



STOWARZYSZENIE
www.klir.pl

KLUB INŻYNIERII RUCHU

Biurow Zarządu - ul. Kamienna 7
Wysogotowo, 62-081 Przeźmierowo

30 *Lat*



od 1989

INFORMACJA

NR **92e**

Bielsko-Biała
listopad 2019

NR 92e

Bielsko-Biała listopad 2019

Spis treści:

**1. Skąd przychodzimy, czyli o naszych drogach z przeszłości
Bielska...**

Autor:

Wojciech Waluś – Miejski Zarząd Dróg w Bielsku-Białej

2. Czy poprawa BRD musi dużo kosztować?

Autor:

Tomasz Wawrzonek – Gdański Zarząd Dróg i Zieleni

3. Starania KLIR o lepszą legislację.

Autor:

Małgorzata Nesterowicz – KLIR

JUBILEUSZ 30-lecia Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu **KLIR**



A jeszcze tak niedawno cieszyliśmy się, że „...od 20 lat Każdy Lubi Inżynierów Ruchu...”. Niedawno, a jednak minęło kolejnych 10 lat. Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu obchodzi w tym roku imponujący jubileusz 30-lecia działalności. W ciągu tych lat prężnie działał w polskim drogownictwie, przyczyniając się do poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego i działając na rzecz skutecznego zarządzania tym ruchem.

„(...) Tym, kim dla budynków jest architekt, dla miejskich ulic jest miejski inżynier ruchu drogowego. To specjalista o wiedzy obejmującej wiele dziedzin – przede wszystkim inżynierię ruchu drogowego, ale też inżynierię lądową, urbanistykę, a nawet psychologię społeczną i socjologię. Jego zadaniem jest projektowanie sieci drogowej w taki sposób, który umożliwi mieszkańcom miasta, korzystającym z różnych środków transportu oraz pieszym, przemieszczanie się sprawnie, przy jak najmniejszych stratach czasu, a jednocześnie bez obaw o bezpieczeństwo. W tym celu projektuje on układy ulic i skrzyżowań oraz programy sygnalizacji świetlnej – i zatwierdza projekty przygotowane przez innych – a także dba o czytelne oznakowanie zgodne z obowiązującymi przepisami. (...) Podczas gdy głównym obiektem zainteresowania budownictwa i inżynierii lądowej jest infrastruktura – beton i asfalt, podbudowa, nawierzchnia, konstrukcja mostu lub tunelu – wykwalifikowany inżynier ruchu drogowego skupia się na procesach przemieszczania się ludzi oraz używanych przez nich pojazdów, tak różnych jak autobus i rower. To oznacza, że inżynier ruchu jest niczym lekarz, który bada pacjenta (miasto) i ordynuje odpowiednią terapię (projektuje układ ulicy czy skrzyżowania oraz program sygnalizacji świetlnej). [inżynier ruchu Jerzy Gozdek, Olsztyn]

Kilka faktów z historii Stowarzyszenia

Idea stworzenia swobodnego forum dla inżynierów ruchu drogowego powstała w połowie lat osiemdziesiątych XX wieku, pomysłodawcami byli Jacek Dobiecki i Zygmunt Uzdalewicz. Realny kształt przybrała w 1989 roku podczas obrad VII Zjazdu Drogowców Miejskich w Łodzi. Pierwsze spotkanie pierwszych członków Klubu Inżynierii Ruchu KLIR miało miejsce w Warszawie w listopadzie 1989 roku, na które przybyło 38 osób z całego kraju.

W 1993 Klubowicze postanowili sformalizować działalność rejestrując KLIR jako stowarzyszenie. Liczba członków wynosiła wówczas 93 osoby. Tylko w ten sposób KLIR mógł oficjalnie występować np. w procesie legislacyjnym.

Prezesi stowarzyszenia to kolejno:

Zygmunt Uźdalewicz – Warszawa	1994-1998
Tadeusz Cudziło – Inowrocław	1998-2006
Tomasz Borowski – Poznań	2006-2018
Tomasz Wawrzonek – Gdańsk	2018-nadal

Forma pracy Klubu polega na organizowaniu 2-dniowych spotkań w różnych miejscach kraju, na których omawiana jest problematyka merytoryczna oraz organizowane są zajęcia rekreacyjne. Dotychczas odbyło się ich 91. Widocznym śladem tych seminaryjnych spotkań jest dziewięćdziesiąt jeden Biuletynów, wydawanych do nr 86 w formie książkowej, a obecnie elektronicznej. Na spotkaniach oprócz członków stowarzyszenia pojawiają się z referatami merytorycznymi osoby ze świata nauki, administracji rządowej, zarządzający drogami i ruchem na drogach wszystkich kategorii. Seminaria i warsztaty dają możliwość wymiany poglądów w różnych aspektach pracy inżyniera ruchu: planowania, projektowania, wykonawstwa, zarządzania ruchem. Są okazją do szukania rozwiązań trudnych problemów ruchowych, ale także do omawiania kwestii związanych z niedoskonałymi przepisami prawa. Na Klubowych spotkaniach pojawiają się media branżowe, publikują informacje o działalności stowarzyszenia, zamieszczają artykuły członków KLIR.

Działalność Klubu rozszerzyła się poza seminaria szkoleniowe. Począwszy od 2000 roku w maju odbywają się spotkania członków Klubu w Kielcach podczas targów Autostrada Polska. KLIR jest współorganizatorem konferencji z zakresu inżynierii ruchu. W latach 2001, 2002 i 2003 miały miejsce spotkania w Warszawie podczas targów Roads and Traffic. Organizowane są także wyjazdy zagraniczne: członkowie KLIR odwiedzili Szwecję, Norwegię, Danię, a od 1996 roku Klubowicze co 2 lata wyjeżdżają na wystawy Intertraffic do Amsterdamu.

KLIR podjął także współpracę z organizatorami innych konferencji, forów, kongresów i zjazdów branżowych z zakresu zarządzania ruchem drogowym i jego bezpieczeństwa. Są to m.in.:

Polski Kongres Drogowy (od 2005r.)

Forum Polskiego Kongresu ITS (od 2007r.) - Warszawa

Krakowskie Dni Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (od 2013r.)

Sygnalizacja świetlna (od 2016r.) – Kraków.

Ponadto KLIR nadal współpracuje z Samorządową Komisją Drogownictwa Miejskiego, organizatorem ogólnopolskich cyklicznych Zjazdów Drogowców Miejskich oraz z Ogólnopolską Izbą Gospodarczą Drogownictwa.

Działalność w procesie legislacyjnym

„Kulawe” przepisy prawa były od zawsze w centrum zainteresowania Klubowiczów. Liczne były wystąpienia do właściwego ministerstwa w sprawach związanych z przepisami branżowymi.

Aktywność stowarzyszenia związana z procesem legislacyjnym zaowocowała wpisaniem KLIR na listę organizacji biorących udział w konsultacjach społecznych projektów branżowych aktów prawnych.

Na początku 2016 roku na konferencji prasowej w Warszawie zaprezentowano „Białą Księgę Branży Drogowej”. Wspólnie z innymi czołowymi organizacjami polskiego drogownictwa KLIR brał udział w przygotowaniu tej publikacji, zawierającej rekomendacje dotyczące pożądanых zmian w drogownictwie i polityce transportowej państwa. Dokument został przekazany przedstawicielom administracji rządowej.

