sposób, w rekordowo krótkim czasie, udało się usunąć szkody drogowe powstałe w wyniku trzęsienia ziemi.

Brooks Colin, Dobson Richard, Banach David: Sky's the limit. (Bez żadnych granic.) Roads and Bridges 2019, nr 4, s.42-47, rys.1; fot.8,

Wykorzystanie bezzałogowych statków powietrznych do monitorowania stanu sieci drogowej oraz ruchu drogowego przez Departament Transportu w Michigan (USA); zaawansowane technologie pozyskiwania i przetwarzania zbiorów danych; zadania i funkcje systemu lotniczego skaningu laserowego - LiDAR (Light Detection and Ranging).

Rohleder Jay: Through a narrow slip. (Przez wąską kładkę.) Roads and Bridges 2019, nr 5, s.34-41, rys.1; fot.4,

Budowa nowego mostu w East Chicago w stanie Indiana (USA). Nowy most na Cline Avenue ma zastąpić konstrukcję zamkniętą w 2009 roku. Umożliwi on połączenie płatnej autostrady Indiana Toll Road z drogą prowadzącą między innymi do lotniska w Gary. Most będzie przeznaczony dla samochodów osobowych i ciężarowych.

'High' time for a change. (Najwyższy czas na zmianę.) Roads and Bridges 2019, nr 4, s.20-26, rys.3; fot.5,

Przebudowa mostu The Smith Avenue Bridge (The High Bridge) w Minnesocie (USA) - wymiana pokładu mostu.

In all kinds of weather. (Niezależnie od pogody.) Roads and Bridges 2019, nr 4, s.32-36, fot.6,

Nowa technologia opracowana na potrzeby amerykańskiego wojska może okazać się innowacyjnym rozwiązaniem problemu naprawy dziur w drogach w okresie zimowym.

STRASSE UND VERKEHR

Hondius Harry: Bericht von der Fachtagung Forum Bahntechnik 2019. (Sprawozdanie z konferencji Forum Techniki Kolejowej 2019.) Strasse und Verkehr 2019, nr 7-8, s.13-19, rys.20,

Sprawozdanie z cyklicznej, specjalistycznej konferencji poświęconej technice kolejowej, której tematem w 2019 r. były wyzwania stojące przed zelektryfikowanymi systemami transportu kolejowego w epoce przemian w zakresie energetyki i transportu. Konferencję zorganizowała grupa techniki kolejowej (Cluster Bahntechnik Bayern) z Center for Transportation

Logistics Neuer Adler oraz wydział (Fachbereich) A2 "Koleje z napędem elektrycznym" Towarzystwa Energetyczno-Technicznego (ETG - Energietechnische Gesellschaft) w ramach VDE (Verband der Elektrotechnik, Elektronik und Informationstechnik). Spotkanie miało miejsce w Norymberdze w IHK-Akademie Mittelfranken. Streszczenie wystąpień kilkunastu prelegentów, którzy tematykę systemów komunikacji z elektrycznym napędem omawiali ze szczególnym uwzględnieniem kwestii cyfryzacji i tworzenia sieci biorąc pod uwagę perspektywę znacznego zwiększenia liczby pasażerów i zagęszczenia obszarów zurbanizowanych.

Konzept zur Sanierung von Unfallschwerpunkten. (Plan naprawy 'czarnych punktów' .) Strasse und Verkehr 2019, nr 6, s.6-14, rys.3; fot.2,

Wydział Ruchu Drogowego (DAV) miasta Zurych na podstawie art. 6a federalnego prawa o ruchu drogowym realizuje zadanie przeglądu sieci miejskich dróg pod kątem niebezpiecznych miejsc i "czarnych punktów", czyli punktów, gdzie często dochodzi do wypadków drogowych. Takim "czarnym punktem" jest skrzyżowanie Dörflistrasse z Schwamendingenstrasse. Miejsce to dobrze charakteryzuje problem ostatnich lat: nastąpił gwałtowny wzrost wypadków z udziałem rowerzystów (pomiędzy 2013 a 2018 r. liczba rowerzystów zranionych w wypadkach wzrosła o 83 procent). Artykuł na tym przykładzie pokazuje konstruowanie planu naprawy składającego się z 7 kolejnych etapów: ustalenia stanu wyjściowego, wstępnej analizy, analizy sytuacyjnej, zaproponowania środków zaradczych na podstawie normy SN 641 731, ich oceny, hierarchizacji, a następnie planowania, projektowania i wprowadzenia w życie odpowiednich rozwiązań oraz monitorowania i kontroli ich efektywności.

