



LIST OTWARTY ŚRODOWISK NAUKOWYCH W SPRAWIE BADAŃ RUCHU

W ostatnich dniach kwietnia krajowa prasa i stacje telewizyjne zbulwersowały opinię publiczną informacjami o badaniach ankietowych uczestników ruchu na drogach krajowych A2 i nr 92 pod Poznaniem przeprowadzonych z aktywnym udziałem miejscowej Policji. Informacje te zawierały szereg niepokojących stwierdzeń dotyczących tych badań oraz sugerujących zaangażowanie policji w prywatne interesy firm inżynierskich. Doniesienia te spowodowały nie tylko podważenie zasadności szeroko i od dawna stosowanych we współczesnym świecie ankietowych badań uczestników ruchu, ale także negatywny wizerunek Policji. Jak słyszymy, przyniosło to przykry efekt w postaci odwołania z zajmowanych stanowisk naczelników lokalnej policji drogowej.

W związku z powyższym wypada stwierdzić, że ankietowe badania ruchu stanowią nieodzowny i integralny instrument wykorzystywany w planowaniu budowy i w zarządzaniu drogami. W szczególności badania służą rozpoznawaniu zachowań komunikacyjnych użytkowników dróg i prognozowaniu wielkości ruchu. Stanowią podstawę większości decyzji inżynierskich, ekonomicznych i planistycznych. Służą efektywnemu, bo opartemu na wiedzy, wydatkowaniu pieniędzy publicznych. Są wreszcie warunkiem koniecznym w przypadku realizacji projektów finansowanych ze środków unijnych.

Prowadzenie ankietowych badań ruchu na drogach publicznych, w świetle obowiązujących przepisów jest wykonywane w warunkach tymczasowej organizacji ruchu, ze stosownymi uzgodnieniami i zatwierdzeniami dokonywanymi przez zarządcę drogi oraz przy nadzorze i w obecności Policji w trakcie zatrzymywania pojazdów. Udział w ankiecie uczestników ruchu odbywa się na zasadzie pełnej dobrowolności. Policja nie ma w zakresie swoich obowiązków udziału w tego typu badaniach. Jednak dzięki apelom środowisk naukowych, wskazujących na rolę badań ruchu, od kilkunastu lat ich wykonywanie jest możliwe praktycznie wyłącznie dzięki życzliwości Policji i pomocy ze strony funkcjonariuszy !

W świetle powyższych okoliczności z przykrością odnotowujemy nieodpowiedzialne i jak można sądzić, wynikające z braku podstawowej wiedzy na temat procesu planowania i projektowania infrastruktury transportowej, zachowanie polityków, urzędników administracji państwowej i lokalnej oraz dziennikarzy. Brak znajomości problemu i nadmiar gorliwości stworzyły fałszywy obraz wydarzeń pod Poznaniem, deprecjonujących potrzebę wykonywania badań i podważających udział w tych badaniach funkcjonariuszy Policji. W doniesieniach medialnych nie zauważono ogromnego znaczenia, jakie powinno być przypisywane Policji w celu zapewnienia bezpieczeństwa pracy zespołów pomiarowych, znajdujących się na drodze po której odbywa się ruch, oraz zapewnienia bezpiecznego sposobu zatrzymywania pojazdów. A warto o tym pamiętać!

W okresie prowadzonego spisu powszechnego, który ma dać obraz polskiego społeczeństwa, apelujemy o podobne traktowanie badań służących identyfikacji zachowań uczestników ruchu. Nie wolno dopuścić, aby interes społeczny przegrał z irytacją osób, uznających badania za stratę czasu. Zwracamy się do odpowiedzialnych urzędników administracji państwowej o zrozumienie potrzeby wykonywania takich badań, konieczności udziału Policji w tych badaniach, a w przyszłości o zapewnienie przejrzystych procedur gwarantujących udział Policji w tego typu badaniach, w imię pożytku publicznego.

Wyrażamy szacunek i wdzięczność funkcjonariuszom Policji, którzy zdecydowali się na udział i zabezpieczenie badań. Biorąc pod uwagę powstałą sytuację, zwracamy się o społeczne wsparcie policjantów zwolnionych ze stanowisk, a także pozostałych funkcjonariuszy, którzy w imię tegoż pożytku publicznego podejmują współpracę z organami zarządzającymi drogami i wykonawcami badań.

Zwracamy się do dziennikarzy o sprostowanie informacji stawiających w złym świetle potrzebę prowadzenia badań uczestników ruchu. Prosimy o przedstawienie faktycznej użyteczności badań i powodów, dla których są one wykonywane, także tych w okolicach Poznania, sposobów ich przeprowadzania, kluczowej roli Policji, a także wyjaśnianie społeczeństwu konieczności współpracy w trakcie badań, które są wykorzystywane na rzecz rozwoju infrastruktury drogowej finansowanej z naszych wspólnych pieniędzy.

Prezes Stowarzyszenia

Klub Inżynierii Ruchu

Tomasz Borowski



Przeźmierowo, 22 kwietnia 2011r.