Stowarzyszenie to Klub

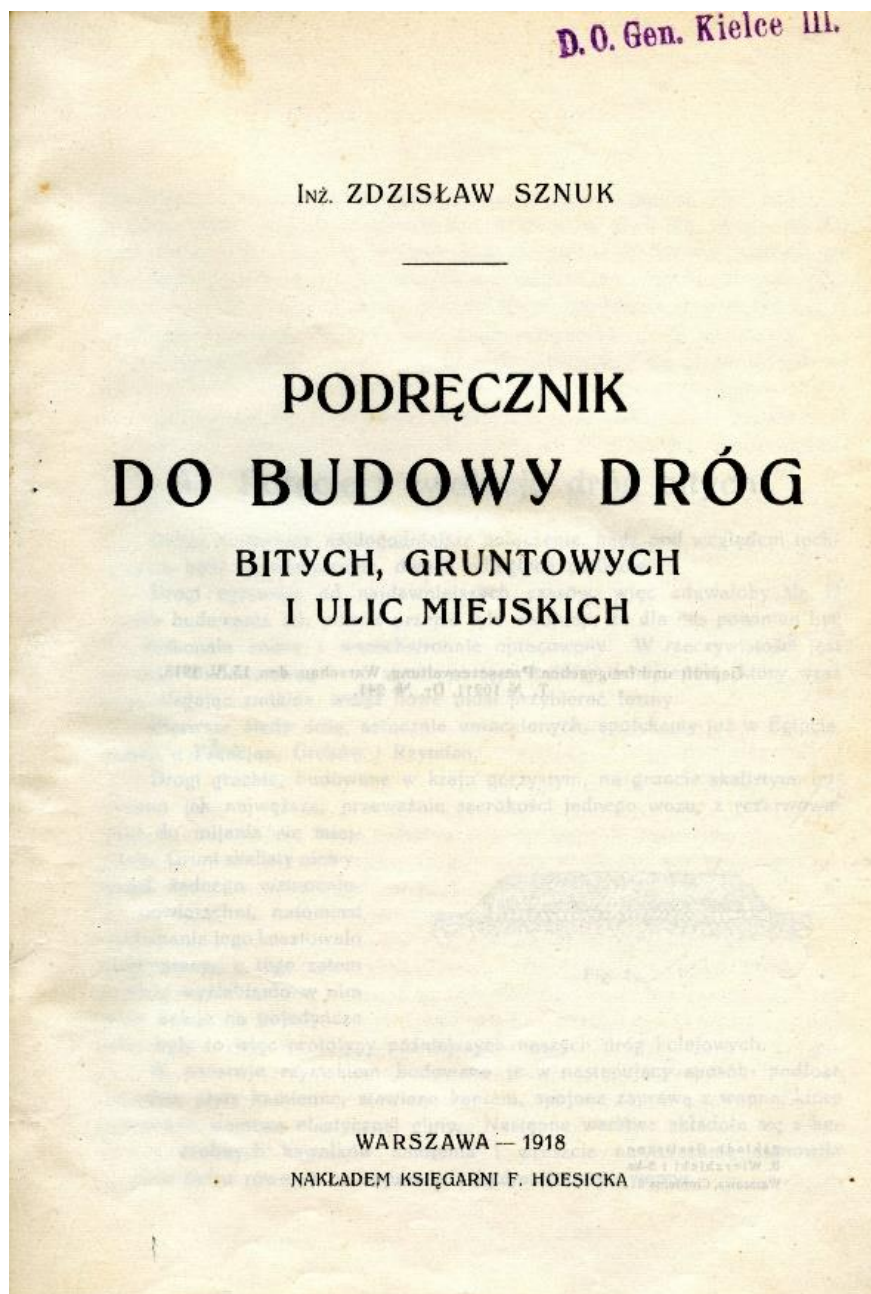
„Stwórzmy klub! Klub, w którym będą tylko kuluary... Klub ludzi, którzy się lubią i mają sobie coś do powiedzenia.” – te słowa Jacka Dobieckiego odzwierciedlają atmosferę na początku działalności stowarzyszenia. Od tego czasu zmieniła się struktura i charakter spotkań. A co pozostało z idei założycieli? A co dla złapania oddechu? Dla spotkań typowo koleżeńskich, klubowych? Począwszy od 1995 roku corocznie na jesieni organizowane jest spotkanie w schronisku Samotnia w Karkonoszach nad Małym Stawem. Jest to czas na bardziej prywatne kontakty, na odpoczynek w górskim klimacie. To taki autorski pomysł Tomka i Marysi Borowskich. W 2017 roku odbyło spotkanie koleżeńskie na Mazurach pod nazwą Rejs I. Być może rejsów będzie więcej... Bo wielu Klir-owców łączą mocne nici koleżeństwa i przyjaźni.

Następne seminarium w Bielsku-Białej

Będzie to czas podsumowania trzech dekad, wspomnienia, jak również wyznaczania planu działania na kolejne lata.

Skąd przychodzimy, czyli o naszych drogach z przeszłości Bielska...

Od zarania dziejów droga była istotą każdej cywilizacji. Czy to czasy egipskie, greckie czy rzymskie wszędzie budowano drogi. W ten sposób świat otwierał się na innych i umożliwiał budowanie nowych relacji międzyludzkich. Ten wymiar egzystencjalny pojęcia drogi opiera się jednak na technicznych możliwościach przystosowania środowiska do warunków niezbędnych dla przemieszczania się ludzi, zwierząt i pojazdów. Te wymogi, jak i sposób realizacji dróg zmieniały się na przestrzeni wieków, choć możemy odnaleźć wiele wspólnych elementów, łączących te pradrogi z drogami współczesnymi.



Refleksja ta zrodziła się po przeczytaniu wyszperanej w domowym archiwum naszego kolegi Kazimierza, dziś już emeryta, małej książeczki-Podręcznika do budowy dróg którą Miejski Zarząd Dróg w Bielsku-Białej wydrukował w 100 lecie jej pierwszej publikacji. Książka ma oczywiście wartość historyczną, bo przedstawia podejście do planowania, projektowania, budowania i utrzymania dróg 100 lat temu. Ten walor historyczny dodatkowo podkreślony jest zbieżnością daty odzyskania w 1918 roku przez Polskę niepodległości.

Dedykowaliśmy ją przede wszystkim pracownikom Miejskiego Zarządu Dróg w Bielsku-Białej, ale także wszystkim, którym leżą na sercu dobrze zaprojektowane i wybudowane drogi. W tym miejscu i tym gronie koniecznie przywołując jeszcze aspekt bezpieczeństwa, choć w tych czasach nie artykułowano w

taki sposób jak dzisiaj tego aspektu. Po prostu projektowano i budowano a później utrzymywano drogi w sposób komplementarny.

Jak powstawał układ drogowy w Bielsku

Wracając do aspektu upływającego czasu nie sposób nie patrzeć na drogi w naszym mieście i nie przywoływać istotnych faktów historycznych w tym zakresie.

