



STOWARZYSZENIE
www.klir.pl
tborowski@onet.pl

KLUB INŻYNIERII RUCHU

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

INFORMACJA

20 lat KLIR

Łódź 1989 - Poznań - Kiekrz - 2009

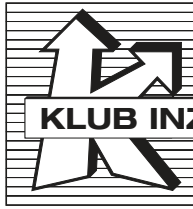


*Dziękuję Agnieszce Serbeńskiej za trud opracowania wywiadów
i pomoc w redakcji tego wydania.*

*Podziękowania wszystkim respondentom
mojej mailowej sondy.*

Tomek Borowski

Poznań, czerwiec 2009 r.



STOWARZYSZENIE

www.klir.pl

tborowski@onet.pl

KLUB INŻYNIERII RUCHU

Biurowo Zarządu - ul. Leśna 40

62-081 Przeźmierowo k/Poznań

skr. poczt. nr 20 - tel./fax 061-814 25 25

INFORMACJA

20 lat KLIR

Łódź 1989 - Poznań - Kiekrz - 2009



KLIR'09

Wczoraj, na spotkaniu koleżeńskim pt. „Konferencja z Okazji 50-lecia Działalności Sekcji Komunikacji Miejskiej Oddziału SITK w Warszawie oraz Koła SITK przy Biurze Planowania Rozwoju Warszawy S.A.”, na sali pełnej takich samych jak ja dinozaurów, usiadłem naprzeciw nieznanego mi nobliwego starszego pana. Kiedy się odezwał, poznałem głos mojego szefa z lat 70. ubiegłego wieku – z lat najlepszych dla warszawskiej inżynierii ruchu.

Zaczęliśmy wspominać tamte czasy i tych co zbudowali Dział Inżynierii Ruchu w Stołecznym Wydziale Komunikacji. W pewnej chwili szef, z ożywieniem, zapytał mnie: „a co się dzieje z Dobieckim?”

Minęło już dobrze ponad ćwierć wieku od czasu, gdy „zupak” posadzony przez innego „zupaka” na fotelu prezydenta Warszawy jednym ruchem rozpędził bezpartyjne zarządzanie techniczne miastem i zajął się uwłaszczaniem swoich kolegów na terenach rezerwowanych pod obwodnice i nowe węzły. Równocześnie z zaborem miasta przez wojskowych zaczęto powoli i skutecznie tępić inżynierię ruchu. Zlikwidowano Wydział Komunikacji, podzielono i pomieszano kompetencje w zarządzaniu drogami i ruchem, rozproszono kadrę.

Ten cios wodzów „stanu wojskowego” zadany poniżej pasa miastu przez natychmiastowe wylanie na bruk 52 bezpartyjnych dyrektorów służb i organizacji technicznych, tak się spodobał innemu, kolejnemu spadochroniarzowi na ten sam fotel, że zanim objął urządowanie, poprzedniego wieczoru wylał z pracy dyrektora Zarządu Dróg Miejskich, bo ten, uważany zresztą przez pracowników za *s-syna*, zbudował przez dwa lata ponad 350 km nowych podbudów i nawierzchni.



Długo, bardzo długo Warszawa, kolejny raz, podnosi się z drogowej za-
paści.

Nie dziwcie się więc, że do dziś nie mamy i długo mieć nie będziemy systemu transportowego jaki zaprojektowali nasi koledzy w Biurze Studiów Komunikacji, a potem Biurze Planowania Rozwoju Warszawy. Pozostały nam tylko spotkania i referaty na konferencjach SITKomowskich i w ich kularach.

Ta ostatnia, z 22 kwietnia '09, też miała tytuł: „Kształtowanie Systemu Transportowego Warszawy”. Chichot losu. Był u nas kształtowany przez całe moje zawodowe życie i daleko mu do zbudowania.

A tymczasem w 1973 roku przyjechali do Wydziału Czesi z Pragi. Pytali, dyskutowali, notowali i podziwiali nasze planowanie komunikacyjne, naszą organizację zarządzania.

Pojechali i zbudowali. Zbudowali swój ZAKOS – „zakładni komunikacjni system”, czyli system głównych tras komunikacyjnych. Bo „komunikace” po czesku to nie pleplanie, a trasy komunikacyjne, ważniejsze ulice.

A my?

Obchodzimy kolejne rocznice naszych osiągnięć i doczekujemy się radosnej twórczości architektów w postaci przecinających się obwodnic i pięknych stacji metra z błędami w sztuce inżynierii ruchu. Oceńcie przy okazji stację „Dworzec Gdański”.

Ale powróćmy do wspomnień.

Zygmuntowi Uzdalewiczowi już wcześniej, przed stanem wojskowym, udało się sprowokować coroczne Zjazdy – albo Komunikacji Miejskiej, albo Drogowców Miejskich.

Tam w tzw. kularach mogliśmy, w nowych realiach, odnaleźć się, oglądać i wpadać na różne pomysły.

We wrześniu '89, spotkaliśmy się w Łodzi, kiedy to w Lublinie zaczęto właśnie rozpętać Biuro Miejskiego Inżyniera Ruchu. I wtedy przyszedł nam do głowy pomysł stworzenia innego forum – klubowego.

Trzynastego września '89, na obradach sekcji prowadzonej przez Zygmunta zgłosiłem wniosek o nadanie kularowym spotkaniom i dyskusjom formy klubowej. Bez referatów, komisji, wniosków i całej tej organizacyjnej NOTow-

skiej oprawy. Po co na sztywnych konferencjach wygłaszać nudne referaty, pisać wciąż te same postulaty, których nikt nie realizuje i przyglądać się oficjalistom poklepującym nas po plecach przez pierwsze 15 minut spotkania?

Stwórzmy klub! Właśnie Klub, a nie duży związek. Klub, w którym będą tylko kulary oraz ewentualnie parkiet i bufet. Bez wielkich, ciężkich tematów, referatów i dyskusji. Klub ludzi, którzy się lubią i mają sobie coś do powiedzenia. Do powiedzenia bezpośrednio, a nie z trybuny, ekranu, czy „materiałów”. Tak to widziałem, prosząc Zygmunta Uzdalewicza i Marka Wierzchowskiego o ich zdanie. Było podobne.

Powstał KLIR, zachowując w swoim logo inicjały Działu Inżynierii Ruchu Stołecznego Wydziału Komunikacji.



Kto z Was pamięta jak to następnego dnia, podczas przerwy w wycieczce technicznej na budowanej autostradzie, biegali pomiędzy autokarami koledzy, głównie z Lublina, spisując deklaracje przyszłych założycieli KLIRu?

Potem, przez kilka lat, była już tylko fajna zabawa. Ale przecież jak skuteczna merytorycznie i krajoznawczo. W wielu konsultacjach jeden drugiemu radził, lub zlecał robotę.

Bawiliśmy się ucząc. W całym kraju od Szczecina po Bielsko-Białą, od Leszna po Supraśl, od Gdańska po Zgorzelisko, od Wigier po Szklarską Porębę. Od stolika w Płocku, przy którym coś tam rozdawaliśmy, przez obrazę w Rzeszowie, gdy przedstawiciele Statoil wyprowadzili nas z sali obrad, po śląskie ronda i wąskie tory w Puszczy Kampinoskiej, aż do toruńskich chodników Gabrieli, pod której urokiem Janusz zakupił dla Łomży całą bieżącą produkcję fabryki w Kurzętniku.

Zasypiający nad ranem po całonocnych debatach pokojowych, budzeni przez szum bałtyckich fal, „ptaków śpiew”, orkiestrę górniczą, czy syrenę bałtyckiego promu – tworzyliśmy swobodne forum wymiany wiedzy i doświadczeń.

Pamiętam swoje zdumienie, o 5-tej rano, w ośrodku nad Bachotkiem, kiedy to wyszedłem ze swojego domku, aby obudzić kierowcę i w innym usłyszałem ożywione głosy. Sześciu kolegów, z różnych miast, wymieniało poglądy o koparkach. Od wieczora.

Poznawaliśmy nowe trasy, mosty oraz węzły w Gdyni, Amsterdamie, Gdańsku, Łomży, Oslo, Białymstoku, Kopenhadze i Bielsku-Białej – z nielegalnym piwem po czeskiej stronie. Czy to pamiętacie? Bronek przewiózł nas wtedy po moście budowlanym, tłumacząc WOPowi, że konsultujemy budowę przejścia granicznego.

A to piwo w Poznaniu w okresie prohibicji, jak zwiedzaliśmy nowe inwestycje drogowe wokół browaru? Nikt wysiadający z autokaru nie zgadł, dlaczego kierowca otwiera luki bagażowe. A także z tego okresu smak metaxy w Szklarskiej? Mieszkaliśmy dość daleko od śródmieścia, pod górę, obok huty. A metaxa była w dolnym mieście. Długo się wracało pod tę górę, odpoczywając w kolejnych wiatach PKS-u. Jedna wiata, jedna flaszka. Żadnej nie udało się donieść na nocleg. Na początku tej powrotnej trasy minął nas kolega idący na stację PKP. Pod jej koniec, dogonił nas wracając z powrotem. Nie zauważył stacji, która znajduje się nad drogą i doszedł do „zakrętu śmierci”. Wrócił w porę, aby zdążyć na ostatni łyk.

Pamiętacie te zamki u Stasi – Ileszczyńskiej „województwa”, eremy na Wigrach u Waldka, schroniska w Norwegii, gościnność Staszka w Danii, czy wodne kanały Amsterdamu z kolacją na łodzi. Ja nie zapomnę mojego rozstania się ze Statoilem po babskim wybuchu hysterii łódzkiego namiestnika dyrektora, przestraszonej podczas zawodowej wizji na jednej ze starych norweskich dróg.

A te wspaniałe i niezapomniane sesje Tomka w Samotni?

Niestety dzieciństwo i młodość nie trwa wiecznie. Zostałem wyrzucony z nurtu na „honorową wyspę”, a KLIR spowaźniał, przybrał nowy przydomek i tu kolejny chichot historii, powoli staje się SITK-omem. Pogubił tych co nie płacą,

lub zapłacić nie mogą, zapomnieli o swoich dawnych członkach pracujących w administracji samorządowej, zwłaszcza niskiego szczebla, stracił entuzjazm. Nie o taką organizację wnioskowałem.

Nie dziwcie się więc, że rzadko bywam na Waszych sesjach. Wystarczy mi Sekcja Komunikacji Miejskiej warszawskiego SITK i jej problemy. A nowego szukam w TPW, wspominając stare czasy, bo przecież tak jak w popularnej piosenke:

Szanujmy wspomnienia.

Wspomnienia są zawsze bez wad!

Wasz Stary Wiarus, czy już tylko sam JAD?

Jacek Augustyn Dobiecki

13 maja 2009 r.



Jacek Dobiecki



Zygmunt Uzdalewicz



Marek Wierchowski

Przypomnienie na następne... – lecia

- rozmawiają Jacek Dobiecki, Zygmunt Uzdalewicz i Marek Wierchowski

Kwietniowe popołudnie, uff... udało się trzech panów zebrać w jednym miejscu! Nie łatwe przedsięwzięcie i do ostatniej chwili niepewne czy dojdzie do skutku. Zygmunt – zaganiany... za bliżej nieokreślonymi, ważnymi sprawami, Marek – również działający w czasowym deficycie i Jacek – skrupulatnie i efektywnie zagospodarowujący swoją emerycką wolność. Zgrać ich terminy jest nie lada wyczynem. Trójka Ojców KLIRu wreszcie w jednym miejscu. Na wyłączność dyktafonowi i wspomnieniom.

Sentymentalna podróż, którą Zygmunt próbuje okiełznać w chronologiczną opowieść, wymyka się spod kontroli. Panowie przerywając sobie nawzajem, skaczą od zdarzeń wcześniejszych do dużo późniejszych, nawracają do tych, które gdzieś po drodze umknęły, a były ważne, bo... „w Danii, pamiętacie wreszcie pierwszy raz zetknęliśmy się z uspokojeniem ruchu, z książki którą tam dostałem korzystam do dzisiaj, a te ścieżki rowerowe na sieci dróg i to krajowych!, wytyczone, oznakowane...”, albo budziły ciepłe skojarzenia – „...a co się dzieje z dziewczynami z Opola, pamiętacie je...”, „a... ludzie z Łomży, dzisiaj już nikogo z nich nie ma w Klubie”. I miejsca: Janowice, Rzeszów, Supraśl, Toruń, Gdańsk... Niemal cała mapa

Polski z miejscowościami i spotkaniami, które kojarzą się z konkretnymi ludźmi, przypominają ich imiona, a też wiążą się z osobami, które jako się przewinęły w Klubie i zniknęły, bo ich los skierował gdzie indziej, lub już odeszli.

Co ująć z 3,5-godzinnego nagrania? Na pewno nie uda się odtworzyć emocji i uczuć – tych gorących na myśl o wspólnym śpiewaniu i wyczynianiu kawałów przyjaciółom, i tych zabarwionych goryczą z powodu ewolucji Klubu może nie w tym kierunku, jaki sobie wyobrazili, oraz tych związanych w pamięci z – poza miłymi wspomnieniami – żalem, pretensją...

Jacek, Zygmunt i Marek. Są historią KLIRu – i to w ważnej części działalności Klubu...

Zygmunt: Szczerze mówiąc nie pamiętam dokładnie jak zrodziła się idea integracji środowiska inżynierii ruchu. To nie było specjalnie przygotowywane. Wcześniej funkcjonowała w SITK Główna Komisja Inżynierii Ruchu, była nawet próba stworzenia komórki inżynierii ruchu przy Komitecie Transportu PAN. Miałem też podkomisję inżynierii ruchu funkcjonującą w ramach Komisji Doradczej Drogownictwa Miejskiego, jaką udało mi się powołać w okresie pracy w Ministerstwie Administracji i Gospodarki Przestrzennej. Ale były to organizacje tylko dla niewielkiej, wybranej grupy osób.

Warto wspomnieć, że na jakimś wcześniejszym spotkaniu komitetu organizacyjnego Zjazdu Drogowców Miejskich z Czesławem Krzywoszem – Generalnym Dyrektorem Dróg Publicznych, padła jego propozycja: „zróbcie swoją organizację, żeby wreszcie reprezentowała was – drogowców miejskich”. I tak coś szykowaliśmy jakieś propozycje na Zjazd w Łodzi w 1989 roku, ale raczej na zasadzie, że na zjeździe to coś wymyślimy. Propozycje te zmaterializowały się na tym Zjeździe, jako Stała Komisja Drogownictwa Miejskiego.

W tym czasie właśnie z „drogówki” wracałem do własnego zawodu, czyli inżynierii ruchu. Na zjeździe w Łodzi działały trzy sekcje: drogowa, mostowa oraz inżynierii ruchu, którą właśnie prowadziłem. Sekcja inżynierii ruchu pracowała nad własnymi zagadnieniami. I przed obradami podszedł do mnie Marek. Szczegółów tego faktu nie pamiętałem. Wiem, że Marek zaczął mi opowiadać swoją historię zawodową. W tym momencie akurat byłem zajęty przygotowaniem się do obrad sekcji, więc podobno skróciłem rozmowę do stwierdzenia: zabierz głos i opowiedz to wszystkim zebranym.