TECHNIKA TRANSPORTU SZYNOWEGO

Pomykała Agata, Raczyński Jan: Rail Baltica - postępy w realizacji projektu. Technika Transportu Szynowego 2019, nr 5, s.15-18, rys.11, bibliogr.poz.9.

Aktualne informacje na temat realizacji projektu linii dużych prędkości Rail Baltica - na podstawie relacji menadżerów projektu przekazanych podczas Forum w Wilnie w 2019 r. Projektowany przebieg

linii; jej parametry techniczne, plan eksploatacyjny, harmonogram prac, koszty, informacje dotyczące włączenia do projektu Finlandii.

Graff Marek: Stacje przeładunkowe w krajach bałtyckich, czyli bałtyckie porty w ruchu towarowym (cz. 1). Technika Transportu Szynowego 2019, nr 5, s.19-38, rys.5; fot.42, tab.9, bibliogr.poz.41.

Część 1 opracowania obejmująca kolejowe stacje przeładunkowe w portach Estonii i Litwy. Przewozy towarowe i pasażerskie pomiędzy krajami bałtyckimi a Rosją i Białorusią po 1991 r.; charakterystyka portów bałtyckich; sieć kolejowa na Litwie i w Estonii a porty, schematy systemów transportowych, zagadnienia infrastruktury przeładunkowej (w Estonii jej brak, bo koleje estońskie stosują rosyjski rozstaw szyn), centra logistyczne (Wilno), stopień elektryfikacji linii, tabor kolejowy, inwestycje w infrastrukturę kolejową.

Dyr. Tadeusz, Dyr Jacek: Trendy rozwoju transportu w Polsce i w Unii Europejskiej. (Trends of transport development in Poland and European Union.) Technika Transportu Szynowego 2019, nr 6, s.8-18, rys.12, bibliogr.poz.34.

Priorytety i wyzwania związane z rozwojem transportu w UE. Kierunki integracji i liberalizacji rynku transportowego. Statystyki przewozów pasażerskich i towarowych w latach 2000 - 2016. Działania mające na celu poprawę efektywności funkcjonowania jednolitego obszaru transportowego.

Sitarz Marek, Chrużik Katarzyna, Graboń-Chałupczak Marzena: Wymagania IV pakietu kolejowego wobec systemów zarządzania bezpieczeństwem. Technika Transportu Szynowego 2019, nr 5, s.10-14, bibliogr.poz.7.

Próba identyfikacji niezbędnych zmian i uzupełnień w dotychczasowych Systemach Zarządzania Bezpieczeństwem w związku z nowymi wymaganiami tzw. IV pakietu kolejowego wynikającego z art. 9 dyrektywy (UE) 2016/798. Szczegółowa analiza zagadnienia prowadzi do wniosku, że następuje ewolucja istniejących już wymagań. Zmiany (od czerwca 2020 r.) powinny dotyczyć nie tylko dokumentacji systemowej, ale także umów zawieranych przez przewoźników kolejowych lub zarządców infrastruktury kolejowej.

TRANSPORT MIEJSKI I REGIONALNY

Magiera Tomasz: Analiza porównawcza miejskich kolei linowych ze środkami transportu publicznego. (Comparative analysis of urban cableways with means of public transport.) Transport Miejski i Regionalny 2019, nr 7, s.21-25, fot.6, tab.2, bibliogr.poz. 15.

Koleje linowe jako alternatywny środek transportu publicznego w miastach. Dwa istniejące i stale rozbudowywane systemy tzw. metra napowietrznego w La Paz (Boliwia) i Medellin (Kolumbia). Powody zachęcające do dyskusji o kolejach linowych w innych metropoliach to: ograniczenia w możliwościach rozbudowy infrastruktury, krótki czas budowy kolei linowych, niskie koszty inwestycji, dobre parametry techniczne oraz bezkolizyjność. Analiza porównawcza transportu z użyciem autobusów, tramwajów, Bus Rapid Transit, metra oraz kolei linowych typu MGD oraz TGD - ilościowa (zdolność przewozowa osób na godzinę, średnia prędkość, liczba wypadków na 1000 pasażerów, liczba pojazdów do zapewnienia zdolności przewozowej na odcinku 3 km) - jakościowa (komfort jazdy, wpływ warunków atmosferycznych, oddziaływanie na środowisko). Analiza wykazuje, że parametry ilościowe i jakościowe opisujące kolej linową są porównywalne z innymi środkami transportu publicznego, a nawet w pewnym zakresie lepsze. Przeszkodą w instalacji miejskich kolei linowych jest przekonanie o utracie prywatności właścicieli nieruchomości pod ich trasą oraz brak wiedzy o parametrach takich kolei i brak doświadczenia w ich eksploatacji u osób odpowiadających za transport publiczny.