Bielsko zostało lokowane na skrzyżowaniu się szlaków handlowych. Z pewnością wiódł tutaj Szlak Solny z Zatora i Kęt w kierunku Bielska, co potwierdza dokument z 1391 roku. Szlak solny to fragment jednej z najstarszych środkowoeuropejskich dróg komunikacyjnych. Wiodła ona z południa Europy przez Wiedeń, dolinę Morawy i Bramę Morawską. Dalej na wschód w kilku wariantach prowadziła ona do Karkowa i Lwowa. Jeden z nich wiódł przez Bielsko, Kęty i Oświęcim. Drugim ważnym dalekosiężnym szlakiem komunikacyjnym była droga wiodąca z ówczesnych Górnych Węgier (obecnie Słowacja) poprzez Przełęcz Jabłonowską lub Przełęcz Polhorską do Kotliny Żywieckiej, a stamtąd poprzez dolinę Soły lub Białej w kierunku Śląska lub Małopolski. Wtedy istniało już miasto, na co dowodem jest dokument księcia Mieszka mówiącym o Bielsku i nadaniu przywileju dla mieszczan bielskich z 3 czerwca 1312 roku.

Mówiąc jednak o początku rozwoju dróg w Bielsku, to trzeba go powiązać z granicą z Królestwem Polskim. Od XVIII wieku to właśnie Bielsko stało się bramą do handlu z Polską. Szczególnie władze w Wiedniu dbały o to za czasów cesarzowej Marii Teresy, bowiem chciano swój handel uniezależnić od Prus. Z tego powodu cesarzowa nadała w 1744r. Bielsku prawo comiesięcznych targów bydła, a miasto zarazem zyskało stałą stację pocztową i decyzję w 1750r. o budowie „bitej” drogi z Bielska do Opawy.

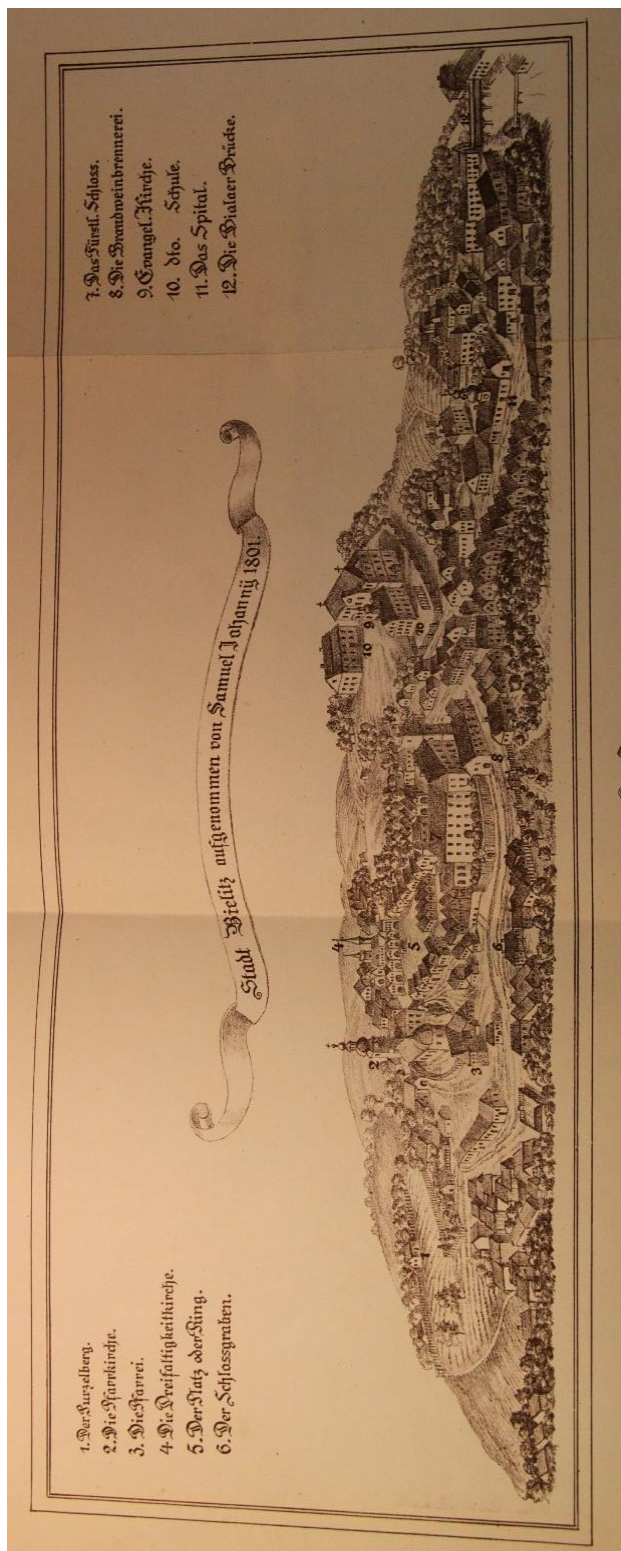
Kiedy w 1772 roku Austria włączyła do swojego terytorium Małopolskę. Bielsko stało się jeszcze ważniejsze. Najlepszym tego dowodem są konkretne inwestycje. Najważniejszą zaś było rozpoczęcie prac w 1782r. przy tzw. szosie cesarskiej, która miała połączyć Wiedeń ze Lwowem krótszą drogą przez Ołomuniec, Frydek, Cieszyn i Bielsko. Tą strategiczną drogę ukończono w 1785 roku.

Jednocześnie żywiołowy rozwój miasta, sprawił, że o jego urbanistycznym charakterze decydował przypadek, co powodowało znaczny chaos drogowy. O czym najlepiej świadczy ocena samego cesarza Józefa II, który 12 lipca 1766 roku na krótko odwiedził miasto i stwierdził, że to bardzo szpetne miasteczko. Kilka lat później w 1779r., postanowiono rozebrać mury miejskie, które przestały spełniać swoje dawne znaczenie. Rozebrano również górną i dolną bramę, co otworło nowe możliwości zabudowy i poszerzenia wąskiego systemu dróg.

Jednak nowa zabudowa ze względu na budulec, jakim ciągle jeszcze było drewno, pozwala przyjąć tezę, że na kształt miasta i jego dróg komunikacyjnych w dużej mierze wpływały kolejne pożary miasta.

Głównym traktem wiodącym z Bielska na zachód była początkowo dzisiejsza ulica Sobieskiego, najpewniej w 1787 roku zastąpiła ją nowo wybudowana ul. Cieszyńska, będąca fragmentem tzw. szosy cesarskiej (Kaiserchaussee, Kaiserstrasse) – która od lutego tego roku jest intensywnie rozbudowywana. Całość prac na odcinku Ołomuniec - Bielsko zakończono w 1787 roku. Szosa miała szerokość 9,5 metra, była wyposażona w rowy odwadniające i obsadzona drzewami. Równolegle do niej biegła droga do przepędu bydła.

Szczególnie cenna dla prześledzenia rozwoju miasta jest panorama Samuela Johanny'ego z 1801 roku. Ten schematyczny drzeworyt ukazuje 12 najbardziej charakterystycznych ówczesnie budowli i miejsc. Dzięki czemu możemy w dużym uproszczeniu zobaczyć jak na przełomie XVIII i XIX w. kształtował się system drogowy w Bielsku i Białej.