Marek: No i opowiedziałem wszystkim swoją historię – dość ciekawą jeśli chodzi o zdarzenia i doświadczenia zawodowe, ale też typową dla innych ludzi w kraju pod względem tego, co działo się z rangą i hierarchią inżynierów ruchu w strukturach administracyjnych.

Opowiedziałem mianowicie o tym, jak ze mną było i jak zająłem się inżynierią ruchu zaraz po studiach. W 1983 roku została utworzona w Lublinie – w ramach Urzędu Miasta i jego ówczesnego Wydziału Komunikacji – Miejska Inżynieria Ruchu. Stworzono ją na wzór i kształt tej funkcjonującej w Warszawie, co prawda w mniejszym wymiarze, bo odpowiadającym skali mojego miasta. Miejski inżynier ruchu był w randze zastępcy kierownika Wydziału Komunikacji. Funkcjonowało to sprawnie. W tej komórce pracowało sześć osób.

Po jakimś czasie, w 1988 roku, dostałem propozycję, aby kierować Działem Utrzymania i Inżynierii Ruchu w Miejskim Zarządzie Dróg. Odszedłem z Wydziału Komunikacji, ale jak się okazało na krótko. Jeszcze w tym samym roku zaproponowano bym wrócił na stanowisko miejskiego inżyniera ruchu. Jako jeszcze młody pracownik i zdobywający dopiero doświadczenia zawodowe, zarządzając ruchem w mieście, byłem podległy bezpośrednio pod prezydenta.

Niestety, z początkiem 1989 roku nastąpiła kolejna reforma i zarządzanie ruchem zostało przeniesione na szczebel administracji wojewódzkiej. To co nastąpiło nie było już w formie „proponujemy”, tylko służbowo przeniesiono całą naszą komórkę do Wydziału Komunikacji Urzędu Wojewódzkiego. To była już zupełnie inna struktura – z dyrektorem i dwoma zastępcami, oraz temu odpowiadającym podporządkowaniem. Dostałem ofertę stanowiska starszego inspektora bez jakiegokolwiek mocy decyzyjnej. Nie ugiąłem się. Doszło do tego, że mnie zwolniono.

W splotcie okoliczności udało się z częścią dotychczasowych pracowników inżynierii ruchu założyć spółkę zajmującą się projektowaniem, a potem również zagadnieniami utrzymaniowymi w zakresie inżynierii ruchu. Trzon podstawowej kadry – specjalistów inżynierii ruchu – został jakby wyjęty ze struktur administracji. Początki firmy nie były łatwe. Pracowaliśmy więc w swojej spółce, ale też mieliśmy inne etaty i zlecenia. Ja pracowałem dodatkowo w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacji. Byłem szefem Działu Studiów i Prognozowania Ruchu.

I tak doszło do spotkania na Zjeździe Drogowców Miejskich w Łodzi. Wtedy to było moje drugie spotkanie z Jackiem Dobieckim. Wcześniej spotkał się wiosną jeszcze tego samego roku na Zjeździe Komunikacji Miejskiej w Częstochowie. Jacek miał swoje przejścia w organizacji i w strukturach inży-

nierii ruchu. Zaczęliśmy wtedy o tym rozmawiać i doszliśmy do wniosku, że należałoby stworzyć coś, dzięki czemu zacniemy się bronić przed takimi sytuacjami, w których nas, inżynierów ruchu, przedstawia się jak pionki na szachownicy, przy tym bez logicznego uzasadnienia, a według czyjegoś widzi mi się. Struktury SITK działały, każdy z nas gdzieś w nich się udzielał. Uznaliśmy jednak z Jackiem, że ta formuła nie spełni potrzeb inżynierów ruchu. Musi być taka, która da możliwość pomagania sobie nawzajem, rozwiązywania konkretnych problemów i wspierania się. Ten pomysł przedstawiony na zjeździe w Łodzi zyskał akceptację, niemal aplauz. W ślad za tym, na popołudniowych zajęciach podczas zjazdu...

Zygmunt: ...Jacek Dobiecki poprosił o głos. Z końca, gdzieś spod drzwi sali, w której prowadziłem zajęcia sekcji inżynierii ruchu, powiedział: „Mam wniosek, bo tu koledzy z Lublina słusznie zauważyli, że musimy mieć możliwość bronić się, mieć coś, gdzie będziemy mogli wszystko sobie powiedzieć. No to założmy Klub, nie stowarzyszenie, ale właśnie jakąś formę luźną jak forum dyskusyjne.” I tak ten wniosek został sformułowany oraz przedstawiony na walnym posiedzeniu Zjazdu Drogowców Miejskich.

Marek: Potem okazało się, że do tego Klubu mamy bardzo wielu chętnych. Ta forma organizacyjna bardzo się spodobała. Zaczęliśmy zbierać na listę podpisy kandydatów gotowych tworzyć taką organizację. Jeszcze w tym samym roku – 27 listopada – spotkaliśmy się na ul. Floriańskiej w Warszawie w Wydziale Komunikacji Urzędu Wojewódzkiego. Zaczęliśmy wtedy rozmawiać i dyskutować o tym, jak i w jakim stopniu sformalizować działania Klubu. Kolejne spotkania odbyły się również w Warszawie.

Jacek: Żeby zrozumieć ideę i potrzebę Klubu najpierw trzeba jednak wrócić do tego, skąd się wzięła inżynieria ruchu w Polsce? To było dwadzieścia lat przed zjazdem w Łodzi. Tyle więc lat doświadczeń zgromadziło się do momentu stworzenia KLIRu. W ogóle inżynieria ruchu w Polsce wzięła się od Wojciecha Suchorzewskiego, mojego kolegi ze studiów, który po powrocie z zagranicy przetłumaczył amerykańską książkę i na jej bazie Politechnika Warszawska wydała skrypt o zagadnieniach inżynierii ruchu. Tak powstał Talmud tej dziedziny w naszym kraju. W ten sposób inżynieria ruchu pojawiła się w Polsce, a jej zastosowanie nastąpiło w 1970 roku. 1 marca 1970 roku to dzień, w którym do tej części Wydziału Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy, która mieściła się przy ul. Floriańskiej, przyjęto do pracy drugiego inżyniera ruchu. Dotąd pracowali tam wyłącznie działacze.

W ciągu następnych jedenastu lat liczba inżynierów ruchu wzrosła z 2 do 52. Wszyscy byli młodzi i gniewni. Wszyscy byli przyjmowani bezpośrednio

po studiach. Wszyscy zaczęli z entuzjazmem, nie patrzyli na zarobki, widzieli że mogą coś zrobić. I tak powstała pierwsza w kraju stosowana inżynieria ruchu. Warszawa stała się miejscem, do którego zjeżdżali ludzie z innych miast, między innymi z Lublina, Wrocławia, Gdańska, Krakowa, Bielska-Białej, Poznania. Oni uczyli się od nas. I pozakładali podobne struktury inżynierii ruchu u siebie, z tym że wtedy struktura zarządzania krajem była wojewódzka. Byli to na ogół wojewódzcy inżynierowie ruchu.

W Wydziale Komunikacji na Floriańskiej, w początkach funkcjonowania inżynierii ruchu organizowaliśmy też wyjazdy terenowe. Ktoś z danego miasta zapraszał, organizował pobyt, a myśmy konsultowali i wykonywali ekspertyzy. Z innych miast przysyłano do nas również pracowników na staże.

Z początkiem lat 70. ujednoliliśmy dla Warszawy sposób oznakowania poziomego i to przeszło jako wzór dla całego kraju. Oczywiście poprzez ministerstwo komunikacji, które przejęło nasze propozycje, bo przecież wówczas nie było żadnych instrukcji. Te rozwiązania powstały dzięki Wojciechowi Sucho-rzewskiemu, który nas informował, co dzieje się na świecie. Takim pierwszym przykładem ówczesnych inżynierskich nowości jest zebra 50x50. Potem zaczęliśmy nią manewrować i na przykład zrobiliśmy szersze przejścia na przystankach tramwajowych, bo wtedy był taki przepis, że się przechodziło na chodnik całą szerokością jezdni. Poszerzona zebra umożliwiała takie przejście z pierwszych i drugich drzwi tramwaju. Do dzisiaj zostały te zebry. Tylko przystanki przebudowano tak, że tramwaj staje przed zebra.

Do stanu wojskowego jako inżynierowie ruchu szliśmy „w górę”. W stanie wojskowym (władza wojskowa została ustanowiona w Warszawie przed stanem wojennym, a prezydentem Warszawy został generał Dembicki) nastąpił „uskok” i zaczęliśmy spadać. Dostaliśmy wówczas obuchem w głowę tak, że do dzisiaj ciągle spada ranga inżyniera ruchu i ubywa ludzi w tym specjalizujących się.

Zygmunt: Odpowiedzmy może dlaczego inżynieria ruchu akurat rozwijała się w Warszawie? Nie dlatego, że tu był największy ruch. Przecież Poznań w pewnym momencie osiągnął nawet wyższy poziom motoryzacji. Otóż, Warszawa miała najwcześniej wprowadzone zarządzanie ruchem – już w 1959 roku. To się zaczęło od tego, że po 1956 roku szukano stanowisk dla różnych ludzi. W 1959 r. powstał więc w Warszawie Oddział Bezpieczeństwa i Organizacji Ruchu Ulicznego (OBiORU), a naczelnikiem jego został kierowca z rządowej kolumny transportu. Do tego pracował tam między innymi zdemobilizowany z wojska sierżant, który zaczynał od zwracania uwagi przez megafon, ludziom źle przechodzącym przez jezdnię, czy kontuzjowany w wypadku pilot znanego kierow-

cy rajdowego. Wtedy kierownikiem Wydziału Komunikacji był Jerzy Brzostek, który wrócił ze Stanów Zjednoczonych zafascynowany inżynierią ruchu. Wyłapał młodego, po studiach, inżyniera ruchu – Antoniego Willima, i go zatrudnił. To on miał nieszczęście być pierwszym inżynierem ruchu na Floriańskiej. I co się okazało. Przez pół roku nie dawano mu nic do pracy, bo był zagrożeniem dla zarządzającego ruchem o specjalności kierowca.

Dopiero jak Jacek przyszedł do Wydziału Komunikacji to go wziął do siebie. Kiedy więc ja przychodziłem do pracy jako trzeci inżynier ruchu na Floriańskiej, Jacek nauczony już doświadczeniem, nie zatrudnił mnie w OBiORU, tylko w Oddziale Zaplecza Technicznego, gdzie zajmowałem się parkowaniem, taksówkami i obsługą komunikacyjną warsztatów samochodowych, a równocześnie robiłem projekty małych modernizacji. Wtedy takie wybiegi musiały być stosowane.

W Warszawie inżynierowie ruchu w pewnym okresie pracowali na etatach sześciu różnych instytucji, wszyscy pod kierunkiem Jacka. Podobnie działo się w innych miastach. Instytucje te dawały etaty dobrowolnie, albo za pieniądze. Na przykład Pracownia Zarządzania Ruchem z Biura Planowania Rozwoju Warszawy, która formalnie była przydzielona zastępcy dyrektora Wydziału Komunikacji, była opłacana z budżetu miasta. Ale były też etaty w Zarządzie Dróg Miejskich, w Dyrekcji Budowy Tras Komunikacyjnych, czy w Przedsiębiorstwie Budowy Sieci Ciepłych. Po 80. roku zaczęto wyciągać różne sprawy i stwierdzono, że takie etaty przypominają fabryczne fuchy dla sportowców, które były ukrytą formą zapłaty za zawodowe uprawianie, niby amatorskiego sportu. W tym momencie zaczęto burzyć służby inżynierii ruchu. A tu przecież nie było płacenia za prace w fabryce komuś, kto w niej nigdy nie był. Tylko to był wkład, na ogół firm miejskich w to, by na naszych ulicach było bezpiecznie.

Jacek: I tak w latach 80. ludzie się rozpiechli. Potem szukali się i to właśnie dało klimat i atmosferę do integracji środowiska inżynierów ruchu. Kiedy zakładaliśmy Klub Inżynierii Ruchu to na Floriańskiej w Wydziale Komunikacji był Michał Lesiński.

Marek: Michał Lesiński nigdy się do Klubu nie zapisał, ale skutecznie nas popierał i wspomagał. Gościliśmy u Lesińskiego kilka razy. Tam, w Warszawie na ul. Floriańskiej, mieliśmy miejsce spotkań jako zawiązujący się Klub. Podczas jednego z takich spotkań w końcu rzuciłem pytanie: „dlaczego mamy dyskutować stale w jednym miejscu, tylko w Warszawie, przecież problemy, które poruszamy możemy omawiać lokalnie, w kraju”. Zaproponowałem, że pierwszą sesję poza Warszawą zorganizujemy my, to jest członkowie Klubu z Lublina.

Spotkanie przygotowaliśmy w Kazimierzu. Omawialiśmy na nim nasze miejscowe zagadnienia. I na koniec tego zjazdu zapytałem: kto następny? Następny zgłosił się Broniek Szafarczyk z Bielska-Białej. Potem następni deklarowali, że pokażą co jest u nich, bo chcieli, by im pomóc rozwiązać pewne problemy.

Ta formuła bardzo szybko się przyjęła. Dlaczego? Dlatego, że w tym czasie następowała dalsza degradacja inżynierów ruchu. Pracownik inżynierii ruchu był niedoceniany, nikt go nie chciał słuchać. W związku z tym, jak przyjeżdżała grupa, która była grupą zawodową i miała obiektywne spojrzenie z zewnątrz, to siłą rzeczy te lokalne jednostki inżynierii ruchu były w jakiś sposób nobilitowane. Była też wtedy okazja, żeby zapraszać kogoś z władz miasta, z różnych urzędów, czy zarządów konkretnych dróg, jeżeli były wydzielone jako jednostki. Lokalne władze też wtedy postrzegały inaczej swoich inżynierów ruchu i prędzej dawały się przekonać do ich opinii. Poruszano bowiem te problemy, które w tym danym regionie były najważniejsze i potrzebowały rozwiązań. To się na tyle dalej rozwinęło, że następnych chętnych do organizacji sesji wyjazdowych nie brakowało.

Zygmunt: Nawiązując do Bronka Szafarczyka, który organizował sesję w Bielsku-Białej, przypominę, że zastanawiał się na tym, jak zarobić pieniądze na spotkanie Klubu. Nie miał żadnych możliwości sfinansowania tego. I co zrobił? Pieniądze zostały zarobione na ekspertyzie dla Bielsko-Białej, którą wykonali inżynierowie z Klubu. Honorarium za opracowanie w całości zostało przekazane na organizację zjazdu KLIR.