Kołkowska Ewelina: Funkcjonowanie systemu rowerów miejskich w Katowicach. (Functioning of bike sharing system in Katowice.) Transport Miejski i Regionalny 2019, nr 7, s.12-16, rys.2; fot.6 ,

Prezentacja automatycznego systemu wypożyczalni rowerów miejskich City by Bike w Katowicach, działającej od 2015 r. Zasady działania, obszar występowania stacji rowerów miejskich z mapą lokalizacji (system rowerów miejskich jest słabo rozwinięty na wschodzie i południu miasta), infrastruktura rowerowa w Katowicach (długość tras 110 km), zmiany wprowadzane w 2019 r., plany rozwoju na przyszłość (szansą dla rozwoju jest integracja w ramach Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, do której należy 41 miast i gmin z ponad 2,2 mln mieszkańcami, a także projekt systemu Elektrycznego Roweru Metropolitalnego, którego koncepcję ma opracować podmiot wybrany niebawem w przetargu).

Małysz Michał: Rola porannych połączeń kolejowych w kształtowaniu przestrzennej dostępności regionów. (The role of morning rail connections in shaping of spatial accessibility of regions.) Transport Miejski i Regionalny 2019, nr 7, s.3-11,

Kwestia efektywności porannych dalekobieżnych połączeń kolejowych pomiędzy oddalonymi od siebie regionami, w sytuacji gdy przez ostatnie 5 lat znacznie zwiększyła się możliwość szybkiego przemieszczania na dalekie odległości. Propozycja autorskiego wskaźnika efektywności kolejowej dostępności (KED) dla stworzenia rankingu połączeń ze względu na pokonany dystans, czas jazdy, a także godzinę odjazdu i przyjazdu. Wskaźnik może posłużyć do selekcji połączeń najbardziej korzystnych, może być więc pomocny przy projektowaniu nowych porannych połączeń kolejowych i opracowywaniu nowych rozkładów jazdy pociągów. Artykuł zawiera wyniki analizy przeprowadzonej na podstawie połączeń z Wrocławia: tabelę efektywności połączeń dalekobieżnych, mapę teoretycznej dostępności regionów Polski z tego miasta, przegląd zmian w sieci porannych połączeń z Wrocławia w latach 2014-2019 z uwzględnieniem wskaźnika KED oraz porównanie pod tym względem Wrocławia do Warszawy, Krakowa, Gdyni i Drezna (dla 2019 r.).

Banet Krystian: Ruch rowerowy jako element zrównoważonej mobilności. (Bicycle traffic as an element of sustainable mobility.) Transport Miejski i Regionalny 2019, nr 7, s.17-20, bibliogr.poz.38.

Pojęcie zrównoważonego rozwoju w odniesieniu do kwestii mobilności - idea zrównoważonej mobilności, a więc zapewnienia mobilności odpowiadającej zapotrzebowaniu społecznemu przy możliwie najniższym obciążeniu dla środowiska. Zrównoważony podział zadań przewozowych, czyli dążenie do racjonalnego udziału poszczególnych środków transportu w przewozach, a także kształtowanie odpowiednich zachowań transportowych z punktu widzenia ochrony środowiska, równości społecznej i efektywności ekonomicznej. Rola transportu rowerowego jako podstawowej (obok ruchu pieszego) formy podróży na krótkie dystanse: najtańszej, wbrew pozorom najszybszej, pozwalającej dotrzeć w rejony nieobsługiwane komunikacją zbiorową ani samochodem. Karta Alaborska z 1994 r. oraz polityka Unii Europejskiej promowania ruchu rowerowego, obecna w wielu dokumentach i programach unijnych. Brak polityki rowerowej w Polsce na szczeblu krajowym, powolne zmiany w tej kwestii w ramach samorządów (dokumenty poświęcone bezpośrednio ruchowi rowerowymi przyjęła tylko Łódź i Wrocław). Największe powodzenie podejmowanych działań gwarantuje promowanie ruchu rowerowego na szczeblu lokalnym.