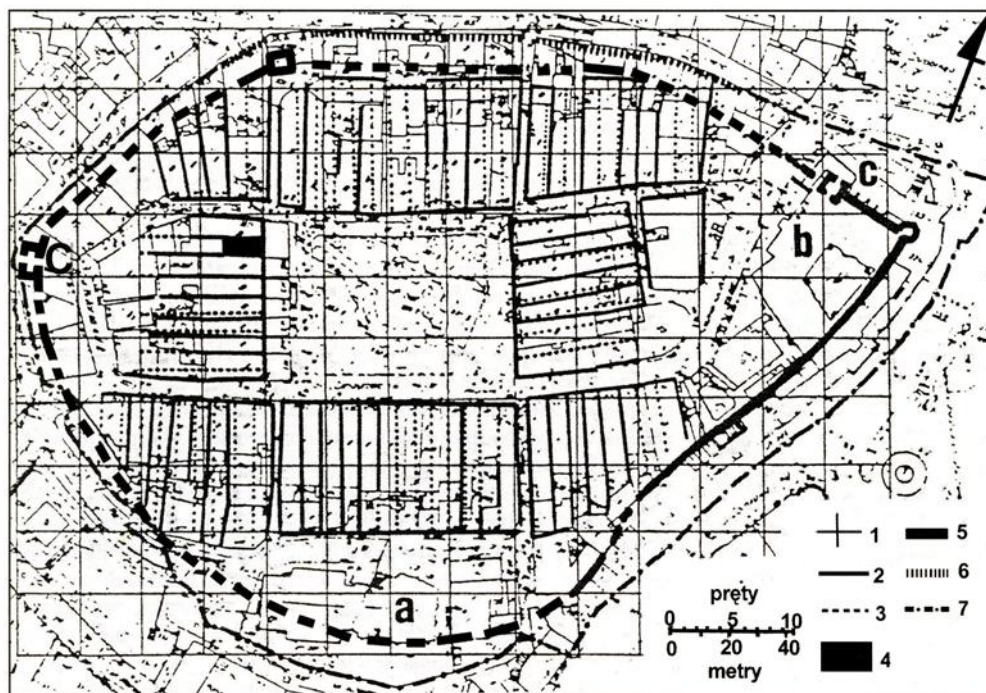


1. Wzgórze Kozielec (Der Purzelberg) - pomiędzy obecnymi ulicami Sikorskiego i Lompy.
2. Kościół Parafialny pw. św. Mikołaja (Die Pfarrkirche).
3. Plebania (Die Pfarrei) - dom przy ulicy Schodowej 16
4. Kościół pw. Świętej Trójcy (Die Dreifaltigkeitkirche).
5. Rynek miejski (Der Platz oder Ring). Prostokątny Rynek z czterech stron otaczała zwarta zabudowa kamienic z podcieniami, widocznymi zwłaszcza w zachodniej pierzei. (...) Z każdego naroża Rynku wybiegają po dwie ulice (obecne: Cieszyńska - Kościelna; Celna - Kręta; Słowackiego -Podcienie; Wzgórze - Schodowa), będąc traktami wylotowymi lub ku nim prowadząc. Na tle zachodniej pierzei widać parterowy budynek wagi miejskiej, wzniesiony w XVII wieku.
6. Młynówka zamkowa (Der Schlossgraben) - płynęła pomiędzy obecnymi ulicami Zamkową i 1 Maja, uchodząc do potoku Niper w rejonie Placu Chrobrego (Töpferplatz).
7. Zamek książęcy (Das Fürstl. Schloss).
8. Gorzelnia zamkowa (Die Brandweinbrennerei)
9. Kościół ewangelicki (Evangel. Kirche).
10. Szkoły ewangelickie (Evang. Schule).
11. Szpital Świętej Anny (Das Spital).
12. Most na rzece Białej (Die Bialaer Brücke) -

most łączący Śląsk Austriacki i Galicję (w miejscu obecnego mostu przy ulicy 11 Listopada).

Szkic Johanny'ego to najcenniejsza pamiątka z tamtego okresu, gdyż pożar z 1808 roku, który strawił całe miasto, po tamtych budowlach nie pozostawił śladu. Od tego momentu rozpoczyna się odbudowa miasta.

Jaki przybrało kształt można zobaczyć na pierwszym bielskim katastrze gruntowy sporządzony w 1836 r.



1 – linie siatki modularnej (sieć kwadratów o boku 1/2 sznura); 2 – zachowane lub udokumentowane linie pierzei rynkowych i ulicznych oraz granic działek, odpowiadające lub zbliżone do rozmierzenia modularnego; 3 – teoretyczne (modularne) rozmierzenie działek – podziały niezachowane; 4 – zasięg rzutu najstarszego domu w obrębie dziś. posesji przy Rynku 7 (wg M. Cempla); 5 – udokumentowane i hipotetyczne odcinki wewnętrzznego muru obronnego miasta, zapewne I połowa XIV wieku (wg A. Gruszeckiego i J. Widańskiego, K. Buszydlika i E. Kwaśniewskiej, M. Bicz-Suknarowskiej, J. Pierzaka, S. Dryji, W. Kusia i B.B. Chorążych); 6 – zachowane fragmentarycznie odcinki zewnętrznego muru obronnego (budowa od 1521 r.); 7 – granica miasta wg. planu katastralnego z 1836 r. (związana z sytuacją zewnętrzną linii obronnej). Oznaczenia literowe: a – rezerwa terenu (dla kościoła?), b – rezerwa terenu dla zamku, c – bramy miejskie.

Gdy wspominamy o układzie drogowym trudno nie wspomnieć o ciekach wodnych, które determinowały układ urbanistyczny, a co za tym idzie system komunikacyjny. Oprócz rzeki Białej, z południa na północ płynęły dwie równoległe do niej młynówki. Jedna wypływała na Żywieckim Przedmieściu (w okolicy obecnego mostu na ulicy Leszczyńskiej), płynąc dalej wzdłuż ulic Partyzantów i Batorego. Druga miała początek w Kamienicy, płynąc wzdłuż ulicy Partyzantów na wcześniejszym jej odcinku i ulicy Młyńskiej. Obie łączyły się niemal w tym samym miejscu (przy zbiegu ulic Młyńskiej i Batorego) z potokiem płynącym doliną między wzgórzami Kozielec (Purzelberg) i Wzgórzem Młyńskim (Mülberg), wzdłuż granicy z Górnym Przedmieściem (ulica Michałowicza). Dalej te trzy potoki, połączone w jedną Młynówkę, płynęły Żywieckim Przedmieściem pomiędzy ulicami 1 Maja i Partyzantów, wzdłuż murów wzgórza zamkowego i północną stroną Dolnego Rynku, wpływając ponownie do rzeki przy szosie cesarskiej. Pod zamkiem - przy Dolnym Młynie zamkowym - młynówka ta łączyła się z potokiem Niper, płynącym z Górnego Przedmieścia linią ulicy Nad Niprem, którą skanalizowano w 1863r. Kilka z nich zostało później przykrytych.

Miasto dzięki rozwojowi techniki się przeobraża. Powstaje tutaj: gazownia (1864 rok), rzeźnia miejska (1876 rok), wodociąg (1895 rok), kanalizacja (początek XX wieku), elektryczność (1893 rok) oraz tramwaj (1895 rok) i nowoczesny szpital (1893 rok). W rozwoju tym biorą czynny udział tutejsi budowniczowie: Carl Bayer (1804-1881 Emanuel Rost senior (1816-1889). Emanuel Rost junior (1848-1915), Andreas Josef Walczok (1841-1908). Karl Korn (1852-1906).

Infrastruktura drogowa w sposób zasadniczy zmieniła się wraz z pojawieniem się tramwajów. Aby uruchomić pierwszą linię tramwajową od dworca kolejowego do położonego za południową

granicą miasta Cygańskiego Lasu ,zawiązano 14 października 1894 roku Komitet Akcyjny Lokalnej Kolei Żelaznej. 7 lutego 1895 roku magistrat Bielska podpisał z nim umowę. Oficjalnie dokonał tego wice burmistrz Emil Twerdy. Koncesja udzielona na 60 lat przewidywała, iż pojazdy po wąskich ulicach mogły się poruszać z prędkością 8 km/h, a na szerokich mknąć z zawrotną szybkością 16 km/h.