Jacek: W ogóle na pierwsze nasze spotkania po prostu zrzucaliśmy się, korzystaliśmy z tanich noclegów, nawet z biwaków. Pamiętam, jak jeden nasz bankiet zrobiliśmy tak, że stałem z kapeluszem pod drzwiami wejściowymi, zbierając od wchodzących „co łaska” i taką formę wszyscy akceptowali. Co prawda przypominało to harcerstwo, ale dobrze łączyło naukę i zabawę.

Zygmunt: W tym miejscu trudno nie wspomnieć o **Danusi Kowrygo**, której zaangażowanie osobiste w funkcjonowanie Klubu, w jego pierwszych latach istnienia, jest nie do przecenienia. Wykorzystywała swoje umiejętności i doświadczenie przewodnika oraz organizatora turystyki. Pilnowała wszystkich spraw organizacyjnych i socjalnych. I w niepowtarzalny sposób potrafiła wyciągać składki od najbardziej opornych. Ale przede wszystkim udostępniła członkom KLIRu swój dom przy ul. Buskiej. Niektórzy członkowie Klubu przyjeżdżając do Warszawy, także teraz nocują u Danusi. I ro-



Danuta Kowrygo

bią to nie dlatego, żeby zaoszczędzić na kosztach hotelu, ale przede wszystkim z potrzeby pogadania z Danką. To jej dom był pierwszym adresem KLIRu, jako stowarzyszenia i tam znajdowały się wszystkie nasze dokumenty, a nawet odbywały się spotkania zarządu. Była ikoną KLIRu z tego okresu, rozpoznawalną lepiej niż znaczek Klubu.

Jacek: Znaczek KLIRu? To jest osobna historia. Jest przejęty od Działu Inżynierii Ruchu Stołecznego Wydziału Komunikacji. Wklejono do niego napis: Klub Inżynierii Ruchu. Ten znak jest ostatnim śladem warszawskiej inżynierii ruchu.

Ostateczny kształt znaczka stołecznej inżynierii został wypracowany w latach 80. Ale zanim doszliśmy do tego, wymyślaliśmy różne wzory. Nawet był ogłoszony konkurs, w wyniku którego wybrany został jako motyw pomysł Zygmunta na literkę „K”, stylizowaną na strzałkę oznakowania poziomego. Ale wzór ostateczny wyszedł od piktogramów, które wówczas wchodziły do oznakowania, takich jak „kot” czy „Agatka”.

Tu zatrzymam się na historii „Agatki”.

Pomysł na nią powstał banalnie. Wezwano mnie do ministerstwa, do dyrektora departamentu nadzorującego wydziały komunikacji. Przyszedłem o pół godziny za wcześnie. Więc chodziłem sobie po ul. Emilii Plater. Na rogu był sklepik spożywczy, a w nim olbrzymie lizaki na patyku. Jeden kupiłem. Jak zostałem wezwany do gabinetu i dyrektor rozpoczął wykrzykiwać, że gdzieś coś wyszedłem przed szereg, że tak nie wolno,



wyciągnąłem ten lizak i mówię: „a może zamiast ustawiać policjanta z lizakiem, to taką dziewczynkę z lizakiem zrobić”. Jak wróciłem na Floriańską do wydziału dałem ten lizak Andrzejowi Komorowskiemu – mojemu pracownikowi. Jego żona była grafikiem. Na drugi dzień otrzymałem od niej ten wzór, który do dzisiaj funkcjonuje. O co w tym chodziło? Znaki drogowe „Uwaga dzieci” zgodnie z ówczesnymi przepisami można było ustawiać tylko w sąsiedztwie wejścia do szkoły. Tymczasem dzieci idąc do szkoły przechodziły jezdnię trzy przecznice dalej. I trzeba było zwrócić jakoś uwagę kierowców na to, że dzieci mogą wtargnąć na jezdnię. Ten znak został przyjęty. Jest jednym z sukcesów stołecznej inżynierii ruchu. Dlaczego o tym mówię? Bo trzeba pamiętać, że Klub Inżynierii Ruchu jest kontynuacją idei, jaką rozwinęła warszawska inżynieria ruchu.

Zygmunt: Na następnym Zjeździe Drogowców Miejskich w Płocku również prowadziłem obrady sekcji inżynierii ruchu. Jako Klub już mieliśmy za sobą dwa lata działalności. Na tym zjeździe swoją obecność podkreśliliśmy aranżując jakiś własny stolik, na którym eksponowaliśmy nasze wydawnictwa. W wydawnictwie dla uczestników tego zjazdu, część z naszymi referatami, była już sygnowana znaczkami Klubu. Zaczęliśmy więc istnieć...

Co się jeszcze wydarzyło w Płocku? Otóż, pojawił się tam młody człowiek, który po śmierci ojca musiał przejąć firmę drogową, mimo że miał inne plany życiowe. Zdzisław Dąbczyński pojawił się z Jarkiem Schabowskim – obaj mieli gitary. Podczas zjazdu nocowaliśmy pod miastem, w domkach nad Wisłą. Na wieczornym ognisku grupa KLIR, do której dopiero co przyłączyli się nowi koledzy grający na gitarach, okazała się czymś tak oryginalnym, że widoczni byliśmy na tle wszystkich innych uczestników. I ten efekt przełożył się na następne spotkanie, które odbyło się w Łomży. Nagle zjechało tam prawie 120 osób, sprawiając radość, ale i kłopot organizatorom.

Marek: Po zjeździe w Płocku Klub był postrzegany jako bardzo jednolita organizacja. I tak działaliśmy. Dzięki temu, że funkcjonowaliśmy jako Klub, udało się wprowadzić do Polski kilka nowinek, na przykład skutecznie promowaliśmy odblaskowe oznakowanie pionowe. W ślad za tym propagowaliśmy odblaskowe oznakowanie poziome, a potem – oznakowanie poziome grubowarstwowe. Stąd – myślę – zaczęły się Klubem interesować firmy i uczestniczyć w naszych seminariach. Część kosztów organizacji seminariów klubowych pokrywały więc firmy, które wprowadzały jakieś nowe technologie czy rozwiązania. Korzyść oczywiście była obustronna. My w jednym miejscu zdobywaliśmy informację o nowinkach, natomiast przedstawiciele firm nie musieli jeździć po kraju, docierając do poszczególnych osób. Oni mieli mniejsze koszty promocji, my natomiast mieliśmy na przykład zapewnione noclegi czy wyżywienie, co obniżało nasze koszty uczestnictwa.

Zygmunt: Dodam, że mimo braku rejestracji stowarzyszenia, wówczas prowadziliśmy korespondencję z Sejmem, z ministerstwami, składaliśmy tam wnioski. I otrzymywaliśmy stamtąd odpowiedzi. Nasze opinie były szanowane.

Ale największe sukcesy osiągnęliśmy metodami nieformalnymi, także w sprawie przepisów. Pamiętam seminarium KLIR w Augustowie, na które udało nam się ściągnąć dwóch pracowników ministerstwa przygotowujących aktualizację przepisów o ruchu drogowym. Wciągnięci podstępem na pokład statku żeglugi śródlądowej, zostali otoczeni przez członków Klubu, którzy na zmianę wrzucali im nierozwiązane albo niewłaściwie rozwiązane sprawy. Zamiast przy-

jemności ze zwiedzania sytemu Kanału Augustowskiego, nabawili się bólu głowy. Ale za to Maciej Wroński przejdzie do historii inżynierii ruchu, jako ten pracownik, któremu udało się wyprostować najwięcej błędów i nieściśności w przepisach o ruchu drogowym. Szkoda, że nie uczestniczył aktywnie w opracowaniu „czerwonej książki”.

Marek: Rejestracja z przyczyn proceduralnych się wydłużała. W statucie jest zapisane, że jest to stowarzyszenie, które nie prowadzi działalności gospodarczej. O tym jaka ma być formuła Klubu dużo dyskutowaliśmy wcześniej. Nie chcieliśmy przyjmować – ponieważ to miał być klub – organizacji niejako analogicznej do oddziałów SITK.

Zygmunt: I mamy połowę kwietnia 1993 roku, kiedy podczas zjazdu w Kiekrzu uchwaliliśmy statut stowarzyszenia. Wtedy też została wybrana grupa założycielska, właśnie reprezentowana przez nas trzech tu i teraz rozmawiających. Zadaniem naszym było zarejestrować KLIR.

Jacek: W tym miejscu powstaje pytanie: czy słusznie? Po co nam to było?

Zygmunt: Było już nas za dużo, by kontynuować działania tylko na zasadzie zrzutki do kapelusza.

Marek: To była potrzeba chwili. Uważam, że to był ostatni dzwonek na sformalizowanie Klubu. Gdybyśmy tego nie zrobili, przy tym jak się zaczęliśmy rozrastać liczebnie i braku konkretnego zorganizowania się, skończyłoby się na spotkaniach grupy nieformalnej trwających jeszcze jakiś czas i potem by się środowisko rozpadło. Tak byśmy się w końcu rozeszli. Więc wtedy był idealny moment na sformalizowanie Klubu. Jak to nastąpiło zaczęły się owszem tworzyć pewne wynikające z tego struktury, ale właśnie one dawały dalszy napęd. Jeśli bowiem jesteśmy stowarzyszeniem, chcemy kogoś reprezentować, chcemy z czymś występować, chcemy swoje stanowisko oficjalnie przedstawiać, to musi być do tego podstawa. To było zatem posunięcie, które umożliwiło nam wpisanie się w tę rzeczywistość, która zmieniła się w sensie rozwoju podmiotów gospodarczych czy struktur administracyjnych. Dzięki temu mogliśmy funkcjonować dalej.

Zygmunt: Marek miał sprecyzowany pogląd, o tym jak Klub ma funkcjonować, podkreślając, że: „Každy ma swoją działalność albo pracuje w administracji. Zatem teraz to, co tworzymy nie może być super działalnością, która jest konkurencyjną do wszystkich pozostałych.” Dlatego nie wchodziła w grę sprawa zarabiania pieniędzy przez Klub czy pośredniczenia w zdobywaniu zleceń.

Marek: I teraz idąc dalej. Otóż wtedy mieliśmy w Klubie w przeważającej części przede wszystkim samorządowców, zarządzających ruchem, krótko mó-

wiąc administrację budżetową, czyli tych „biednych”. Z biegiem czasu ta struktura nam się, no niestety, zmieniła i proporcje są w tej chwili odwrotne, czyli głównie firmy.

Zygmunt: Staliśmy się izbą gospodarczą inżynierii ruchu. Struktura się zmieniła i stąd niestety jest inny charakter spotkań. My, którzy założyliśmy Klub, trochę nad tym bolejemy.

Marek: Nazywajmy wprost, nie oszukujmy się: to w naszym odczuciu zrobił się w tej chwili Biznes KLIR Klub. Zatraciła się istota, dla której Klub został stworzony – samokształcenia się, wymiany poglądów.

Zygmunt: Z drugiej strony, niektóre zmiany były nieuniknione. Uważam, że byliśmy właściwymi ludźmi na czas zakładania Klubu, pierwszej integracji ludzi i pierwszych samodzielnych kroków Stowarzyszenia. Kiedy jednak dziecko nauczy się chodzić, nie można go ciągle trzymać za rączkę. Może dlatego patrzę na ten problem inaczej, że miałem to dodatkowe szczęście i możliwość (jako wiceprezes ds. merytorycznych przez następną kadencję) podawania dziecku przynajmniej palca w niepewnych sytuacjach. Ale w miarę upływu czasu, to dziecko coraz rzadziej przytrzymywało się mojego palca – w końcu dorosło.

To, co naprawdę drażni mnie osobiście, nie jest związane tylko ze zmianami, jakie nastąpiły w Klubie. Po prostu poddaliśmy się ogólnosiawotowym tendencjom do wyłącznie wirtualnego osiągnięcia sprawności organizacyjnej i realizacji zadań. Polega to na automatycznym i bezmyślnym odfajkowaniu założonych celów, oczywiście bez względu na to, w jaki sposób naprawdę zostały zrealizowane i czy rzeczywiście zostały osiągnięte. Ale ja już należę do tej odmiany gatunku ludzkiego, która przeznaczona została na wymarcie.

Jest jeszcze jedna ważna rzecz w kontekście pierwotnych założeń: od początku uważaliśmy Klub za organizację otwartą dla wszystkich. Potem to znalazło swój wyraz w statucie i w zachowanej po rejestracji nazwie – Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu. W statucie jest zapisane, że nie jest to stowarzyszenie branżowe, ponieważ nie ma zawodu inżyniera ruchu, w związku z tym do Klubu mogą należeć wszyscy, którzy pracują w inżynierii ruchu, są nią zainteresowani albo mają z nią jakiś styk. KLIR jest moim zdaniem najbardziej potrzebny pracownikom samorządowym. To warto przypomnieć...

Nagraną rozmowę spisała Agnieszka Serbeńska /tekst autoryzowany/



Czas świadczy na korzyść

– z Tadeuszem Cudziło, rozmawia Agnieszka Serbeńska

– Jak dla wielu członków KLIR Twoje pierwsze zetknięcie się z ideą zintegrowania środowiska inżynierów ruchu to był oczywiście Zjazd Drogowców Miejskich w Łodzi w 1989 roku...

– Podczas wycieczki technicznej jechaliśmy, jak pamiętam, do jakiejś stadniny koni. Jacek Dobiecki chodził z listą po autokarach – a było ich tam chyba ze trzy czy cztery – i zachęcał wszystkich do tego, by założyć Klub Inżynierii Ruchu. Wtedy w autokarze taki podpis złożyłem.

– I efekt tego podpisu to Twoja działalność w Klubie...

– Od momentu złożenia podpisu praktycznie nie miałem kontaktu z Klubem. Wiem, że w różnych okresach różni ludzie się spotykali. W trakcie był jeszcze Zjazd Drogowców Miejskich w Płocku, gdzie byłem, ale Klub jeszcze wtedy nie funkcjonował, przynajmniej nie odebrałem tej informacji wobec mojej osoby. I tak, kiedy rzeczywiście Klub zaczął działać i się w niego zaangażowałem...? Nastąpiło to od pobytu w Łomży we wrześniu 1991 roku, gdzie już odbyło się seminarium klubowe. Potem prawie na wszystkich spotkaniach bywałem, może z małymi przerwami. Teraz trochę mniej...

– Dla Ciebie i Twojej pracy zawodowej jakie to miało znaczenie? Co zyskałeś z działalności klubowej?

– Poznałem przede wszystkim masę ludzi z całej Polski. Spotkania klubowe oczywiście miały wymiar koleżeński, ale też przede wszystkim zawodowy, taki który pozwolił mi zorientować się gdzie i kto jest w Polsce oraz nawiązać wiele różnych kontaktów. W tym okresie prywatyzowałem firmę, koledzy

z klubu również przeprowadzali ten proces, więc służyłem im radą, udostępniałem dokumenty. To były lata tej pierwszej prywatyzacji poprzez likwidację. Ta wymiana informacji była potrzebna. W tym czasie więc taki przyjacielski kontakt właśnie się bardzo liczył. A ja dzięki poznaniu ludzi i nawiązaniu znajomości w kraju również poczułem się pewniej w tym, co robię. Zresztą, poza seminariami klubowymi jeśli się gdzieś wyjeżdżało, na przykład na targi branżowe, zawsze z przyjemnością spotykało się znajomych – nie tylko drogowców, ale i przyjaciół!