ŚWIAT KOLEI

Ćwikła Marek: Eksploatacja wagonów silnikowych typu Austro-Daimler na sieci PKP. Część I Wagon Austro-Daimler Sax90080. Świat Kolei 2019, nr 6, s.18-23, rys.4; fot.7 , bibliogr.poz. 3.

Opracowanie dotyczące tzw. "lux-torped" (inaczej "torped"): 6 wagonów serii SAx produkcji firmy Austro-Daimler oraz 5 licencyjnych produkcji Pierwszej Fabryki Lokomotyw w Polsce w Chrzanowie. Trasy obsługiwane przez te pojazdy (modernizacje tych tras pod ich kątem), uzyskiwane prędkości (prędkość handlowa "lux-torpedy" oscylowała wokół 80 km/godz.), rozkłady jazdy, ceny biletów, bilans finansowy linii, losy w czasie II wojny światowej. Umiejętny marketing ze strony PKP - konfrontacja mitów związanych z "lux-torpedami" z rzeczywistością.

Rusak Ryszard: Elektrowozy serii BB 7200/BB 15000/BB 22200 kolei SNCF (1). Świat Kolei 2019, nr 6, s.32-37, fot.17,

Pierwsza część prezentacji elektrowozów należących do rodziny pojazdów tzw. Nez cassé [fr. Złamany nos]- określanych tak ze względu na wygląd. Wprowadzono je na początku lat 70. przez koleje SNCF z przeznaczeniem dla szybkich pociągów. Do końca 1986 r. firma Alstom dostarczyła łącznie 500 takich pojazdów. Opis konstrukcji elektrowozów serii BB 15000 dla sieci trakcyjnej o napięciu 25kV/50 Hz przeznaczonych przede wszystkim dla pociągów pasażerskich (nowoczesne rozwiązania: elektroniczne sterowanie za pomocą tyrystorów, automatyczna regulacja prędkości). Omówienie ich wyglądu (rodzajów malowania) oraz zagadnień eksploatacji (serwisowania).

Rusak Ryszard: Elektrowozy serii BB 7200/BB 15000/BB 22200 kolei SNCF (2). Świat Kolei 2019, nr 7, s.32-37, fot.18,

Druga część opracowania omawiająca kolejne podserie elektrowozów, począwszy od prototypowych maszyn BB 15001-005. Rola tych elektrowozów w projektach zwiększenia szybkości podróży na kolejach SNCF od 1973 r. Znaczenie jako pojazdów doświadczalnych testujących nowe rozwiązania technologiczne w latach 70. i 80. XX w. Losy elektrowozów serii BB 15000 na przełomie wieków: przesunięcie w kierunku ruchu towarowego w wyniku przejmowania prestiżowych połączeń pasażerskich przez TGV. Kolejne zmiany związane z reformą i prywatyzacją SNCF od 1999 r. - podział pojazdów trakcyjnych pomiędzy przewoźnikami. Obecny przydział tych elektrowozów w ostatnim etapie ich eksploatacji (do 2020 nawet zmodernizowane jednostki mają być wycofane z eksploatacji - pojazd 15001 jest przeznaczony jako eksponat muzealny w Cité du Train w Mulhouse w Alzacji).

Fedorowicz Sławomir: Jak powstaje linia kolejowa. Świat Kolei 2019, nr 6, s.22-29, rys.3; fot.25,

Etapy powstawania linii kolejowej na przykładzie łącznicy nr 436 pod Czerwieńskiem, która umożliwia jazdę pociągów na trasie z Zielonej Góry do Poznania, Gdyni i Warszawy i z powrotem bez potrzeby zmiany czoła pociągu na stacji Czerwieńsk - skracając przy tym znacznie czas podróży. Opis prac projektowych, przygotowania raportu środowiskowego, prac geologicznych, adaptacji terenu, etapów prac budowlanych i związanych z nimi zmian w organizacji ruchu pociągów na odcinku Zielona Góra - Czerwieńsk. 5.06.2013 otwarcie oficjalne łącznicy, 8.06 otwarcie dla celów techniczno-ruchowych, od 9.06 nowy rozkład jazdy i przejazd pierwszych planowych pociągów.