Inwestycje wykonywała firma Bracia F. & C. Schulz.

Sukces i duma udziałowców oraz magistratu miasta była ogromna, tym bardziej, że gdy po Wiedniu jeździły jeszcze tramwaje, ciągnięte przez konie, w Bielsku uroczyście fetowano zaistnienie tramwaju elektrycznego. **Dzień 11 grudnia 1895 roku należy uznać za datę uruchomienia publicznej komunikacji w Bielsku.** W tym też dniu fetę świętowano w hotelu Kaiserhof (dzisiejszy Hotel Prezydent). Pierwszym kursowym pociągiem o godzinie 10 pojechali przedstawiciele Komitetu Akcyjnego, władze miejskie na czele z burmistrzem Karolem Steffanem i 28 radnymi oraz zaproszonymi gośćmi. Kurs trwał 22 minuty. Ten symboliczny przejazd uważany jest za początek istnienia komunikacji zbiorczej na terenie miasta. Powstała trasa tramwajowa liczyła ok. 5 km długości, znajdowało się na niej 14 przystanków, w tym 7 zlokalizowanych na mijankach, z czego 2 znajdowały się na przystankach krańcowych.

Linia przebiegała wzdłuż dzisiejszych ul.: 3 Maja, Zamkowej (dawniej Kaiser Franz Josef- Strasse) , 1 Maja (Alleegasse), pl. Adama Mickiewicza (Bleichplatz) , Partyzantów (Blechichstrasse), gen. Kustronia, Bystrzańską, Olszówki. (Ostatnie trzy ulice nie mają odpowiednika niemieckiego, ponieważ nie istniały. Teren ten był podmiejskim i nie miał ulic.

Tą trasę początkowo obsługiwało 5 wozów motorowych typu „Kummer” z Drezna.



Była ona jednotorowa i w okolicy dzisiejszej ul Dąbrowskiego tory kolejowe przechodziły z prawej na lewą stronę.



BIELITZ. K. K. Postgebäude und Schloßbazar.



Wpływ na zmiany w układzie drogowym, jak i układu urbanistycznego miasta miało również wybudowanie kolei w kierunku Żywca, przeprowadzone w latach 1876—1878. To nie tylko ułożenie szyn i wybudowanie nasypów, ale przede wszystkim konieczność przekopania 268 metrów tunelu kolejowego pociągnęło za sobą liczne zmiany. W tym też czasie Nad młynówką, płynącą wzdłuż murów zamkowych, przykrytą w 1883 roku, wytyczono ulicę Zamkową, łączącą bezpośrednio Przedmieście Dolne i Żywieckie - dotąd łączyła je jedynie ulica Pasternak (1 Maja). Wzdłuż nowej ulicy Zamkowej w 1898 roku wzniesiono ciąg bazarów, zakrywających mur podzamcza.



Wtedy nikt nie przewidywał, że historia obejdzie się tak brutalnie z tą zrealizowaną koncepcją i w 1974 roku dokona się jej unicestwienia na oczach tłumnie zebranych mieszkańców miasta



Kolejna znacząca inwestycja drogowa została podjęta w Bielsku w 1889 roku. Wiązało się to z powstaniem budynku nowego dworca kolejowego.



Do tej pory połączenie dworca z miastem umożliwiały ulice Barlickiego (Bahnstrasse) - biegnąca poniżej tunelu, i Wałowa (Dammstrasse). W związku z nowym dworcem wytyczono dzisiejszą ul. 3 Maja (Tunnelstrasse) Kaiser Franz Josef Strasse). Brukowana ulica dochodziła do tunelu, natomiast bruk „sięgnął” budynku dworca w 1889r. Z czasem to ona w sposób naturalny stała się najbardziej reprezentacyjnym traktem o wielkomiejskim charakterze. W 1898 roku z okazji jubileuszu 50 lat zasiadania na tronie cesarza Franciszka Józefa trakt przemianowano na ul. Kaiser Franz Josef Strasse.



Od nowej ulicy biegły liczne przecznice, krzyżując się z dzisiejszymi ulicami Mickiewicza, Krasińskiego i Słowackiego. Tereny te stały się z czasem miejscem zabudowy willowej. Za budynkiem strzelnicy przy ulicy Słowackiego (Schiesshausstrasse) rozciągał się park miejski, powiększony w 1898 roku.

To również z budową kolei trzeba wiązać budowę wiaduktu pomiędzy

dzisiejszymi ulicami Barlickiego i Wałową. Węzeł ten powstał przy dzisiejszym skwerze Esperanto w 1889r., do tej pory istniała tylko ul. Wałowa, która tuż za wiaduktem skręcała w prawo prowadząc w dół do starego dworca.

Intensywna urbanizacja i uprzemysłowienie miasta pociągały za sobą konieczność zaprowadzenia ładu



przestrzennego. Takiego wielkiego dzieła podjął się Max Fabiani, młody architekt z Wiednia urodzony w dzisiejszej Słowenii, już znany jako autor planu regulacyjnego Lubliany z 1895 roku. Przygotował on plan regulacji urbanistycznej Bielska.

Opracowany przez Max Fabianiego plan stanowi do dnia dzisiejszego inspirację dla współczesnych urbanistów, którzy dalej sięgają się do jego wizji, którą on kreślił końcem XIX w. Warto też przypomnieć, że o takie plany urbanistyczne Kraków pokusił się w 1910r. , a Warszawa w 1916.

Głównym celem jego projektu było, w sposób racjonalny, rozładowanie nasilającego się ruchu pieszego i kołowego i wytyczenie nowych arterii ruchu, tak aby swobodnie można się było poruszać pomiędzy poszczególnymi kwartałami miasta jak i po sąsiedniej Białej, która na początku też przyłączyła się do tej koncepcji. Prace prowadził od



Dr. Maximilian Fabiani.

marca 1898 roku. W lutym 1899 roku jego wizje przedstawiono Radzie Miejskiej, która je

zaakceptowała. Widząc rewolucyjne wręcz zmiany, rajcy postanowili do dyskusji włączyć mieszkańców. W tym celu wydali drukiem założenia planu. Śmiały plan zakładał uporządkowanie istniejącej zabudowy i wytyczenie planu przyszłościowego w dwóch horyzontach. Pierwszy wyznaczony na 5–10 lat zakładał porządkowanie terenu, poszerzanie istniejących ulic i budowanie chodników. Drugi natomiast wyznaczał plany na XX wiek, w którym uwzględniono nie tylko nowe arterie komunikacyjne, ale place czy kąpieliska.

Fabiani już pod koniec XIX wieku zaprojektował budowę dwóch obwodnic dla Bielska. Pierwszą wewnętrzną od dworca kolejowego na zachód wzdłuż wytyczonej wówczas ulicy Piastowskiej i dalej na południe wzdłuż obecnych ulic Listopadową i Wyspiańskiego do nowego traktu równoległego do ulicy Michałowicza. Przy tej okazji zaproponował powiększeniem parku miejskiego przy Strzelnicy aż do obecnej ulicy Piastowskiej.