– Wspomniałeś o prywatyzacji swojej firmy, więc powróćmy do Twoich doświadczeń zawodowych.

– W 1972 roku skończyłem Politechnikę Poznańską. Początkowe dwa lata pracowałem w Wojewódzkim Przedsiębiorstwie Robót Drogowym w Bydgoszczy. I w 1974 roku rozpocząłem pracę w Miejskim Zarządzie Ulic i Mostów w Inowrocławiu. Później ta jednostka została przekształcona w Przedsiębiorstwo Eksploatacji Ulic i Mostów. Do 1984 roku byłem tam zastępcą dyrektora, potem dyrektorem. A w 1991 roku, jak wspominałem, prywatyzowałem to przedsiębiorstwo jako Przedsiębiorstwo Robót Drogowych INODROG Sp. z o.o. Po przekształceniu firmę tę prowadzę do dzisiaj.

– I z niemalym bagażem obowiązków zawodowych podjąłeś się dodatkowego – przyjąłeś funkcję prezesa KLIR...

– Podjąłem się może trochę pod wpływem niektórych kolegów. Pamiętam, że na seminarium w Augustowie wywierali na mnie nacisk podczas rejsu statkiem, w tym między innymi Jacek Dobiecki. Później obarczono mnie – oczywiście, nie wbrew mojej woli – zorganizowaniem spotkania Klubu w Przyjezierzu pod Inowrocławiem. Obradowaliśmy w ratuszu z udziałem władz miasta. Wtedy, na odbywającym się podczas seminarium zebraniu sprawozdawczo-wyborczym, padła propozycja powierzenia mi funkcji prezesa Klubu. I oczywiście nie podjąłbym się tego, gdybym nie znał składu zarządu, z którym miałem współpracować. W pojedynkę przecież nic się nie robi.

Od początku w Klubie obowiązywała zasada, że wszystkie środowiska z Polski równomiernie powinny mieć swoich przedstawicieli w zarządzie. Wtedy uznano, że musi być Gdańsk, że musi być Wrocław, Lublin i Warszawa. I takie przedstawicielstwo tych ludzi było. Ale praktycznie sprowadzało się to do tego, że kontakt miałem z tymi najbliższymi mi, a więc z Tomkiem Borowskim, bo Poznań. Natomiast różnie wypadało z kolegami, którzy mieli przyjechać na spotka-

nie zarządu z Lublina czy z Gdańska. Czasami ciężko było się spotkać. Stąd przed następną kadencją – zanim powiedziałem dobrze, będę dalej prezesem – otwarcie postawiłem sprawę: „pod warunkiem, że niech Wielkopolska przewodzi, nie dlatego, że jest pępkiem świata, ale ze względów logistycznych, bo tam zawsze ktoś dojedzie, na tych siedmiu członków zarządu zawsze tych pięciu się spotka i już jakieś decyzje będzie można podjąć.” To przecież nie były czasy takie jak teraz, kiedy działa skype i dyskutuje się do woli i o każdej porze. Niestety, wtedy trzeba było się zwyczajnie zjechać w jednym, wyznaczonym miejscu.

– Dwie kadencje, czyli aż osiem lat. Jak wspominasz ten czas w sensie może pewnego niedosytu w tym co chciałeś lub należało zrobić, a także w kontekście tych spraw, które są dla Ciebie powodowem do satysfakcji?

– O zasługach można mówić w odniesieniu do gremium, które stanowiło ten zasadniczy trzon Klubu. Do dzisiaj przecież jest grupa dwudziestu-trzydziestu osób, która cały czas działa i „popycha” sprawy do przodu. Nie będę ukrywał, że w trakcie prezesowania ważna była udzielana mi pomoc. Tomek Borowski był tym, który szczególnie mi pomagał. Były nawet takie sytuacje, że to on mnie popychał do działania.

W czasie tych lat udało się zrobić to, że staliśmy się zauważalni. W sytuacji, kiedy inne stowarzyszenia zawieszały działalność albo były martwymi strukturami, to Klub zawsze się trzymał, utrzymując stały poziom ponad stu członków. Klub więc był żywy, nie działał się wyłącznie na zasadzie, że ktoś tam wpłacił składki. Mało tego, te pięćdziesiąt, sześćdziesiąt, a bywało nawet osiemdziesiąt, osób przyjeżdżało na seminaria. Kiedyś przyjeżdżało na seminaria dużo więcej osób, ale wtedy budżety nie były tak skrupowane, by hamować wyjazdy ludzi z jednostek. Zresztą to też różnie wyglądało. Wiadomo, że jeśli ktoś jest szefem firmy to może pozwolić sobie na takie wyjazdy. W innych przypadkach grały względy oszczędnościowe, bądź układ z szefem, który – co się zdarza – nie za specjalnie lubi, by jego pracownik wiedział nieco więcej niż on.

A poza tym pamięta się takie sprawy, które nieodłącznie towarzyszyły nam wszystkim. To są te związane z tym, że każdy organizator danego spotkania chciał pokazać swoje miejsce pracy, miejsce i region zamieszkania czy swoje miasto, od jak najlepszej strony. Dzięki temu ta część turystyczna naszych seminariów zawsze była bardzo ciekawa i to sobie cenię jako zamiłowany turysta. Dzięki temu zobaczyłem szereg miejsc i rzeczy, o których albo nie wiedziałbym, albo w ogóle nie miał możliwości do nich dotarcia. Były jazdy konne czy latanie samolotami, wchodzenie na okręt podwodny czy zwiedzanie kopalni na przod-

ku. Właściwie byliśmy wszędzie. Dzięki temu, że każdy chciał nam pokazać to, co najatrakcyjniejsze. I to się udawało doskonale. Szczególnie rok 1995 był takim szczęśliwym pod względem wyjazdów. Byliśmy nawet w Danii i Norwegii. Wtedy to był ewenement. Zobaczyliśmy naprawdę nieprzeciętne rzeczy, biorąc pod uwagę nasze ówczesne krajowe uwarunkowania.

Przy tym podczas seminariów poznawało się ogrom nowych ludzi. Nie tylko z miejscowych władz, które starały się zawsze towarzyszyć naszym spotkaniom. Ale też na przykład poprzez Marka Gabzdyla, wójta małopolskiej gminy Raciechowice, udało się nawiązać kontakt z ówczesnym ministrem transportu Tadeuszem Syryjczykiem.

– Wspomniałeś ministra Syryjczyka. Czy dotarcie do decydentów przyniosło efekt na przykład w poprawie regulacji prawnych obowiązujących w inżynierii ruchu? Czy udało się Klubowi uzyskać wpływ na tworzenie przepisów?

– Trudno dopatrywać się wielkich sukcesów w rodzaju uznania wszystkich opinii Klubu przez władze centralne, natomiast faktem jest, że byliśmy u ministra Syryjczyka z wizytą i przekazywaliśmy mu pisma z naszymi opiniami. Ważne w Klubie jest to, co zyskiwaliśmy będąc z sobą i się nawzajem informując, by potem zdobytą tak wiedzę wykorzystywać we własnej pracy. Wiadomo, ta wiedza rozchodziła się w poziomie, a nie koniecznie docierała pionowo do decydentów. Wzorce czerpaliśmy od tych, którzy je sprawdzili i wdrożyli. Chociaż warto podkreślić, że mamy w gronie kolegów, jak na przykład Jurka Naroźnego, którzy uczestniczyli w tworzeniu dokumentów prawnych i technicznych istotnych dla naszej branży.

– Czy w takim razie masz poczucie braku sukcesu...

– W tym może nie dopatrywałbym się powodów do obwiniania się. Po raz pierwszy działałem w organizacji ogólnokrajowej, mającej znaczenie nie ze względu na liczebność, ale właśnie istotnej poprzez to, że skupia ludzi z całej Polski. Wiadomo, że każdy lokalnie związany jest ze swoją pracą zawodową. Trudno więc być prezesem pozostającym do dyspozycji Klubu, choćby podróżując po kraju i udzielając się w każdym spotkaniu. Dlatego pod koniec mojej drugiej kadencji zacząłem uzgadniać z Tomkiem Borowskim, by przejął funkcję, tym bardziej, że w tym już czasie to on wziął na siebie szereg spraw i czuwał nad funkcjonowaniem Klubu. Uznałem, że on z racji swojego doświadczenia, a więc z pożytkiem dla przyszłości Klubu, a przede wszystkim dzięki otwartości

na nowe – bo nie sztuka, spotykać się i powtarzać, że było dobrze i niech tak trwa – będzie najlepszym kandydatem na prezesa.

– Na ile wizja funkcjonowania Klubu sprzed dwudziestu lat się zmieniła? Czy dalej jest to Twój Klub – ten do którego kiedyś wstąpiłeś?

– Wizja na początku Klubu była taka, jaką stworzył Jacek Dobiecki. Ta wizja jednak się zmieniała. Dzisiaj trzeba się pewnym ramom organizacyjnym podporządkować, bo inaczej nie można funkcjonować. A z drugiej strony – musi być przygotowanie merytoryczne każdego seminarium. Musi być wszystko popopinane.

Teraz wiele się zmieniło i widać nowe w działaniach Klubu. Przypomnę, że przez dwie kadencje wojowaliśmy z rejestracją stowarzyszenia i warszawskimi sądami zanim z ich piwnic wyciągnięto nasze akta i przesłano do Poznania, gdzie zarejestrowano Klub z siedzibą w Przeźmierowie. Jako Klub staliśmy się więc legalni i prawnie umocowani. Wcześniej przez wiele lat Klub ewaluował od „hura” organizujemy się i działamy, po wypracowanie konkretnych już ram tej organizacji. Są jednak wątpliwości co do tego, czy obecna formuła Klubu jest dobra, czy Klub nie stał się przypadkiem zbyt formalnie skrępowaną organizacją? Mało tego, czy nie stał się w swojej formule klubem biznesowym, spychając na dalszy plan pierwotną ideę koleżeńsko-zawodowych debat i wzajemnej pomocy.

Formuły prawne stowarzyszenia są koniecznością, ponieważ dzisiaj bez nich nie da się nic zorganizować. W tym mieści się choćby kwestia finansowania spotkań. Przecież ten kto przyjeżdża na seminaria ma pracodawcę, bądź jest pracodawcą, a więc te wydatki muszą być księgowo usankcjonowane. Tu już nie wolno uprawiać partyzantki. Natomiast na pewno Klub nie jest ujęty w takie ścisłe ramy, by tego klubowego luzu mogło zabraknąć. Wręcz przeciwnie. Zarzut z kolei o robieniu interesów i otocze biznesowej Klubu jest bezpodstawny. Dlaczego bowiem, jeśli ktoś wie, że inny z członków Klubu coś konkretnego robi czy oferuje, to ma z tego nie skorzystać prowadząc swoją zawodową działalność? Po co ryzykować? W grę przecież wchodzi zaufanie i pewność tego, że partnera zna się dobrze. Skrupuły co do takiego biznesowego podejścia miałem ja i Tomek Borowski. Rozmawialiśmy o tym jeszcze w poprzednich kadencjach.

– Czyli możesz otwarcie powiedzieć, że jest to Klub skupiający osoby zaprzyjaźnione, działające merytorycznie w zdobywaniu i pogłębianiu wiedzy, a jednocześnie współpracujące biznesowo na zasadzie sprawdzonych partnerów...

– Oczywiście. Ponadto, Klub nie tworzy zamkniętego kręgu. Każdy może uczestniczyć w seminariach. Jednak staraliśmy się – i tak jest do dzisiaj – by ten, kto przyjeżdża pierwszy raz miał rekomendację. Inaczej nie wiemy kim jest. Nie chcemy dopuścić do sytuacji, w której ktoś pojawia się na seminarium, a potem się dziwi: „a po co ja tu przyjechałem, za co zapłaciłem”.

– Czyli w tym momencie, w którym znalazł się Klub, a więc w czasie jubileuszu, z ręką na sercu możesz powiedzieć, że jest tak jak powinno?

– Zawsze może być lepiej. Ale to, że przez tyle lat jest w Klubie tylu ludzi i w dalszym ciągu są w nim, coś świadczy. Jak się dzieje coś źle, to przecież organizacja upada. Czas i fakty świadczą na korzyść Klubu...

– A Twoje osobiste sentymenty klubowe...

– Czas mi się odmierzał kolejnymi spotkaniami Klubu. Kończyło się jedno, ale wiedziałem, że już w planach coś mamy i to już wkrótce. Jak ogrania mnie nostalgia to wspominam, że kiedyś na seminarium u Marka Gabzdyla, kiedy już się żegnaliśmy powiedziałem: „to jest coś wspaniałego, że dzisiaj jesteście wszyscy na skraju południowej Polski, a wieczorem będziemy już w różnych zakątkach kraju; rano byliśmy razem, a potem – od morza do Tatr. Ale za trzy miesiące znów się spotkamy, gdzieś tam...”

Dzięki Tomkowi Borowskiemu mamy w Klubie jeszcze jedno wspólne zamiłowanie... do Karkonoszy i spotkań w schronisku „Samotnia”. Tu nie ma żadnych formalnych reguł organizacyjnych. To są wyłącznie prywatne spotkania grupy przyjaciół. Przez tyle lat wytrzymać ze sobą! To już chyba nawet nie jest „stare, dobre małżeństwo”.



Siłą Klubu są fachowcy z Tomaszem Borowskim, aktualnym Prezesem KLIR rozmawia Agnieszka Serbeńska

– Twoje pierwsze spotkanie z ideą Klubu inżynierii Ruchu...

– Rok 1989 – to był rok, w którym – można powiedzieć – wróciłem do branży sterowania ruchem. Na Zjeździe Drogowców Miejskich w Łodzi pojawiłem się jako pracownik firmy „DEMPOL” z egzemplarzem sterownika MSR. Na kolejnym w Płocku jako „VITABEST”.

– „Vitabest” produkował przecież ciastka i z tym też wiąże się pewna „legenda”...

– O „Magdalenkach” za chwilę... Wróćmy do 1989 roku, jechałem w jednym z autobusów wiozących uczestników zjazdu na wycieczkę techniczną. Wówczas nie miałem odwagi wpisać się na listę deklarujących tworzenie Klubu Inżynierii Ruchu. Uważałem się za stricte inżyniera elektryka, który no... niby ma gdzieś na tych drogach pracować. Sterowanie ruchem było dopiero początkiem mojej specjalizacji, choć ta dziedzina wcześniej była mi znana ze studiów na Politechnice Poznańskiej. Elektroniczny sterownik sygnalizacji był tematem mojej pracy dyplomowej. Ale zawodowo ta dziedzina stała się moja dopiero z końcem lat 80.