Siton Alon: Koleje w Egipcie (1). Świat Kolei 2019, nr 6, s.12-21, rys.2; fot.22,

Historia kolei w Egipcie na tle warunków geograficznych oraz przemian politycznych i ekonomicznych Egiptu. Pionierska linia z Kafr az-Zajjat do Aleksandrii zbudowana przez Roberta Stephensona - pierwsza w Imperium Osmańskim, w Afryce i na Bliskim Wschodzie (1851). Budowa linii kolejowych do I wojny światowej w cieniu rywalizacji francusko-brytyjskiej. Linia z Aleksandrii do Hajfy jako podstawa sukcesów militarnych Brytyjczyków na Bliskim Wschodzie - połączenie siecią kolejową Europy, Azji i Afryki. Koleje egipskie w okresie międzywojennym i podczas II wojny światowej (powstaje strategiczna linia z Aleksandrii do Tobruku). Rozwój kolei po 1945 r. warunkowany zmienną sytuacją polityczną: przykładem wielokrotnie niszczonego most kolejowy nad Kanałem Sueskim (obecny jego kształt to piąta z kolei konstrukcja). Ogólny obraz kolei egipskich liczących aktualnie ok. 7 tys. km długości: bardzo słaby stopień elektryfikacji sieci (zaledwie 63 km); brak połączeń z Sudanem i Libią; problemy z bezpieczeństwem ruchu (kilka poważnych wypadków w ostatnim czasie), jakością utrzymania i modernizacją torów oraz taboru.

Siton Alon: Koleje w Egipcie (2). Świat Kolei 2019, nr 7, s.24-31, fot.25,

Bogato ilustrowana część 2 opisu kolei egipskich, która dotyczy taboru - począwszy od roku 1856. Prezentacja parowozów eksploatowanych na liniach egipskich oraz lokomotyw spalinowych (pojawiły

się tam już na początku lat 30. XX w.). Wpływ II wojny światowej na egipski park pojazdów trakcyjnych, zmiany po 1956 r.: efekty długotrwałej współpracy z niemiecką firmą Henschel.

Bebenow Filip: Powrót do ruchu parowozu Lowa. Świat Kolei 2019, nr 6, s.38-43, rys.1; fot.17,

Relacja z prac rekonstrukcyjnych i przywrócenia do stanu czynnego parowozu typu Lowa nr 26004 dla Wyrzyskich Kolei Powiatowych, jednego z 12 sprawnych parowozów w Polsce. Historia parowozów Lowa produkowanych od 1948 r. przez zakłady VEB Lokomotivbau "Karl Marx" Babelsberg z NRD, stanowiących następcę firmy Orenstein

Koppel. Analiza kwestii technicznych - z jednej strony nawiązań do przedwojennej tradycji sztuki budowy parowozów, z drugiej nowoczesnych dla końca lat 40. rozwiązań konstrukcyjnych. Dane techniczne parowozu. Wyjątkowość prac przy odbudowie tego egzemplarza (jednego z 3 zachowanych): rekonstrukcja przeprowadzona przez organizację pozarządową (Towarzystwo Wyrzyskiej Kolei Powiatowej) w ramach wolontariatu, bardzo szeroki zakres naprawy i bardzo szybkie jej tempo. Sukces odbudowy (08.03.2019) mimo całkowitego braku części zamiennych; konieczność odwołania się nie tylko do dokumentacji technicznej, lecz także do literatury poświęconej konstruowaniu parowozów (m.in. dla wyznaczenia środka stawidła i prawidłowych kątów wyprzedzenia przeciwkorby).