Druga natomiast zewnętrzna miała biec od dworca na północny zachód, dochodzącą do traktu cieszyńskiego i łączącą się z południowym odcinkiem obwodnicy wewnętrznej. Co ciekawe już wtedy zaprojektował także przejścia schodowe i pasaże. Np. od ulicy Partyzantów do ulicy Lompy. Wskazywał również na konieczność budowy mostu na rzece Białej przy placu Smółki, gdzie od 1892 roku istniała jedynie kładka dla pieszych. Był wizjonerem, który już wtedy widział na terenach tzw. ogrodów zamkowych (dzisiejsza ul. Bohaterów Warszawy i przyległe), dzielnicę mieszkalną. Zielony trójkąt nad potokiem Starobielskim przewidział pod budowę placów sportowych, a ul. Zamenhoffa zaproponował jako trasę rowerową. Jego spójna koncepcja miasta nie była jednak tania, a ponadto naruszała interesy wielu mieszkańców. Według samego autora koszt wykonania wszystkich innowacji wynosiłby ogromną sumę 900 000 florenów.

Wino stołowe bardzo dobre litr 45 centów, Koniak francuski stary butelka od 2.50, nadzwyczajnej dobroci miód ze smakiem malinowym butelka 60 centów, także na miarę $\frac{1}{4}$ litra 18 centów poleca handel pod „Palmą“ Z. Zadurówicza i Spółki, Lwów, Akademicka 6. 338

Dla porównania ceny z lutego 1899r na niektóre towary :-).

Z tego też powodu do realizacji wyjęto tylko niektóre z jego elementów i wprowadzono w czyn. Najlepszym przykładem tego może być postulowany przez niego pomysł, aby na terenie Białej przykryć potok Niwka i poprowadzić nad nim ulicę.

dzibą inspektora są Czerniowce.

Wiedeń 31. stycznia. Na poniedziałkowy targ bydła rogatego, przeznaczonego na rzeź, spędzono ogółem 4.924 sztuk, z tego z Galicji 914; z Bukowiny 42. Przebieg targu był spokojny. Z całego spędu nie sprzedano sztuk 250. Wołów z Galicji i Bukowiny sprzedano: 189 sztuk po 27–30 zł., 368 sztuk po 31–34 zł., 143 sztuk po 35–37 zł., 29 sztuk po 35–39 zł. Byki podtuczone kupowano po 26–33 zł.; krowy po 25 do 31 zł.; bydło chude po 17–25 zł., licząc za cetnar metryczny żywej wagi.

Budapeszt 31. stycznia. W obecności mini-

Pierwszą część zakryto w latach 1912-1914, resztę w okolicach kościoła Opatrzności Bożej wykonano w 1964 roku, zaś w zeszłym roku Miejski Zarząd Dróg w Bielsku-Białej zakończył wielką modernizację tego „najszerzego w Europie” mostu na rzece Niwka, za którą otrzymał Nagrodę Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, oraz dyplom branżowego czasopisma „Mosty”.

I tej inwestycji poświęcony będzie ciąg dalszy.

Jak już wcześniej wspominałem Plan regulacji urbanistycznej Bielska” opracowany przez architekta Maxa Fabianiego zakładał budowę mostu na rzece Biała, łączącego obecny Plac Smolki z ulicą Stojałowskiego oraz przykrycie potoku Niwka.



Koncepcja zakładała skanalizowanie potoku, aby utworzyć nowy ciąg komunikacyjny.

Jednak dopiero kilkanaście lat później przykryto Niwkę, najpierw tylko w okolicy dzisiejszego placu Opatrzności Bożej. Ostatecznie pełne przykrycie Niwki aż do ujścia do rzeki Biała zaprojektowano w 1968 r., a wykonano na początku lat 70. Powstał żelbetowy most na rzece Biała oraz most – przykrycie potoku Niwka, na odcinku od kościoła i placu Opatrzności Bożej do ujścia do rzeki Biała. Powstał żelbetowy obiekt o rozpiętości ok. 8 m, lecz wg wielu źródeł „najszerszy” most w tej części Europy. Jego długość mierzona wzdłuż osi ulicy wynosi aż 566,5 m.

Most na rzece Biała oraz most na potoku Niwka wybudowano w latach 1968- 1974, wg obowiązującego wówczas normatywu z 1955 r. Konstrukcja nie odpowiadała obciążeniom, które obecnie występują na ul. Stojałowskiego (autobusy komunikacji miejskiej, pojazdy obsługujące osiedla, inwestycje budowlane). Zły stan techniczny obu mostów wynika też z niedoskonałości technologii stosowanych w czasie jego budowy jak i zużycia eksploatacyjnego. Uszkodzenia spowodowane są głównie przeciekami wody z pomostu, z powodu braku lub zniszczenia izolacji płyty pomostu, nieszczelnych dylatacji. Stosowane materiały i wyposażenie obiektów również nie wytrzymały wpływu czasu, powodując liczne przecieki, korozję i ubytek nośności. Ponadto odwodnienie obiektu było nieskuteczne, nie spełniało obecnych wymogów ochrony środowiska, ponieważ wody z jezdni odprowadzane były wprost do potoku.



Stan obiektów przed przebudową.

W roku 2017 Miejski Zarząd Dróg wykonał przebudowę obiektu od ujścia do rzeki Biała do skrzyżowania z ulicą Romana Dmowskiego, na długości 240 m (Etap I) a następnie w 2018 r. odcinek o długości 250 m wraz z rozbudową ulicy i Placu Opatrzności Bożej (Etap II).

Podstawowy cel inwestycji



Podstawowy cel realizowanego zadania to poprawa stanu technicznego mostów, uzyskanie wyższej klasy obciążeń dopuszczonych na obiektach (klasa obciążeń B - 40 t), poprawa trwałości i estetyki, komfortu przejazdu ulicą ks. Stanisława Stojałowskiego, uzyskanie właściwego odwodnienia ulicy, dostosowanego do wymogów ochrony środowiska, poprawa bezpieczeństwa przejść dla osób niepełnosprawnych, a w Etapie II również rozbudowa skrzyżowania ulicy Stojałowskiego z ul. Wyzwolenia i ul. Władysława Broniewskiego.

Zakres robót, koszty, uzyskane efekty

Zakres robót objęty inwestycją obejmował:

Etap I:

- przebudowę mostu na rzece Biała – rozpiętość 16 m, długość 18,50 m
- przebudowę mostu na potoku Niwka – rozpiętość 7,6 – 8 m, długość całkowita (mierzona po osi ulicy) - 566, 5 m, odcinek zrealizowany w 2017 r - 240 m
- rozbudowę ulicy Stojałowskiego na odcinku od mostu na rzece Biała do budynku przy ul. Stojałowskiego 27 (Dom Maklerski), długość 280 m
- przebudowę systemu odwodnienia ulicy
- remont nawierzchni ulicy Stojałowskiego od mostu na rzece Biała do skrzyżowania z ulicą Cechową.

Etap II:

- przebudowę mostu na potoku Niwka – odcinek zrealizowany w 2018 r. długość 110 m
- budowę ronda (obecnie im. Majora Jana Wawrzyczka) w miejsce istniejącego skrzyżowania ulic ks. Stanisława Stojłowskiego, Wyzwolenia, Władysława Broniewskiego)
- budowa kanalizacji deszczowej
- budowę oświetlenia ulicznego i ozdobnego
- przebudowę ulicy oraz placu Opatrzności Bożej
- małą architekturę i zielenią ozdobną, akcentującą przebieg wód potoku pod ulicą, nawiązującą do beskidzkiego krajobrazu.