I w tej Łodzi... byłem gdzieś na końcu sali obrad, na którymś piętrze Domu Technika. Wsłuchiwałem się w obrady sekcji inżynierów ruchu, prowadzone przez Zygmunta Uźdalewicza. Podziwiałem ludzi, którzy już gdzieś tam się poznali i w dużym stopniu doskonale się znali. Ja tam byłem zupełnym nowicjuszem. Właśnie dlatego nie wpisałem się na tę listę podawaną w autobusach.

Inicjatywa Klubu chodziła mi jednak po głowie. Przy okazji następnego zjazdu w Płocku – a właściwie w Soczewce koło Płocka – gdzie jako firma mogłem już pokazać bardziej rozbudowany sprzęt – Jacek Dobiecki i Zygmunt Uzdalewicz namówili mnie do wstąpienia do Klubu. Z Zygmuntem miałem już wówczas kontakty zawodowe. Konsultowałem z nim różne rozwiązania z zakresu sterowania sygnalizacjami. On jako stary wyjadacz zawodowy potrafił ostro skrytykować mój sterownik i równocześnie podpowiedzieć, w którą stronę należy iść z poprawkami. Tak naprawdę nie była więc to krytyka, lecz nauka. W każdym razie ten kontakt z Zygmuntem był... i tak oto złożyłem w Płocku deklarację wstąpienia do Klubu.

Podczas tego zjazdu spotkanie KLIRu było nieoficjalne, gdzieś przy ognisku, Zygmunt jak zwykle skakał nad ogniem, konkurując w skokach „kto dalej”... Natomiast takie „normalne” spotkanie klubowe, w którym uczestniczyłem miało miejsce w 1991 roku w Łomży. Tam się zaczęło i tak, od tamtej pory nie opuściłem chyba żadnego seminarium KLIR. Czasami tylko zdarzało się, że nie byłem obecny na całym spotkaniu.

Natomiast wspomniane „Magdalenki”... Firma, w której mieliśmy zakład sterowników ruchu drogowego, była zasadniczo zakładem branży spożywczej. Nazywała się „Vitabest”. W pewnym momencie właściciele tej firmy kupili wielką linię produkcyjną i jak można powiedzieć „zbijali w ciągu doby do 30. tysięcy jaj”, po to by piec tysiące ciasteczek – „Magdalenek”, produkowanych na hiszpańskiej licencji. Podczas spotkań klubowych zawsze był jakiś autobus i jechało się coś oglądać, więc bossowie dawali mi do tego autobusu karton lub dwa „Magdalenek”. Wszystko byłoby dobrze, gdyby któregoś razu „nie oszczędzili” i dali mi te, które wycofano ze sprzedaży, bo maszyna jakoś je przegrzała i przypaliła. Sława „Magdalenki” nie odnosi się więc do dobrego ciastka, ale właśnie spalonego. Jeździliśmy po Warszawie, byliśmy w Elektromontażu, gdzie oglądałem konkurencyjny sterownik, i wtedy – po poczęstunku na trasie – przyłgnął do mnie przydomek „Magdalenka”, o czym może nie wie część młodszych kolegów klubowych.

– W strukturę Klubu wszedłeś – można powiedzieć – z dużą nieśmiałością. Ale potem byłeś tam aktywnym członkiem i jesteś liderem...

– To była długa historia. Dlaczego w ogóle wszedłem do KLIRu? W 1989 roku już nie byłem całkiem młodym człowiekiem i ten zwrot na branżę drogową był poważnym ruchem w moim życiu – zmiana pracy, inne obowiązki... Poprzednio pracowałem w Zakładzie Doświadczalnym „Meramontu”. Pracowałem od 7

rano do 15 popołudniu. I pojawiła się praca, która na początku głównie polegała na ciągłym kursowaniu po Polsce, na wyjazdach na obiekty, na skrzyżowania, do klientów, do zarządców, do wykonawców... Zwariowana robota. Był to więc taki zwrot w moim życiu zawodowym, który wymagał zaangażowania na 100%. Zależało mi, by w tej branży zaistnieć. Miałem świadomość, że to się powiedzie dzięki kontaktom, dzięki poznaniu swoich potencjalnych klientów ale i przyjaciół. Oczywiście, nie chodziło o bezpośrednie pozyskiwanie zleceń. Na KLIR głównie jeździł tzw. pion techniczny, a więc ludzie znający się na robocie. To nie byli, ci którzy decydowali o byciu klientami mojej firmy czy nie. Ale właśnie tych ludzi, którzy byli od roboty, chciałem przekonywać do naszego produktu, od nich chciałem usłyszeć opinię o sterownikach, nawet krytyczne. O Zygmuncie Uzdalawiczu już wspominałem. Drugim takim moim uznanym doradcą był Zdzichu Stypuła. Był on w Klubie ekspertem od tego co ja robiłem. Miał duże doświadczenia z krakowskich sterowników i kontakty w Stanach Zjednoczonych. On chyba od urodzenia żył sterowaniem ruchem, to była jego pasja. Podziwialiśmy go wtedy. Muszę przyznać, że Zdzisław ma wielkie zasługi w rozwoju sterowników MSR, szczególnie w tym pierwszym okresie, kiedy my się uczyliśmy. Dzisiaj to on nas podziwia. Jest częstym gościem na targach i na seminariach KLIR, przyjeżdża dla nas, żeby się z nami zobaczyć i dowiedzieć o naszych nowościach.

Właśnie kiedy wstępowałem do Klubu takich znajomości potrzebowałem i stwierdziłem, że jest to towarzystwo, którego szukam. Mówiąc kolokwialnie – chciałem się w to wkręcić. Ponadto poczułem wielką życzliwość tych ludzi. To właśnie ona mnie przekonała, że warto wejść do Klubu. Wtedy byłem z natury nieśmiałym człowiekiem, co prawda dzisiaj Moja Marysia powiedziała by, że „bajdy” gadam, ale naprawdę ciężko wkręcam się w nowe towarzystwo, jeśli nie czuję do niego zaproszenia. Dzisiaj – z perspektywy doświadczeń – mam więcej śmiałości, ale wówczas okazana sympatia koleżanek i kolegów była istotna. Z drugiej strony ludzie też nabrali do mnie przekonania, bo widzieli, że to co mówię to robię i rzeczywiście coś w tej mojej firmie się robi dobrego.

Seminarium w Kiekrzu w 1993 roku jest uznawane jako formalnie założycielskie dla Stowarzyszenia KLIR, ponieważ nastąpiły takie czasy, że należało się zarejestrować. Wówczas lista założycieli była trochę inna od tej, jaka powstała w autobusach w 1989 roku. Tak się składa, że zjazd Klubu w Kiekrzu organizowałem właśnie ja. Namówił mnie do tego Jacek Dobiecki. Pracując wtedy jeszcze w firmie „Vitabest” zaprosiłem Klub do ośrodka wypoczynkowego – wówczas Telekomunikacji Polskiej. Organizator zawsze ma prawo promować swoją działalność, więc nie miałem większych przeszkód w firmie ze strony właścicieli

jeśli chodzi o wsparcie finansowe i techniczne oraz pokazanie produkcji sterowników, w tym również pierwszych PC służących do programowania i projektowania oraz angielskich rejestratorów ruchu. Po Kiekrzu było spotkanie w Ryni pod Warszawą, na którym wybrano pierwszy zarząd stowarzyszenia. Od tamtego czasu zawsze byłem członkiem zarządu, tym – jak można powiedzieć – od roboty.

– Wtedy też stałeś się archiwistą referatów klubowych i duchem „Samotni”...

– Wówczas brylowała w zarządzie Warszawa i wszystkie decyzje tam zapadały. Mnie w tym zarządzie powierzono funkcję redaktora-wydawcy biuletynu klubowego. I tak zostało do dzisiaj. Wtedy wydawałem biuletyny techniką powielaczową i kserograficzną. Od 40. wydania biuletynu postanowiłem zmienić technologię na nowocześniejszą. Teraz drukujemy go w technice offsetowej. Może te publikacje nie do końca mają profesjonalną formę, ale można je już ustawiać sobie na regale gromadząc „bibliotekę KLIRu”. Ukazało się już 67 wydań biuletynu. Osobiście jestem wydawcą od numeru 18. Porzez dwa pierwsze lata ich zawartość przygotowywał Zygmunt Uzdalewicz. Było to dość trudne dla mnie doświadczenie, co też przyzna Zygmunt, ponieważ bywało tak, że w ostatniej chwili otrzymywałem teksty od zapracowanego „po uszy” dyrektora warszawskiego ZDM i niemal na sekundę przed seminarium sklejaliśmy czy składaliśmy karki biuletynu.

Za kadencji Tadeusza zostałem wiceprezesem. Dalej zajmowałem się tym co dotychczas.

W roku 1995 zaczęły się spotkania w „Samotni” w Karkonoszach. W tym roku spotkamy się tam po raz czternasty. Tu przyznaję, że to moja, a właściwie Nasza – z Marysią, autorska impreza. Przyjęta formuła spotkań się sprawdza. Najlepszym dowodem, że takie spotkania i podtrzymywanie kontaktów są potrzebne – tam oczywiście też gadamy o drogach, ale nie przygotowujemy się w sensie referatów i wystąpień – jest fakt, że przyjeżdżamy do „Samotni” całkowicie prywatnie, w ramach urlopów i za własne pieniądze. Nikt nie bierze do podbicia żadnej delegacji, nie ma żadnych kosztów do rozliczania. I na tych spotkaniach jest zawsze około trzydziestu osób... Z tego w większości to dziś „starzy” bywalcy. Dla mnie są to tyle cenne spotkania, bo w miejscu które kocham i w którym spędziłem setki nocy i dni. I właśnie chyba do takich miejsc zaprasza się przyjaciół... Tam potrafimy sobie wszystko powiedzieć. O „Samotnię” pytają mnie już rok wcześniej, by zarezerwować sobie czas i wygospodarować urlop.

– W tym również czasie zmiany zaszyły w organizacji spotkań klubowych.

– W przypadku zjazdów KLIR wprowadziliśmy formułę seminariów, aby przełamać potoczną opinię o nich, jako o towarzyskich zgromadzeniach. Każde seminarium ma określony temat wiodący, w ramach którego dzielimy się wiedzą i doświadczeniami. W zależności od zagadnienia przygotowujemy od pięciu do dziesięciu referatów, są to wystąpienia czasem godzinne, czasem dwudziestominutowe. W większości są przygotowywane przez członków KLIR, którzy akurat działają w tych dziedzinach, które są zagadnieniem wiodącym danego seminarium.

Wprowadzając pojęcie seminarium równocześnie rozpoczęliśmy wydawanie certyfikatów klubowych. Na marcowym zjeździe w Zgorzelisku wydaliśmy 800-setny certyfikat. I to też świadczy o tym, że w Klubie robimy systematyczne samokształcenie. Przywołam ponadto te wydane 67 biuletynów z referatami. Oczywiście one nie zawierają wszystkich, jakie zostały przedstawione na seminariach, bo nie zawsze było tak, że wygłaszający dostarczał materiał do publikacji. Zatem tę ilość publikacji trzeba pomnożyć 7-8 razy, by uświadomić sobie ile rzeczywiście podjęliśmy merytorycznych zagadnień. To jest ok. 500 referatów. To dowód wprost, świadczący o naszej merytorycznej pracy. Tylko ci którzy nie bywają na naszych seminariach widzą w nas wyłącznie „towarzystwo”. Na tej podstawie upominam się o postrzeganie nas jako organizacji zawodowo merytorycznej i walczę też o to, by nasi członkowie nie dawali pożytki do wyciągania deprecjonujących nas opinii. Przypomnę, że poza własnymi referatami, na naszych seminariach miało wystąpienia wielu znamienitych gości i autorytetów inżynierii ruchu, jak profesorowie politechnik, wspomnę tu – zgodnie z państwową rangą – byłego wiceministra prof. Ryszarda Krystka, oraz profesorów Mariana Tracza, Wojciecha Suchorzewskiego, Andrzeja Rudnickiego, Stanisława Gacę, Adama Wysokowskiego i innych. Ich referatów nie ma w biuletynach, bo jak sami mówią – nie tyle piszą, co przede wszystkim mówią, wykładają, uczą. Klub jest więc naprawdę merytoryczny i taką opinię dziś łatwo obronić.

– Czyli KLIR od luźnych klubowych dyskusji przeszedł do profesjonalnych, merytorycznych debat. Czy formułowane na nich poglądy i opinie docierają do decydentów?

– Właśnie z tej naszej merytorycznej działalności może nie do końca mamy satysfakcję pod względem wpływu na tworzące się prawo. Takie próby wcześniej (z różnym skutkiem) podejmował Zygmunt Uzdalewicz. Nigdy nie mieliśmy ambicji opiniowania całych ustaw, ale zależało nam na przepisach, które bezpośrednio nas dotyczą. I... jako inżynierowie ruchu przez lata nauczyliśmy

się pokory – choć kiedyś się buntowaliśmy – co do tego, że owszem naszych uwag ustawodawcy posłuchają, ale nigdy z nich nie skorzystają. Niestety, to często zniechęca ludzi do wyrażania poglądów, do angażowania się w pisanie opinii i prób poprawy projektowanego prawa, bo z reguły te materiały trafiały do kosza. Dzisiaj każdy widzi jak powstają zapisy i wiemy, że cokolwiek naj-mądrzejszego byśmy wymyślili, to i tak prawodawca nie posłucha fachowców. Nad tym bardzo ubolewam, ponieważ myśmy robili wiele szczegółowych analiz. Ściągaliśmy od naszych członków nawet po 30 opinii dotyczących projektowanych regulacji, które potem jako zarząd zbieraliśmy w jedno spójne stanowisko i wysyłaliśmy do resortu, sejmowych komisji. I nigdy nie uwzględniono naszych uwag. Czasem Jurkowi Narożnemu udało coś się „przemycić”, bo uczestniczył w pracach nad zapisami. Jednak niemal nigdy żadne nasze klubowe, oficjalne wystąpienie nie zostało wzięte pod uwagę. Wyjątkiem (potwierdzającym przyszłościową regułę) był czas pracy w rządzie Pana Profesora Krystka. Aż szkoda, że to było tak krótko.

Choć nauczyliśmy się skromności wobec oporu decydentów, mimo wszystko w sprawach dla nas ważnych zabieramy głos i wysyłamy nasze stanowiska, staramy się też je rozpropagować na różnych konferencjach czy spotkaniach. Okazuje się zresztą, że tego wpływu na tworzone prawo nie mamy tylko my, ale też inne organizacje i stowarzyszenia, pozostające na co dzień w kontaktach z kadrą ministerstwa, ministrami czy posłami. Zatem ten wpływ na prawo nie jest zasadniczą misją KLIRu, bo wobec tego co się w tym dzieje – siłą rzeczy nie może nią być. Naszą misją musi być nadal podnoszenie wiedzy, doskonalenie zawodowe, uczenie się od tych najlepszych. I taka była rola Klubu. To Jacek powtarzał: „edukujmy się, przekazujmy sobie wiedzę i informację”. Ta część założeń Klubu, jaka wyszła od Jacka czy Zygmunta, jest nadal dobrze realizowana.

