



Jubileuszowe seminarium KLIR

Czy mamy dobre prawo do wdrożenia ITS? To jedno z pytań, na które szukano odpowiedzi podczas seminarium KLIR, zorganizowanego w dniach 17-19 czerwca br. w Kiekrzu koło Poznania. Seminarium towarzyszyło obchodom XX rocznicy powstania Klubu Inżynierii Ruchu.

Odpowiedzi na to pytanie najprościej udzielić obserwując rzeczywistość. – *Na całym przebiegu autostrady A4 nie doszukałem się spójnego poboru opłat* – mówił **Marek Wierzchowski**, krajowy konsultant ds. inżynierii ruchu w Ministerstwie Infrastruktury. Jak wyjaśnił, to skutek etapowania inwestycji i realizowania ich przez różne podmioty, z których każdy myśli wyłącznie o swoim odcinku. Ale to nie jedyny przykład. – *Kuriozalnym rozwiązaniem jest np. projektowanie znaków i tablic o zmiennej treści na łącznicach dojazdowych do autostrady, z pominięciem lokalizacji jakichkolwiek informacji na dojazdach do nich*. To z kolei, jak mówił, wynika z faktu, że projekty budowlane obejmują odcinki autostrad wraz z węzłami i ich wyposażeniem, nie obejmują natomiast dojazdów i to nawet w zakresie oznakowania. Skutek tego jest taki, że np. pierwszą informację o zablokowanej autostradzie kierowca otrzyma dopiero na łącznicy, czyli wówczas, gdy bę-

dzie stał w korku. Zatem taka informacja będzie mu nieprzydatna.

W przełamaniu tego rodzaju absurdów nie pomaga niestety prawo. Co ono zawiera jeśli chodzi o ITS?

Rozporządzenie z 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych obowiązujących w ruchu drogowym nie określa wzorów symboli znaków o zmiennej treści, mówi jedynie ogólnie, że na drogach stosuje się znaki pionowe w postaci tarcz, tablic z napisami lub symbolami, które występują również w postaci *znaków świetlnych*. Nie ma więc mowy ani o tym, że na drodze mogą wystąpić znaki zmiennej treści, ani o tym, jak je ewentualnie odczytywać, ani w końcu jakie jest ich znaczenie, czyli czy są one nadrzędne w stosunku do tradycyjnych, równorzędne czy tylko zalecane.

Z kolei, rozporządzenie z 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na dro-

gach mówi o *znakach pionowych świetlnych*, które powinny być uszczegółowione w rozporządzeniu o warunkach technicznych. W załączniku do tegoż rozporządzenia mówi się natomiast o *znakach zmiennej treści*, które są uzupełnieniem znaków stałych o nieziennej treści i formie. Wprowadza się tam przy tym wiele pojęć niejasnych lub nieprecyzyjnych. Na przykład wspomniane znaki mogą występować w postaci nieciągłej, w którym to przypadku ich *barwy są odwrotnością barw znaków stałych*.

Żeby skutecznie zarządzać ruchem na polskich drogach niezbędne są zmiany prawne, które wprowadzą m.in. definicję znaków zmiennej treści, możliwe ich barwy oraz konfiguracje – stwierdził Marek Wierzchowski. Potrzebne są też przepisy, które umożliwią stosowanie zaawansowanych rozwiązań ITS. Obecnie, nie jest to zabronione, zatem tego rodzaju rozwiązania są stosowane. Problem polega na tym, że z powodu braku odpowiednich przepisów, ich wdrażaniu towarzyszy duża

dowolność. Tymczasem niedopuszczenie do dowolności systemów ITS to jedno z ważniejszych wyzwań, przed którymi stoimy. Wszystko, co tworzymy w tym obszarze powinno umożliwiać scalanie systemów w przyszłości.

Na takie też cechy nowoczesnych rozwiązań wspomagających zarządzanie ruchem zwracali uwagę prelegenci podczas seminarium KLIR.