Całkowity koszt robót wyniósł 6 200 000 dla Etapu I oraz 11 700 000 zł dla Etapu II, przy czym Miasto Bielsko-Biała – Miejski Zarząd Dróg uzyskało dofinansowanie inwestycji z rezerwy subwencji ogólnej Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa.

Wszystkie założone cele inwestycji zostały osiągnięte, widoczne elementy konstrukcyjne wyposażenia mostu i drogi uzyskały wysoki standard wykończenia. W szczególności są to krawężniki kamienne, balustrady ze stali nierdzewnej i aluminium, według wzoru zatwierdzonego przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, kamienne elementy małej architektury. Odwodnienie dostosowano do wymogów ochrony środowiska, poprawiono dostępność i bezpieczeństwo ciągów komunikacyjnych dla osób niepełnosprawnych.

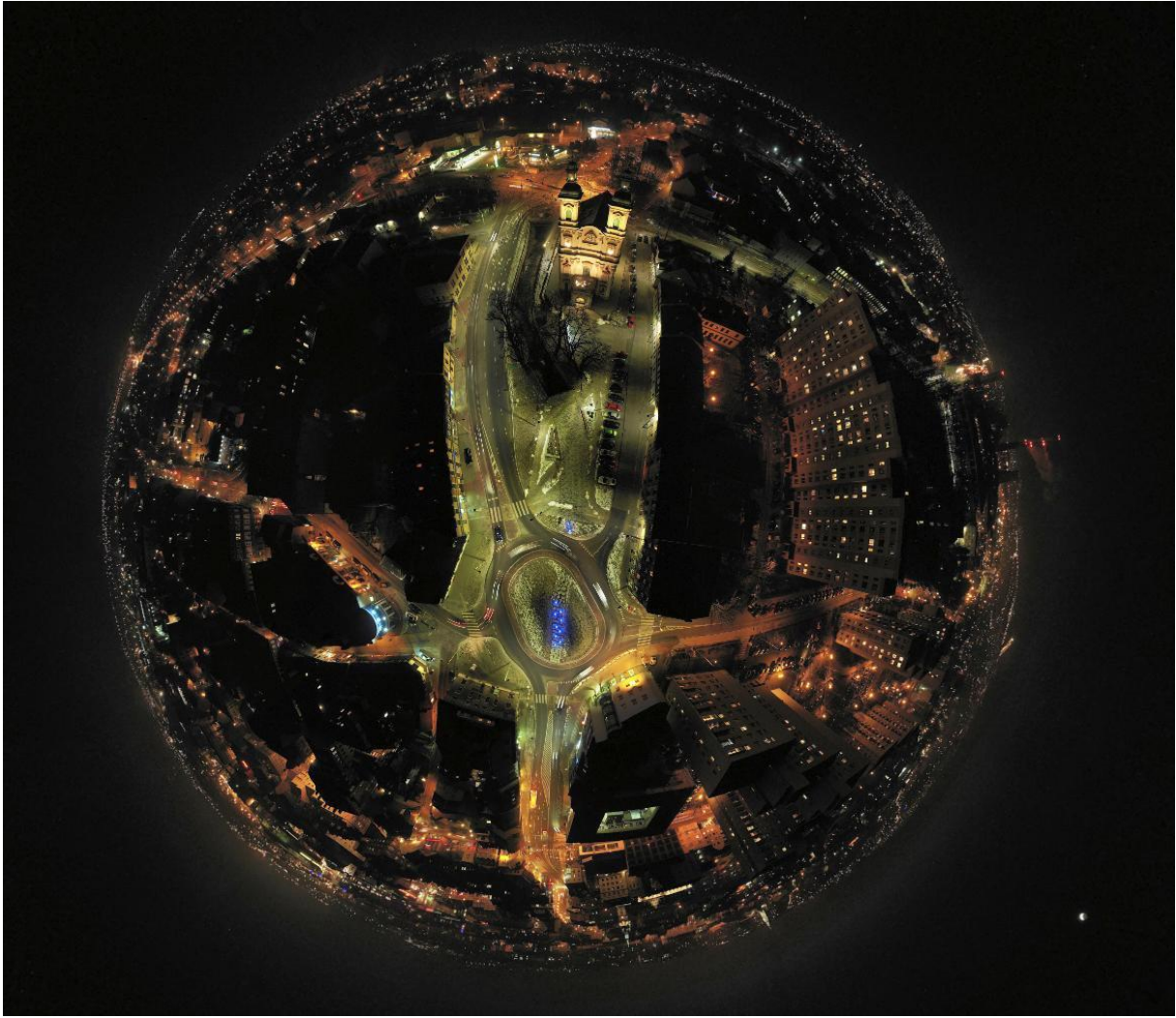
Roboty mostowe prowadzono przy całkowitym zamknięciu dla ruchu pojazdów odcinków ulicy Stojłowskiego. Zamknięcie generowało duże utrudnienia dla mieszkańców, stąd skrócenie czasu realizacji było premiowane w postępowaniu przetargowym. W efekcie wszystkie roboty wykonano w okresie od czerwca do października 2017r. dla Etapu I oraz od czerwca do listopada 2018 r. dla Etapu II.

Z uwagi na konieczność wyłączenia jednej z głównych arterii miasta praca musiała być wykonywana przez dwie zmiany. Taka organizacja prac miała i swoich zwolenników ale też przeciwników bo sprzęt budowlany hałasował już od 6 rano, a czasami jeszcze o 22. W obrębie placu budowy górował nad nią dźwig na podwoziu samochodowym, który obsługiwał budowę. Praca wykonywana była przez dwie niezależne ekipy, od środka mostu w kierunku obu końców.

Budowa oglądana była bacznie przez wszystkich mieszkańców, którzy nie szczędzili słów uznania dla sprawniej realizacji, widząc że pomimo niezbędnego wyłączenia z ruchu ulicy prace postępują bez zbędnej przerwy. Dopiero realizacja uzmysłowiła wszystkim stopień skomplikowania i rodzaj wyzwania postawionego przed wykonawcami.

Otrzymane nagrody (Nagroda Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, oraz dyplom branżowego czasopisma „Mosty”) przyjęliśmy wraz z wykonawcami i nadzorem technicznym z dużą satysfakcją. Jest to dla Miejskiego Zarządu Dróg znaczące zawodowe wyróżnienie, a dla miasta Bielska-Białej splendor i kolejna bardzo pozytywna zewnętrzna ocena w sprawności przeprowadzania trudnej inwestycji drogowej w centrum miasta.







Gdański
Zarząd Dróg
i Zieleni

CZY POPRAWA BRD MUSI DUŻO KOSZTOWAĆ?