– A jednak sposób wypełniania tej misji budzi wątpliwości części członków Klubu.

– Znam dawne czasy i wiem, że Klub miał też służyć działalności gospodarczej. Ale tak naprawdę ani kadencja władz przed statutowych, ani statutowych, takich wdrożeń nie próbowała praktycznie realizować. Gdyby miała być realna taka działalność, to Klub podobnie jak inne organizacje, musiałby zorganizować biuro i zatrudnić ludzi. Natomiast jeżeli opieramy się wyłącznie na działalności społecznej, to siłą rzeczy nasza skuteczność jest inna, niż kogoś kto z tytułu profesji zajmuje się zdobywaniem kontraktów i zarabianiem. Moim zdaniem należy zachować dzisiejszą formułę stowarzyszenia. To, że wspólnie pra-

cujemy, że trwamy oraz że wykształcił się pewien podstawowy trzon członków oznacza, iż taki właśnie klub jest potrzebny.

– Co jako prezes Klubu uważasz za swój sukces, a co za porażkę?

– Porażką jest to, o czym mówiłem, czyli nieskuteczność, a właściwie brak wpływu na jakość aktów prawnych dotyczących naszej działalności. A boli nie dlatego, że to nie my tworzymy przepisy, lecz dlatego, że powstają buble i to w podstawowych rzeczach. W naszych opiniach staramy się wskazywać konieczność poprawy już w naprawę sprawach ewidentnych. Nie wnikamy w niuanse prawne. Ale jak wspomniałem, nauczyłem się pokory, wiem, że póki co, tego nie da się zmienić, ale nie odpuszczamy i nadal jako Klub staramy się w sprawach ważnych formułować nasze opinie. Dodam, że dzisiaj jest łatwiej wypracować taki dokument. Żyjemy w epoce poczty elektronicznej i innych komputerowych komunikatorów. Można więc szybko przesłać członkom zapytania i zebrać odpowiedzi. Skoro jednak podjęliśmy ten temat. Otóż, nie zawsze członkowie spełniają moje i zarządu oczekiwania właśnie w kwestii ustosunkowania się do dokumentów, jakie przesyłamy do zaopiniowania. Oczywiście, wszyscy się tłumaczą brakiem czasu. Chciałbym jednak, by wszyscy czuli swój członkowski obowiązek i odpowiedzialność, właśnie odpowiadając na każdą pocztę. W niektórych przypadkach uzyskujemy kilkanaście opinii, a w innych jakby pytanie poszło w próżnię. Czasem więc dochodzi do sytuacji, że tworzona opinia tak naprawdę jest zdaniem zarządu, a nie całego Klubu. Wtedy mamy dylemat, wątpliwość czy to przekazywać dalej, czy nie. Zatem boli mnie ta niesystematyczność aktywności członków, choć wiem, że mają wiele ciekawych poglądów i doświadczeń, którymi tak chętnie dzielą się w dyskusjach podczas seminariów. Marysia mi tłumaczy: „ty zawsze masz telefon przy sobie, co chwila zaglądasz w Internet, ale przecież nie wszyscy tak robią...” Może rzeczywiście moje oczekiwania są trochę na wyrost.

Jestem przekonany i to cały czas powtarzam, że siłą Klubu są ludzie – dobrzy fachowcy, otwarci i życzliwi ludzie. Pewnym niespełnieniem jest brak „dopływu świeżej krwi”. I jak się nam sugeruje, to powinna być „krew samorządowa”. To problem trudny do rozwiązania na dzisiaj. Na jakiegokolwiek bowiem wyjazdy, konferencyjne czy targowe, delegują się dyrektorzy i prezesi. Pracownicy techniczni, którzy powinni się doszkalać, poznawać nowości, którzy mogliby zasilić i odmłodzić nasze szeregi, są w firmach i urzędach wyłącznie od roboty.

Prawdziwym sukcesem Klubu są ludzie, Koleżanki i Koledzy z różnych zakątków kraju, którzy przez 20 lat przewinęli się przez KLIR. Niektórzy już odeszli na emerytury, inni zmienili pracę lub branżę, nieliczni zniknęli z siebie tylko

znanych powodów. Ale jednak większość została lub bywa z nami w miarę swoich możliwości. Utrzymują kontakty przez 12 miesięcy w roku. Potrzebują się nawzajem. Wspierają w zawodowych problemach. Pomagają skutecznie rozwiązywać rzeczy „niemożliwe”. To dla NICH warto kontynuować tę działalność, dla nich pracować. Zasługują na to. I chce się jeszcze trochę działać z takim Zarządem Stowarzyszenia KLIR, z jakim ja mam szczęście współpracować.

Klubowa sonda Prezesa

Na temat KLIR-u można w środowisku drogowców usłyszeć różne zdania, raz gorsze, raz lepsze.

Przy okazji Jubileuszu, zapytałem o opinię tych naszych Członków, do których miałem adres poczty elektronicznej. Część z nich odpowiedziała na moje pytania, część wypowiedziała się szerzej.

Odpowiedzi zamieszczam w kolejności alfabetycznej (wg nazwisk).

A oto postawione pytania.

Koleżanko, Kolego,

Każdy z nas ma swoje zdanie na temat Naszego Klubu. Bądź uprzejmy wypowiedzieć swoją opinię o nim. Dla ułatwienia przesyłam parę pytań, ale chętnie przyjmujemy Twoją, niczym nie sugerowaną opinię.

Pytania:

Dlaczego jestem członkiem KLIR? • Co mnie przekonało do wstąpienia? • Co zyskałem (lub czego oczekiwałem) w pracy zawodowej dzięki seminariom i kontaktom z ludźmi? • Co jest atutem Klubu tworzącym jego klimat? • Jakie są jego niedociągnięcia? • Czy Klub spełnia (spełnił) moje oczekiwania? • Dlaczego dzisiaj nie uczestniczę w Seminariach Stowarzyszenia?

(Ostatnie pytanie skierowane głównie do tych, którzy z różnych względów nie uczestniczą w jego działaniach.)

Prezes Zarządu KLIR

Tomek Borowski



Wiesław Bartoszewicki

Dlaczego jestem członkiem KLIR? Odpowiedź uproszczona – bo jestem. Rozwinięcie: KLIR jest jedyną znaną mi otwartą organizacją łączącą osoby z różnych krańców zainteresowań związanych z drogami, ruchem drogowym i bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Co mnie przekonało do wstąpienia? Od początku istnienia KLIRu, dzięki bliskiemu koledze PJG, byłem biernym uczestnikiem spotkań klirowskich i dowiadywałem się o wszystkich dyskutowanych na tych spotkaniach problemach. Dopiero po kilku latach przełamałem swój opór, co do dobrowolnego uczestnictwa w jakiegokolwiek organizacji. Nie żałuję tej decyzji.

Co zyskałem? Referaty, zarówno członków KLIR, jak i osób zaproszonych z zewnątrz rozszerzają mój horyzont, również na zagadnienia niebędące przedmiotem bezpośrednio wykonywanych zadań, lecz pośrednio związanych z moimi zainteresowaniami zawodowymi.

Co jest atutem Klubu? Czy Klub spełnia (spełnił) moje oczekiwania? Szczególnie sobie cenię udział w warsztatach dotyczących rozwiązywania wybranych tematów, w tym różne poglądy i spory na temat przedstawionych rozwiązań. Istotne znaczenie mają prezentacje realizowanych inwestycji drogowych w rejonie miejsca seminarium. Nie bez znaczenia są realizowane programy krajoznawcze w okolicy miejsca spotkań. Nade wszystko są spotkania z ludźmi z różnych zakątków kraju.



Joanna Chojnacka

Cześć Tomku, gdy odebrałam od Ciebie wiadomość to pomyślałam sobie, że odpowiedź na zadane pytania zajmie mi 5 minut. Niestety pytania najprostsze sprawiają każdemu najwięcej problemu. No i oczywiście i ja też mam trudność w udzieleniu sensownej odpowiedzi. Ale po głębokim zastanowieniu...

Dlaczego jestem członkiem KLIR? Rozumiem, że mogę odpowiedzieć na to pytanie chociaż od paru lat faktycznie nie uczestniczę w jego spotkaniach. Bo bycie członkiem KLIRu to przywilej, który zobowiązuje do podnoszenia swojej wiedzy. Być członkiem KLIRu to niezapomniane wspomnienia, relaks, wymiana doświadczeń i coś takiego, co się nie da zdefiniować, ale pozytywnie wpływa na człowieka.

Co mnie przekonało do wstąpienia? Zaangażowanie i pasja ludzi, którzy chcieli zmienić podejście do bezpieczeństwa ruchu drogowego, którzy 20 lat wcześniej chcieli przenosić na grunt Polski rozwiązania stosowane w innych krajach europejskich, którym na sercu leżało bezpieczeństwo dzieci wracających o zmierzchu skrajem drogi do domu.

Co zyskałem (lub czego oczekiwałem) w pracy zawodowej? Wiedzę na temat nowych sterowników, folii odblaskowych nowych generacji, elementów uspakajania ruchu itp. Pewność przy podejmowaniu decyzji. Możliwość skonsultowania swoich pomysłów, co było mi bardzo potrzebne biorąc pod uwagę fakt, że wstępując do KLIRu byłem młodym i niedoświadczonym pracownikiem, któremu powierzono odpowiedzialność za utrzymanie ulic w miastach województwa radomskiego, w którym nie utworzono Wojewódzkiej Dyrekcji Dróg Miejskich.

Co jest atutem klubu tworzącym jego klimat? Atmosfera, która sprawia, że człowiek zawsze (bez względu jak często jeździ na zjazdy) czuje się na tych zjazdach jak w domu – wśród przyjaciół.

Dlaczego dzisiaj nie uczestniczę w seminariach Stowarzyszenia? Bo zmienił się mój charakter pracy. Z Urzędu Wojewódzkiego, w którym zajmowałam się zagadnieniami miejskimi, gdzie dużą część zajmowały zagadnienia inżynierii ruchu, w 1999 roku przesłam do Powiatowego Zarządu Dróg Publicznych, w którym zajmuję się zagadnieniami związanym z pozyskiwaniem środków z UE, przetargami. Inżynieria ruchu na drogach pozamiejskich to typowe rozwiązania, które nie wymagają tak precyzyjnych i nowoczesnych rozwiązań, które stosuje się w miastach o dobrze rozwiniętym układzie komunikacyjnym.

Tomku pozdrawiam, przekazałam ankietę Władkowi Królowi, który zawsze z sentymentem wspomina spotkania KLIRu.

Do zobaczenia

Dlaczego jestem członkiem KLIR, co mnie przekonało do wstąpienia? Członkiem KLIRu zostałem w latach 90. Na targach w Amsterdamie spotkałem delegację Klirowców, którzy zachęcili mnie do udziału w Klubie. Tak się zaczęło. Była to możliwość dotarcia do środowiska inżynierów ruchu, a firma, w której wówczas pracowałem stawiła pierwsze kroki w tej branży w Polsce.

Co zyskałem (lub czego oczekiwałem) w pracy zawodowej dzięki seminariom i kontaktom z ludźmi? Nawia-



Tomasz Gabryś

załem kontakt ze środowiskiem – co ważne – o zasięgu ogólnokrajowym. W trakcie seminariów w jednym miejscu i w jednym czasie istnieje możliwość poznania dużego kręgu osób i to od razu na stopie przyjacielskiej. Takie kontakty najbardziej sobie cenię i najskuteczniej można je też przenieść na pole kontaktów zawodowych. Dostarcenie do takiego kręgu ludzi i miast z osobna byłoby niezwykle czasochłonne i pracochłonne. Ponieważ ja osobiście nie jestem w ścisłym znaczeniu osobą zajmującą się na co dzień zagadnieniami ruchu drogowego, to wykłady podczas seminariów są dla mnie bardzo cennym materiałem poznawczym.

Co jest atutem klubu tworzącym jego klimat? Konwencja seminariów łącząca zgrabnie część merytoryczno-zawodową z rekreacyjną potwierdziła się jako świetne rozwiązanie. Organizowanie seminariów w różnych miejscach jest też ewidentnym atutem. Klimat i tradycję stworzyli członkowie i trudno tu coś więcej napisać. Wszyscy wiemy i czujemy, jaki ten klimat jest. Właśnie tradycja, którą Klub już stworzył jest też elementem utrzymującym go w dobrej kondycji.

Czy Klub spełnia (spełnił) moje oczekiwania? TAK.

Dlaczego dzisiaj nie uczestniczę w Seminariach Stowarzyszenia? Działalność mojej firmy zazębia się w kilku dziedzinach z inżynierią ruchu, niemniej jednak nie jesteśmy stricte „drogowcami”. I po prostu i faktycznie: często jest to brak czasu.



Marek Gabzdyl

O powstaniu i założeniu Klubu przeczytałem w czasopiśmie samorządowym. Pracowałem wtedy w Urzędzie Miasta i Gminy w Dobczycach. Jednym z zadań, które wtedy realizowaliśmy była przebudowa drogi krajowej, która miała na celu spowolnienie ruchu. Spotkanie w Warszawie z Panią Danutą Kowrygo, Jackiem Dobieckim i Zygmuntem Uzdalewiczem spowodowało, że przyjechałem na pierwsze spotkanie i podjąłem decyzję o przystąpieniu do tak „elitarniej grupy fachowców” i uznałem, że moje doświadczenie samorządowe będzie skutkowało w wymianie poglądów. Kiedy zmieniłem miejsce pracy przechodząc z Dobczyc do Raciechowic dostałem zgodę Rady Gminy do przynależności do Klubu i możliwość reprezentowania tej małej rolniczej Gminy na tak wspaniałym forum.

Spotkania Klubu to dla mnie samorządowca przede wszystkim zderzenie poglądów między projektantami, wykonawcami, a także fachowcami z inżynierii ruchu. Wiedzę którą nabyłem i przedyskutowałem z Koleżankami i Kolegami oraz spon-

sorami starałem się przenieść do samorządu i zastosować jako nowoczesne rozwiązania a także wykorzystanie nowoczesnych metod i technologii. To również możliwości pokazania moim kolegom samorządowcom jak należy wykorzystywać i realizować zadania tak aby były to rozwiązania nowoczesne i zgodne z przepisami.

Praca w Klubie mimo, że czasu mam coraz mniej jest ważnym nie tylko przeżyciem ale partnerskim sposobem na pozyskiwanie ciekawych rozwiązań. Ciekawe referaty a potem dyskusja to najlepszy sposób na poszerzenie swojej wiedzy, ale również na przekazanie poglądu od strony samorządowej.