Nierozłącznym elementem infrastruktury drogowej są urządzenia detekcji, w tym wideodetekcji. – *Zastosowań jej poszczególnych elementów może być bardzo dużo – czy to będzie dostarczanie danych do sterowników sygnalizacji świetlanych, czy dostarczanie danych do znaków zmiennej treści* – mówił **Maciej Stroński** z ISS Poland. Obraz z kamer może być wykorzystywany do obserwowania płynności ruchu na drodze, analizowania



Fot. Wiesław Bartoszewski

Podczas towarzyszących seminarium warsztatów inżynierowie ruchu rozwiązują praktyczny problem zgłoszony przez jednego z uczestników

zdarzeń na drodze, kontrolowania czy odpowiednie służby wykonały np. zadania związane z odśnieżaniem. – *Wszystko przechodzi na ogólnodostępne protokoły komputerowe, z którymi*

łatwo się komunikować. Nie ma problemu, by obraz kamer udostępnić np. przez stronę www. Jesteśmy ograniczeni tylko pomysłem – mówił **Maciej Stroński**. EP

Od 20 lat łączy ich pasja

Rok 1989, Zjazd Drogowców Miejskich w Łodzi, autobus, w którym powstała pierwsza lista chętnych do Klubu Inżynierii Ruchu – taka jest najkrótsza historia powstania obecnego Stowarzyszenia KLIR.

Historię tę przywołał podczas jubileuszowego spotkania KLIR-u, obecny prezes stowarzyszenia, **Tomasz Borowski**. – *Ja w tym autobusie nie jechałem, mało tego, nawet będąc na zjeździe w Łodzi, do klubu się nie zapisałem, bo nie miałem się za człowieka, który może się do takiego elitarnego klubu zapisać* – mówił.

Pomysł powołania klubu zrodził się w głowie **Jacka Dobieckiego**. Podzielili go **Marek Wierzchowski** oraz **Zygmunt Uzdalewicz**, którzy stali się w ten sposób nieformalną grupą założycielską klubu zrzeszającego inżynierów ruchu. Chodziło właśnie o klub. Klub „ludzi, którzy się lubią i mają sobie coś do powiedzenia”. Przeciwwstawiano go sformalizowanemu strukturalizmowi organizacji technicznych. Owszem, miały być wspólne zainteresowania zawodowe, wzajemna wymiana doświadczeń, wspólne rozwiązywanie problemów, ale bez sztywnej formuły, bez referatów, bez mówienia z trybuny. Tak też się stało. Pierwsze spotkania klubu odbywały się spontanicznie, a finansowane były na zasadzie „zrzutki do kapelusza”.

Czas jednak mijał, a KLIR rozrastał się. W 1993 r. opracowano więc statut i rozpoczęto starania o rejestrację stowarzyszenia. Stowarzyszenie Klubu Inżynierii Ruchu zostało zarejestrowane w 1994 r. W maju tego samego roku, na zjeździe w Ryni pod Warszawą wybrano zarząd stowarzyszenia. Pierwszym prezesem został Zygmunt Uzdalewicz. W 1998 r.

zastąpił go **Tadeusz Cudziło**, a od 2006 r. funkcję tę pełni Tomasz Borowski.

Obecny prezes, przy okazji jubileuszu 20-lecia KLIR, z nutą żalu stwierdza, że mimo wielokrotnie formułowanych opinii i stanowisk stowarzyszeniu nie udaje się wpływać na kształt przepisów. Jednak tematykę, która jest doskonale znana inżynierom ruchu, KLIR promuje podczas własnych seminariów, z których materiały udostępnia przez swoją stronę internetową. Aktywnie też uczestniczy, dzieląc się wiedzą, w spotkaniach zarządców dróg.

Po 20 latach klub raczej wydorósł niż spoważniał – jeśli to drugie miałyby oznaczać nadmierną formalizację lub sztywność struktur. Choć jest stowarzyszeniem, pozostał przede wszystkim klubem. Pozostał też elitą, którą to być może zauważył Tomasz Borowski nie zapisując się do klubu na zjeździe w Łodzi. Ale tak jak i on, tak samo każdy szybko może dostrzec, że to elita w sensie zawodowym i społecznym, otwarta na każdego, kto zechce podzielić z nią zawodową pasję. Bo – jak stwierdził podczas jubileuszu Zygmunt Uzdalewicz – zawód inżynier ruchu to pasja.

Za jeden z sukcesów Tomasz Borowski słusznie uznał to – cytując – *że udało nam się zebrać grupę ludzi, pasjonatów tego, co robią, zaangażowanych nie tylko z racji wykonywanej pracy, ale z wielkiej pasji. A przy tym, że udało nam się ze sobą zaprzyjaźnić, że tworzymy, oprócz formalnego stowarzyszenia, klub ludzi, którzy potrafią ze sobą współpracować, bawić się, razem się pośmiać i także popłakać w niektórych sytuacjach*. I właśnie tym KLIR wyróżnia się spośród innych branżowych stowarzyszeń. To grupa przyjaciół, która wspiera się w pracy zawodowej. EP