Faliński Filip: Sachalin. Ostatnie dni 'japońskiej kolei'. Świat Kolei 2019, nr 7, s.38-43, fot.19,

Unikalne składy D2 wyprodukowane w latach 1985-1986 przez japońskie zakłady Fuji Heavy Industries (obecnie Subaru) w liczbie 10 egzemplarzy wyłącznie dla wąskotorowych linii na wyspie Sachalin zostały wycofane z eksploatacji na wiosnę 2019 r. Opis dziejów sieci kolejowej na wyspie zbudowanej w czasie japońskiego panowania z japońskim rozstawem szyn (1067 mm). Sieć ta, wyjątkowa w Rosji, zachowała do niedawna swoją autonomię, będąc całkowicie oddzielona od szlaków na kontynencie. Autonomia ta wiązała się z kosztownym pozyskiwaniem taboru - od 1967 r. uruchomiono dla Sachalina na niewielką skalę produkcję lokomotyw spalinowych w fabryce pod Moskwą (TG16), potem także importowano pojazdy z Japonii. Od 1 czerwca 2019 r. ruszył wielki projekt przebudowy kolei sachalińskich na rosyjski rozstaw szyn. Projekt przewiduje także zmiany w sieci, nie wszystkie linie zostaną utrzymane (np. zniknie linia Jużnosachalińsk - Bykow).

Garbacik Roman: Szydłowo - Nosarzewo 1960. Anatomia lekkomyślności i pechowa mgła. Świat Kolei 2019, nr 6, s.44-45, fot.7, bibliogr.poz.8.

Opis wypadku na linii wąskotorowej kolei mławskiej: 19 lutego 1960 r. pomiędzy Nosarzewem a Szydłowem (11,5 km szlaku) przy ograniczonej widoczności doszło do czołowego zderzenia dwóch składów jadących z pełną dopuszczalną prędkością. W efekcie kolizji zginęła 1 osoba, 3 zostały ranne. Poważnie uszkodzono oba parowozy, zniszczeniu uległo kilka wagonów.

Rechłowicz Marcin: Tramwaje w Dnieprze (Dniepropietrowsku). Świat Kolei 2019, nr 7, s.46-53, rys.1; fot.16, tab.2, bibliogr.poz.9.

Historia linii tramwajowych w Dnieprze (do 1926 r. Jekaterynosław, do 2016 r. Dniepropietrowsk): koncesja dla przedsiębiorstw belgijskich na budowę i eksploatację tramwajów elektrycznych z 1895 r., równoległa osobna miejska sieć tramwajowa; lata rewolucji i władzy sowieckiej (przymusowa standaryzacja wszystkich sieci tramwajowych w kraju, nowe linie w mieście, wycofanie najstarszych pojazdów firmy MAN w 1932 r.); zniszczenie infrastruktury i taboru w czasie II wojny światowej (jednak w mniejszym stopniu niż w innych sowieckich miastach); linie tramwajowe w czasie intensywnej rozbudowy przemysłu (m.in. przemysłu kosmicznego i raketowego); wymiana taboru (w końcu lat 60. pojawiły się czechosłowackie wagony Tatra T3SU); wyraźne zmniejszenie liczby wagonów po rozpadzie ZSRR (1989-1999 o 27 procent); eksperyment ze zniesieniem opłat za przejazd (1993-1994), wymiana taboru na używany z miast wschodnioniemieckich. Stan obecny sieci tramwajowej w Dniepropietrowsku, ceny biletów, zestawienie liczby wagonów i linii, plany rozwoju i przekształceń w najbliższych latach (nacisk inwestycyjny położono jednak na rozbudowę metra, tramwaje docelowo mają dowozić pasażerów do jego stacji).

Tomasik Piotr: Villamos, czyli tramwaj po węgiersku (cz. 1 - poza stolicą). Świat Kolei 2019, nr 6, s.46-53, rys.3; fot.25,

Prezentacja komunikacji tramwajowej w miastach węgierskich. Część 1 poświęcona Debreczynowi, Miskolcowi oraz Segedynowi. Na Węgrzech tramwaje jeżdżą w 4 miastach (oczywiście także w stolicy - Budapeszcie). Po latach zaniedbań i likwidacji linii (Pecz 1960, Nyíregyháza 1969, Szombathely 1974), następuje renesans tego środka komunikacji miejskiej. Specyfiką węgierską był brak pętli i trójkątów manewrowych, co wymuszało stosowanie taboru dwukierunkowego. Większość tras przeznaczano wyłącznie dla pojedynczych linii, tramwaje kończyły swój bieg w momencie dojazdu do innej trasy. Zmienia się to od ostatniej dekady XX stulecia. Dla ostatnich dziesięcioleci tego wieku charakterystyczne są też wagony modelu FW CSM (nazywane Bengali), produkowane najpierw w Budapeszcie, potem w Debreczynie. Obecnie do użytku wchodzi nowoczesne, niskopodłogowe pojazdy.