Cieszę się, że podjąłem decyzję o przystąpieniu do Klubu bo moja wiedza rolnicza i menadżerska została wzbogacona o wiedzę którą wcześniej miałem tylko jako kierowca a dziś wiem jak ważnym czynnikiem jest szeroko pojęta inżynieria ruchu .

W tym miejscu pragnę podziękować tym Koleżankom i Kolegom którzy namówili mnie do przystąpienia do Klubu oraz tym Wszystkim którzy uczą mnie tej wspaniałej wiedzy oraz tym którzy przez 20 lat pracowali aby utrzymać w dyscyplinie tak różnorodne ludzkie temperamenty.

Potrzebę wstąpienia do Klubu odczuwałam jeszcze przed jego powstaniem. Miałam za zadanie utworzyć samodzielnie od podstaw inżynierię ruchu w PEUiM w Toruniu. Czułam się trochę bezradna i trochę zagubiona. Zaczęłam szukać kontaktów z ludźmi już w tej materii doświadczonymi. Pomogli mi wówczas świeżo poznani Koledzy z Łodzi.

Do Klubu zapisałam się bez zastanawiania się. Już wtedy wiedziałam, że pomoże mi się rozwijać zawodowo i nie zawiodłam się. Członkostwo w Klubie było dla mnie swego rodzaju nobilitacją. Później się okazało, że Klub to również Koledzy i Przyjaciele, a także możliwość poznawania nowych miejsc, często urokliwych.

Do mankamentów Klubu zaliczyłabym trudną dostępność uczestniczenia w seminariach dla osób zależnych od swoich pracodawców (np. pracujących w administracji). Względy finansowe ograniczają uczestnictwo również tym, którzy nie są już aktywni zawodowo.

Łza się zakręciła. Pozdrawiam serdecznie



Gabriela Gosch



Piotr Jan Graczyk

Dlaczego jestem członkiem KLIR? Ponieważ jestem inżynierem ruchu drogowego.

Co mnie przekonało do wstąpienia? Niewielkie możliwości w naszej dziedzinie w kole zakładowym SITKom.

Co zyskałem (lub czego oczekiwałem) w pracy zawodowej dzięki seminariom i kontaktom z ludźmi? Możliwości regularnej wymiany poglądów z dziedziny IR.

Co jest atutem klubu tworzącym jego klimat? Mało sformalizowany styl kontaktów z ludźmi z branży. Niedociąganiem? Jest często zbyt przeładowany (głównie ilościowo) referatami program szkoleń kosztem zbyt szczupłych działań typu warsztatowego – a co za tym idzie, zbyt

małą aktywnością większości członków KLIR.

Czy Klub spełnia (spełnił) moje oczekiwania? Jak do tej pory – tak.

Pozdrawiam, sekretarz KLIR



Stanisława Grzelska

Dlaczego jestem członkiem KLIR? W mojej poprzedniej pracy zajmowałam się zarządzaniem ruchem i uważałam, że uczestniczenie w spotkaniach KLIRu i rozmowy z członkami na tematy związane z zarządzaniem ruchem mogą być mi przydatne w rozwiązywaniu problemów i będą służyły pomocą w nadzorowanych przeze mnie sprawach. Od dwóch lat nie uczestniczę w posiedzeniach Stowarzyszenia, ponieważ ostatnio zajmuję się innymi zagadnieniami z branży drogowo-mostowej, oraz brak czasu nie pozwala mi na uczestniczenie w tych spotkaniach.

Uważam, że początki naszej działalności w Klubie, były bardziej spontaniczne, koleżeńskie, może powiem przyjacielskie, było więcej ludzi z administracji drogowej, gdzie powstają problemy z interpretacją przepisów, jak również oni mają bezpośredni kontakt z klientem zewnętrznym (mieszkańcy, rada sołecka itp.) i tam jest potrzebna pomoc. Uważam, że kiedy byłam pracownikiem administracji państwowej bardzo często korzystałam z podpowiedzi moich kolegów.

Stwierdzam, że czasy się zmieniły i Klub się też zmienił, ale ocena moja jest oparta na spotkaniach, w których jeszcze uczestniczyłam. Wydaje mi się, że obecnie brak jest tej „jednej rodziny” jaką Klub był na początku swojej działalności, ale koleżanki i koledzy „stara gwardia super”. Pozdrawiam

Uprawiany przeze mnie zawód, a zwłaszcza inżynieria ruchu drogowego, jest jednocześnie moim hobby od czasu studiów. Duża zasługa w tym mojego starszego kolegi, wówczas młodego asystenta, a obecnie profesora Ryszarda Krystka, jednego z nielicznych propagatorów tej dyscypliny zawodowej w Polsce od lat 60. Kolejne kroki podejmowane przeze mnie były już tylko tego konsekwencją.

Spotkania młodych zapaleńców z doświadczonymi kolegami na ul. Floriańskiej w Warszawie, gdzie mieścił się Wydział Komunikacji, oraz studia podyplomowe z inżynierii ruchu na PW poprzedzały moje wstąpienie do KLIRu. W Klubie oczekiwałem możliwości dalszego doskonalenia się w branży oraz wymiany doświadczeń w środowisku inżynierów ruchu. I to się sprawdziło. Pewnym niedociągnięciem jest, moim zdaniem, ciągle zbyt mała współpraca pomiędzy członkami KLIR w okresach międzyseminaryjnych. Pozdrawiam.



Andrzej Hoffmann

Nasz pierwszy kontakt z KLIRem, a ściślej z ludźmi go tworzącymi miał miejsce na początku lat 90. ubiegłego wieku. Od pierwszego spotkania, ludzie Ci zrobili na nas pozytywne wrażenie, postrzegliśmy ich jako ludzi, którzy łączą swoją działalność zawodową z pasją, dzięki czemu chętnie podejmują kolejne nowe wyzwania. Sam Klub jako Stowarzyszenie też wywarł na nas duże wrażenie, zauważyliśmy od razu, że jest to Klub elitarny.

Opisane powyżej fakty oraz fakt, iż w tym czasie zajmowaliśmy się już szeroko pojętą inżynierią ruchu ułatwiły nam podjęcie starań, aby zostać członkami KLIR, członkami Klubu, do którego nie jest łatwo się dostać. Nie ukrywamy, że pomógł nam trochę szczęśliwy zbieg okoliczności. Za sprawą Marysi Busłowicz nasze miasto dostąpiło zaszczytu organizacji kolejnego Seminarium KLIR, a przez to my możliwość uczestniczenia w nim. Udział w Seminarium dał nam na początku możliwość poznania członków Stowarzyszenia i zaistnienia w tym gronie. Ówczes-



Piotr Kachel



Jerzy Wróbel

śni członkowie Zarządu Stowarzyszenia po zapoznaniu się z charakterem naszej pracy i jej „owocami”, zaproponowali nam podjęcie starań o przyjęcie w poczet członków, z czego skrzętnie skorzystaliśmy. Po roku od tego czasu staliśmy się członkami KLIRu.

Uważamy, że KLIR jest Stowarzyszeniem, które faktycznie i praktycznie działa na polskich drogach w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, głównie poprzez właściwe konstruowanie przestrzeni drogi. Udział w Seminariach, kontakt z „Ludźmi” KLIRu umożliwia nam korzystanie z wyników ich działań, badań, obserwacji i wiedzy praktycznej oraz umożliwia wymianę poglądów. Stowarzyszenie skupia ludzi z różnych regionów naszego kraju, co dodatkowo umożliwia korzystanie z rozwiązań zastosowanych w wielu miastach i sprawdzonych w praktyce inżynierskiej.

W Polsce działa kilka stowarzyszeń o podobnym profilu, jednak uważamy, że jedynie KLIR potrafi prawidłowo integrować środowisko drogowców. Uważamy, że KLIR poprzez swoją formułę działania i jej praktyczną realizację przyczynia się w istotny sposób do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i stałej poprawy w przedmiocie projektowania dróg i ulic. KLIR jako stowarzyszenie jest organem opiniotwórczym i naszym zdaniem te swe uprawnienia wykorzystuje prawidłowo przyczyniając się przez to do tworzenia norm, wytycznych i wzorców umożliwiających efektywniejsze planowanie, projektowanie i urządzanie środowiska drogi.

Jesteśmy przekonani, że Klub spełnił nasze oczekiwania, jednocześnie uważamy, że działalność Stowarzyszenia KLIR musi być kontynuowana przez następne dziesięciolecia, a nasze członkowstwo w nim trwać, gdyż cały czas środowisko drogi i zachowanie jego użytkowników ulega zmianie, a nasza wiedza w tej dziedzinie jest ciągle zbyt mała i powinna być wzbogacana.

Piotr i Jurek – członkowie KLIR z Rybnika



Tadeusz Kielan

Naprawdę jestem zaszczycony i dumny, że mogę być członkiem-założycielem tego elitarnego Klubu, choć liczyłem na trochę więcej, na przykład na zwiększenie rangi zawodu inżyniera ruchu oraz na wprowadzenie obowiązkowego posiadania stosownych uprawnień przez osoby zarządzające ruchem drogowym w powiatach ..., a poza tym jest wszystko ok.

Szanowny Panie Prezesie, odpowiadając na Pańskie pytanie – po prostu nie miałem czasu, jako że na brak zajęć nie narzekam. Ale to się wkrótce zmieni, bo odchodzę na zasłużoną emeryturę. Oczywiście, nie tak od razu, ani nie tak dosłownie, ale pomarzyć można, nieprawdaż? Jednakże poza sympatią będę miał także merytoryczny powód bliższego kontaktu z Klubem, a głównie z jego Członkami. Otóż zacząłem już, ale w jak powolnym tempie, pisać książkę – „dzieło życia”, o bezpieczeństwie ruchu drogowego. Wiedząc zatem, że członkowie Klubu są specjalistami z inżynierii ruchu, od których mogę się jeszcze wiele nauczyć, skorzystałbym bardzo chętnie z ich konsultacji. (...)

A zatem do zobaczenia. Pozdrawiam serdecznie

Jestem członkiem KLIR, aby mieć kontakt z ludźmi zajmującymi się problematyką inżynierii ruchu. Do wstąpienia przekonało mnie spontaniczne i entuzjastyczne działanie członków założycieli. Zyskałem wymianę doświadczeń pomiędzy osobami zajmującymi się inżynierią ruchu. Atutem tworzącym klimat klubu są bezpośrednie stosunki pomiędzy członkami KLIR. Klub spełnił moje oczekiwania. Pozdrawiam.

Do KLIRu wstąpiłem w '94r na zjeździe w Janowicach. Namówił mnie do tego Zygmunt, tzn. namawiać specjalnie nie musiał, gdyż ja sam, jak pamiętam, wołę taką wyrażałem. A dlaczego – otóż będąc z wykształcenia i praktyki inżynierem ruchu, a już w tamtym czasie nie uprawiałem tego zawodu (chyba tak tylko ciut, ciut), gdyż byłem też już „lotniskowcem”, bardzo chciałem podtrzymać kontakty zawodowe. I to się naprawdę udało. W międzyczasie przechodziłem różne koleje zawodowego losu, ale bycie inżynierem ruchu mocno zawsze mi pomagało.



Ryszard Krystek



Marek Kuzaj



Zbyszek Latoszek

Teraz od kilku lat jestem chyba jedynym w Polsce inżynierem ruchu zarządzającym obszarem dróg wewnętrznych. Co prawda w całym zakresie moich obowiązków stanowi to może 20% działalności, ale chyba mogę twierdzić, że uprawiam czynnie nasz zawód. A dzięki Klubowi byłem (i jestem) w miarę na bieżąco w wiedzy do tego potrzebnej. Nie ważne (a może bardzo jednak ważne) czy tę wiedzę pogłębiałem na seminarium czy przy kuflu piwa. Liczył się efekt i przede wszystkim towarzystwo, z którym mogłem być. Bo to jest odrębne zagadnienie – w moim odczuciu te wspólne kilkanaście lat mocno nas skonsolidowało. Bardzo sobie to cenię. I tak jak w latach początkowych mojego uczestnictwa w KLIR, zwłaszcza gdy strona merytoryczna przestała prawie funkcjonować (a był taki okres – przypomnijcie sobie) nie raz siebie pytałem, co ja tu robię, to myślę, że obecnie, mimo iż nie zawsze mogę uczestniczyć w naszych spotkaniach, gdybym nie był to brakowało by mi tego coś. To jest też ten niepowtarzalny klimat naszych spotkań.

A czego mi cały czas brakuje – zawsze liczyłem na to, że Klub stanie się mocną organizacją, której działania będą miały znaczący wpływ na kształtowanie opinii o zawodzie inżyniera ruchu. Dlaczego nie jesteśmy jeszcze zawodem zaufania publicznego? Dlaczego dotąd nie jesteśmy korporacją, do której przynależność by zobowiązywała, ale również w opinii społecznej nobilitowała. Ile razy mówiliśmy o uprawnieniach do sprawowania tego zawodu. Czy na prawdę nie jesteśmy się w stanie z tym przebić? Czy w tym obszarze musiały nas zdominować audyty krakowskie. Może warto, by z okazji naszej rocznicy pomyśleć o czymś na wzór Izby Inżynierów Budownictwa – przynależność do tej organizacji po spełnieniu określonych prawnie wymogów byłaby warunkiem do pełnienia samodzielnej funkcji w inżynierii ruchu.

Pozdrawiam wszystkich byłych i obecnych KLIROWCÓW serdecznie



Grażyna Markowicz

Nam, ludziom wykonującym stresującą pracę potrzebne są spotkania, z których możemy wywieść nie tylko wiedzę, ale też miłe wspomnienia, zrozumienie kolegów i zwykły uścisk przyjaznych ludzi. Jak przyjemnie jest wiedzieć, że w każdej chwili z zawodowym problemem mogę zwrócić się do kolegów-fachowców.

W Klubie jest fantastyczny klimat. Tam ludzie rozwiązują trudne problemy inżynierii ruchu, rozmawiają o bezpieczeństwie na drogach, dzisiejszych kłopotach w drogownictwie. To tematy mojego dnia codziennego, więc wymiana zdań na ten temat jest niezwykle cenna.

Ale to nie wszystko – tam także śpiewają i dobrze się bawią. To dobre miejsce dla mnie...

Tomku, odpowiem w skrócie:

Ad 1. Bo miałem (i ciągle jeszcze mam) głód informacji i wiedzy o IR;

Ad 2. Chęć „bycia w środku wydarzeń” i możliwości tworzenia nowej dziedziny wiedzy;

Ad 3. Poszerzenie wiadomości o interesującej mnie dziedzinie, nowe kontakty z profesjonalistami, nowe zlecenia;

Ad 4. Nie wiem – od dość dawna nie udzielam się seminarijnie, myślę jednak, że w pewnym okresie przeważała część „towarzyska” nad merytoryczną;

Ad 5. Tak, do pewnego momentu i do pewnego stopnia (patrz odpowiedź na punkt 4).

*Ad 6. Najkrócej: brak zdrowia, czasu i pieniędzy (kolejność przyczyn dowolna).
Pozdrawiam*



Jerzy Narożny

Dlaczego jestem członkiem KLIR, co mnie przekonało do wstąpienia? Tematyka i zagadnienia związane z inżynierią ruchu, poznanie nowych ludzi z branży z doświadczeniem, połączenie zdobywania wiedzy wraz z rekreacją i poznanie nowych miejsc w Polsce.

Co zyskałem lub czego oczekiwałem w pracy zawodowej dzięki seminariom i kontaktom z ludźmi? Poznanie nowych rozwiązań, wiedzy. Podpowiedzi w rozwiązywaniu problemów na swoim „podwórku”. Przedstawienie swoich problemów innym. Koleżanek i kolegów, którzy mogą pomóc w rozwiązaniu problemu.

Co jest atutem klubu tworzącym jego klimat? Zjednoczenie ludzi z branży. Wzajemna integracja na spotkaniach. Połączenie wymiany doświadczenia, poznawania wiedzy na stopie towarzyskiej przy wspólnym spędzaniu czasu, rozrywce.

Czy Klub spełnia (spełnił) moje oczekiwania? Tak, dlatego dalej należę do niego i o ile obowiązki pozwolą staram się uczestniczyć w spotkaniach.



Mirek Nowak



Elżbieta Rachocka

Kilka lat temu wzięłam udział w kilku seminariach organizowanych przez KLIR. Podczas tych spotkań zazna-jomiałam się z zakresem działań Stowarzyszenia, poznałam wielu jego członków. Bardzo pozytywne skojarzenia, jakie zaczął we mnie budzić KLIR oraz osobista zachęta ze stro-ny Pana Prezesa Tomasz Borowskiego, którego poznałam na spotkaniach Zarządów Dróg Powiatowych, zaowoco-wały tym, że 3 lata temu podjęłam decyzję o wstąpieniu w poczet członków Stowarzyszenia.

Spotkania, seminaria w tym warsztaty tematyczne są dobrze organizowane i spełniają moje oczekiwania. Pozwalają ugruntować posiadaną wiedzę, co więcej, znac-nie ją poszerzyć, co się przekłada na bardziej efektywną i wydajną pracę każdego z nas. Niezmiernie ważnym dla mnie efektem uczestnictwa w Stowarzyszeniu jest integracja naszego środowiska zawodowego, co skutkuje nowymi znajomościami, wymianą doświadczeń i wzajemną pomocą w codziennej pracy. Profesjonalne pro-wadzenie seminariów i warsztatów, życzliwa atmosfera oraz wspianiały klimat jaki panuje podczas tych spotkań powodują to, że dotychczasowe znajomości zawodo-we wielokrotnie przeradzają się w szczere przyjacielskie związki.

Na koniec mała moja uwaga, czy raczej spostrzeżenie – moim zdaniem pra-ce Stowarzyszenia byłyby jeszcze bardziej efektywne, gdyby w naszych spotkaniach uczestniczyły osoby reprezentujące zarządców dróg różnych kategorii, przecież problemy bezpieczeństwa ruchu na płaszczyźnie zarządcy drogi są tak ogromne, że warto o nich mówić na różnych szczeblach i różnych płaszczyznach.

Serdecznie pozdrawiam



Zbyszek Sobolewski

Pierwszy raz spotkałem się z KLIRem w 1991 roku w Sobieszewie. Wtedy myślałem, że to pierwszy i pewnie ostatni raz. Spotkałem tam sporo fajnych ludzi, dla których inżynieria ruchu była pasją, nie tylko zawodem. Ja w tej branży stawiałem dopiero pierwsze kroki i wielu rzeczy, o których tam była mowa, w ogóle nie rozumiałem. Póź-niej była dłuższa przerwa, bywałem na kilku spotkaniach, ale cały czas jako sympatyk. Wprawdzie kilka razy próbo-wałem „zapisać się” do Klubu, ale jakoś bez rezultatu.

Każde ze spotkań, w których brałem udział pozwalało mi poznawać nowych, fajnych ludzi, ale też zdobywać coraz więcej wiedzy i doświadczenia w naszej branży. Coraz bardziej KLIR zaczynał mi się podobać. Wreszcie, chyba w Augustowie, zostałem przyjęty do Klubu. Od tej pory staram się uczestniczyć w kolejnych zjazdach, bo każdy z nich jest inny, bo poruszane są ciekawe sprawy, bo są organizowane w miejscach, których pewnie bym nie odwiedził. Każde seminarium to możliwość poznania czegoś nowego w branży, ale też wymiany doświadczeń. Moim zdaniem, największym kapitałem KLIRu są ludzie, którzy tu się spotkali – potrafimy się kłócić, a raczej prowadzić ostrą wymianę zdań, ale też super razem się bawić.

Mój zysk z uczestnictwa w KLIR, to wiedza i cenne rady od ludzi biegłych w inżynierii ruchu (i nie tylko), co dla mnie „zwykłego elektryka” jest bezcenne.

Czy klub spełnia moje oczekiwania? W pełni przekonany mówię – tak.

Czego brakuje w KLIR? Chyba za mało nas widać, chociaż ostatnio widać sporą poprawę (dzięki świetnej pracy Prezesa i Zarządu – tu się podlizuję). Może jeszcze to, że nie widać „młodych”, ale to chyba z powodu małego zainteresowania studiami technicznymi w ogóle i pewnie niewiele można w tej sprawie zrobić. Mam nadzieję, że czeka nas następne 25 lat, czego i sobie życzę.

To tyle. Pewnie nie odpowiedziałem na wszystkie pytania, ale na te najważniejsze chyba tak.

Do zobaczenia w Kiekrzu (jeszcze tam nie byłem) Pozdrawiam

Jak mi wiadomo jestem „najnowszym” członkiem Klubu, choć od kilku lat dość często uczestniczyłem w spotkaniach KLIRu. Na początku nie myślałem o członkostwie, szukałem miejsca, gdzie nie liczą się tylko kilometry dróg, tony asfaltu i grubość podbudowy. Brakowało mi miejsca, gdzie będę mógł słuchać o doświadczeniach innych osób, które zajmują się automatyką sterowania ruchem. Ta branża drogownictwa jest mi najbliższa i według mnie nie ma drugiego miejsca, gdzie o sterowaniu można porozmawiać. Nie myślałytko o wykładach, ale o spotkaniach tzw. „przy okazji”.



Maciej Stroński

Pamiętam, kiedy pierwszy raz poczułem, że pomimo braku oficjalnego stwierdzenia „członek KLIR”, mogłem liczyć na pomoc osób poznanych na zjazdach. Kilka dni przygotowywałem instalację urządzeń po drugiej stronie Polski. Po przejechaniu ok. 400 km dowiedziałem się, że umówiony

sprzęt nie dojedzie, stracę kilka dni dodatkowych w terenie. Wystarczyło kilka minut, telefon i po przyjeździe na miejsce czekał już potrzebny mi sprzęt podstawowy przez kolegę z KLIRu. Wielkie dzięki!

Kiedyś zadano mi pytanie: dlaczego nie jestem jeszcze członkiem KLIR? Zapomniałem o wypełnieniu deklaracji, przecież wiedziałam, że mogę zadzwonić i uzyskam pomoc, gdy taka mi będzie potrzebna.



Bronisław Szafarczyk

Dlaczego jestem członkiem KLIR? Właściwie to dzisiaj sam już nie wiem. Może z sentymentu? Może czuję się jakoś dumny z tego, że byłem (jestem...) jednym z założycieli? Może czuję się związany z tym, co Klub stanowi? Może dlatego, że nie lubię pożegnań i zatraskiwania drzwi za sobą? Może wreszcie (ach, ta ludzka próżność) lubię pogrzezać się w ogniu sławy niektórych Koleżanek i Kolegów klubowych...

Co mnie przekonało do wstąpienia? Zakładałem go...

Co zyskałem (lub czego oczekiwałem) w pracy zawodowej dzięki seminariom i kontaktom z ludźmi? Zyskałem bardzo wiele dla rozwoju zawodowego, ale w początkowym okresie istnienia Klubu. Wtedy, kiedy tak naprawdę tworzyliśmy inżynierię ruchu drogowego (stosowaną) na terenie kraju. Zyskałem też wielu fajnych znajomych i paru przyjaciół, na których zawsze (mam nadzieję) mogę liczyć.

Co jest atutem klubu tworzącym jego klimat? Atut – niewątpliwie zgrupowanie fachowców, którzy nie zawsze się zgadzają w sprawach zawodowych (i to jest motorem postępu), fachowców z wielu różnych dziedzin związanych z drogownictwem, ruchem drogowym i ogólnie brd. Atutem jest także możliwość wielopłaszczyznowej wymiany doświadczeń (projektanci, producenci, naukowcy, administratorzy itp.).

Czy Klub spełnia (spełnił) moje oczekiwania? Niestety, w moim odczuciu (jest to zapewne odczucie subiektywne, więc mogę się mylić) Klub stał się w dużej mierze towarzystwem wzajemnej adoracji, w którym za mało jest tej fachowej pasji we wspólnym rozwiązywaniu problemów ruchowych, prawnych, projektowych i tym podobnych. W Klubie przeważa raczej nastrój rozrywkowo-procentowo-towarzyski, który zastąpił tamtą atmosferę zaangażowania zawodowego. Czy to źle? Nie wiem. W każdym razie nie do końca mi to odpowiada. Muszę jednak oddać sprawiedliwość, że zauważam lekką zmianę i przesunięcie w kierunku, który jest dla mnie bardziej do zaakceptowania.

Dlaczego dzisiaj nie uczestniczę w Seminariach Stowarzyszenia? Jak wyżej, a ponadto: cóż, życie potoczyło się niekoniecznie tak, jak sobie wyobrażaliśmy. Kryzys wymusza cię kosztów, tak więc od czasu do czasu uczestniczę w spotkaniach odbywających się bliżej mojego miejsca zamieszkania – i to na zasadzie jednodniowego wypadu. Zauważam niestety, że kryzys dotyka nie tylko mamony, ale również limitu czasu, jakim się dysponuje. Nurt pozostałych wydarzeń zawodowych i rodzinnych nie zawsze jest do pogodzenia z nurtem towarzysko-zawodowym przenikającym życie Klubu. Ponadto zaangażowanie na rzecz środowiska (zapraszam na www.halcnow.pl), w jakim żyję od 30 ponad lat, również ogranicza margines wolnego czasu, który mógłby być wykorzystany na dodatkowe zajęcia klubowe...

Niestety, mało czasu na głębokie zastanowienie się nad pytaniami (czasowy nacisk Prezesa) i nadciągająca intensywna burza, zmuszają mnie do lakonicznego potraktowania tej ankiety oraz szybkiego wyłączenia kompa.

Zapraszam: www.halcnow.pl Pozdrawiam

Dlaczego jestem członkiem KLIRU? Zaprosiła mnie Gabryśka, ale ta mądra z Bydgoszczy, i zawsze będę Jej wdzięczny. Z perspektywy czasu mogę powiedzieć, że warto było się zapisać, bo poznałem wielu ludzi z branży, konkurencji i spędziłem z Nimi wiele dobrych chwil, co świadczy o tym, że na ziemi jest miejsce dla wszystkich bez wyjątku i warto rozmawiać. Ogólnie to nie był czas stracony, będąc w KLIR.

Co mnie przekonało do wstąpienia? Gabryśka z Bydgoszczy.

Co zyskałem (lub czego oczekiwałem) w pracy zawodowej dzięki seminariom i kontaktom z ludźmi? Seminaaria dały mi więcej wiedzy i później te dyskusje kularowe po ciemną noc i tak dalej...

Co jest atutem klubu tworzącym jego klimat? Atut to na pewno dobra atmosfera i brak agresji, a braki to za mało ludzi młodych, bo pieruńsko się starzejemy...

Czy Klub spełnia (spełnił) moje oczekiwania? Tak i przerósł, bo jest w Nim dobra atmosfera.

Dlaczego dzisiaj nie uczestniczę w Seminariach Stowarzyszenia? To koszty uczestnictwa – średnio 1000 zł.



Janusz Szymański



Marian Wojdyło

Dlaczego jestem członkiem KLIR? Była to najlepsza forma uzupełnienia wiedzy, wymiany doświadczeń między ludźmi tej specjalności jaką jest inżynieria ruchu.

Co mnie przekonało do wstąpienia? Przyjazne nastawienie uczestników.

Co zyskałem (lub czego oczekiwałem) w pracy zawodowej dzięki seminariom i kontaktom z ludźmi? Oprócz tego co wyżej, możliwości bycia na bieżąco w tendencjach w środowisku pokrewnym i trochę rozrywki.

Co jest atutem klubu tworzącym jego klimat? Jak wyżej oraz kreowanie nowych tendencji związanych z bezpieczeństwem i unowocześnianiem na naszym rynku rozwiązań z dziedziny ruchu, wprowadzanych również w innych częściach na świecie (wycieczki techniczno-krajoznawcze po kraju i Europie).

Czy Klub spełnia (spełnił) moje oczekiwania? Najbardziej w pierwszym okresie istnienia. Później bywało różnie. Nie uczestniczyłem w ostatnich spotkaniach w okresie ponad 3 lat.

Dlaczego dzisiaj nie uczestniczę w Seminariach Stowarzyszenia? Zostałem oddelegowany w firmie do innej dziedziny – tj. działalność handlowa i realizacyjna obiektów kubaturowych i innych w zakresie instalacji elektrycznych. Do dzisiaj wspominam ogólnie pozytywnie miniony czas i uważam Klub za ważną platformę wymiany wiedzy i praktycznych rozwiązań. Zyskuje się również wielu znajomych na wiele lat, do których zawsze można zadzwonić.

Z poważaniem Marian Wojdyło



Jerzy Żarkiewicz

Odpowiada mi formuła działania Klubu i sposób uczestnictwa w jego pracach i życiu. Bo są w nim ludzie z całej Polski pracujący w tej samej branży, z którymi wymienia się poglądy na interesujące tematy. Bo dzięki KLI-Rowi byłem w miejscach których w innych okolicznościach bym nie zobaczył.

Dlaczego wstąpiłem do KLIRu? Przekonanie, że będzie to z pożytkiem dla firmy którą kieruję. Dzięki Klubowi firma stała się znana na rynku ogólnopolskim, nawiązała kontakty handlowe i towarzyskie niezbędne do jej funkcjonowania. SeminaRIA pogłębiły wiedzę na tematy związane

z inżynierią ruchu oraz pozwoliły na zapoznanie się z różnymi punktami widzenia na omawiane tematy i poznanie najnowszych rozwiązań.

Atutem KLIRu są jego członkowie, ludzie z pasją, którzy stworzyli doskonałą mieszankę naukowo-turystyczno-towarzyską, powodując, że każde kolejne spotkanie wzbogaca jego uczestników w wiedzę i doświadczenie niezbędne w codziennym życiu zawodowym.

Czy Klub spełnia moje oczekiwania? Zdecydowanie TAK! Pozdrowienia