*mgr inż. Tomasz Wawrzonek
Gdański Zarząd Dróg i Zieleni*

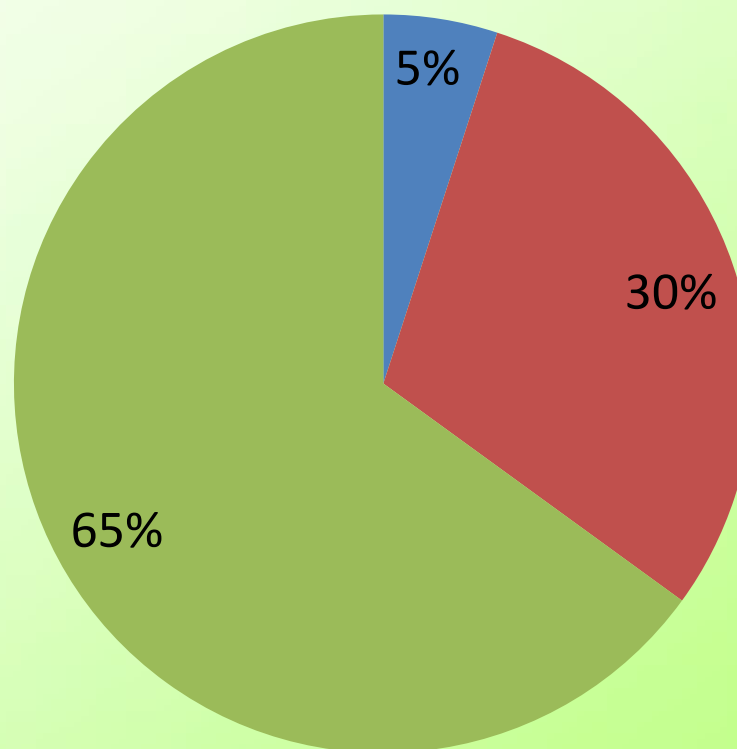


HIERARCHICZNOŚĆ UKŁADU DROGOWEGO

System, gdzie poszczególne elementy sieci drogowej przenoszą ruch o charakterze właściwym dla funkcji jakie przypisano temu elementowi.



■ ≥ 70 km/h ■ 50(60) km/h ■ ≤ 30 km/h





Ul. Zakopiańska

Strefa TEMPO 30

Docelowo ma objąć wszystkie ulice klasy L (lokalne) oraz D (dojazdowe) oraz wybrane fragmenty (rejony szkół i innych obiektów użyteczności publicznej, odcinki intensywnego ruchu pieszego) ulic klasy Z (zbiorcze).



Zasady kształtowania stref TEMPO 30

Ben Hamilton-Baillie:

"Jeśli ludzie czują się niepewnie, to dobrze, ponieważ będą wtedy bardziej uważni podczas interakcji z ruchem drogowym".



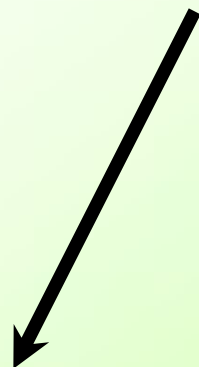
U1. Kanapariusza



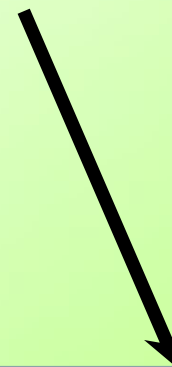
U1. Leszczyńskich



Środki uspokojenia ruchu drogowego



fizyczne środki
uspokojenia ruchu

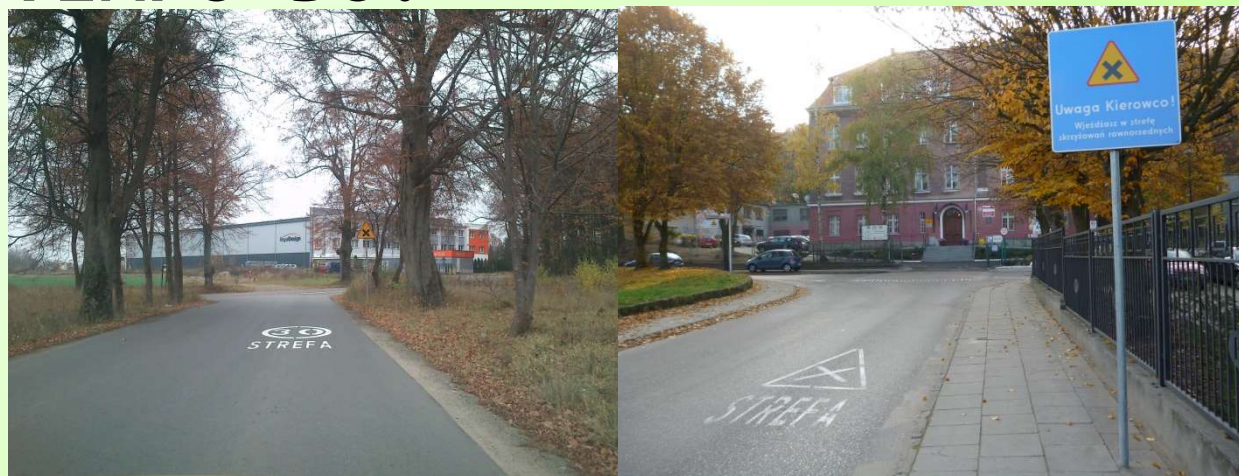


elementy organizacji
ruchu drogowego



Strefy skrzyżowań równorzędnych

W założeniach obejmujące
wszystkie ulice lokalne
i dojazdowe w strefach
TEMPO 30.



Ul. Św. Ducha



Dopuszczenie na ulicach jednokierunkowych możliwości jazdy rowerem kontra ruchu



Uł. Świętojańska



Uł. Szklary



Ograniczenie liczby przejść dla pieszych. Ruch pieszzy „gospodarzem” w stosunku do ruchu samochodowego.



Uł. Piwna



Zawężanie przekrojów jezdni



Trakt Konny



Ul. Rajska



Ul. Derdowskiego



Ul. Grottgera



ROWEROWE ŚRÓDMIEŚCIE



Ulice Jednokierunkowe

Wszystkie ulice jednokierunkowe oraz ulice objęte zakazem ruchu zostaną udostępnione rowerzystom w obu kierunkach. Udogodnienie do końca czerwca obejmie Główne i Stare Miasto. Na tych obszarach pojawi się odpowiednie oznakowanie wyłączonego ruchu samochodowego. Na takich ulicach rowerzyści powinni poruszać się tak, jak ma to miejsce na typowych ulicach dwukierunkowych, czyli przy prawej krawędzi jezdni.



Dopuszczenie jazdy rowerem „pod prąd” jest popularnym i skutecznym rozwiązaniem promującym ruch rowerowy w centrach miast w wielu krajach UE. Jest to rozwiązanie bardzo bezpieczne, ponieważ rowerzysta zachowuje kontakt wzrokowy z kierowcą nadjeżdżającego z przeciwka samochodu.

Belgijski kodeks drogowy przewiduje obowiązkowo dwukierunkowy ruch rowerowy na wszystkich ulicach. Badania prowadzone w Austrii i Niemczech wykazały, że niegdyż z wynalazkami na takich ulicach kontrapasów rowerowych jeszcze bardziej podnosi bezpieczeństwo rowerzystów.



Strefa Tempo-30

Równoległe z otwarciem dla rowerzystów, maksymalna prędkość w Strefie Tempo-30 wynosi 30 km/h. Takie ograniczenie zwiększa bezpieczeństwo ruchu, ponieważ zmniejsza odległość hamowania między rowerzystami, a samochodami. Ulica dla pieszych i rowerzystów. Warto zwrócić uwagę na dodatkowo upłynięcie jazdy i zwiększa przepustowość samochodów poruszających się w Strefie Tempo-30, a jeżdżący z niższą prędkością kierownicy mają więcej czasu na zauważenie i uniknięcie kolizji przy przejeździe przez skrzyżowania.



Strefa Skrzyżowań Równorzędnych

Kolejnym elementem poprawiającym bezpieczeństwo ruchu w Głównym Mieście będzie wprowadzenie strefy skrzyżowań równorzędnych. Na każdym skrzyżowaniu w strefie będzie obowiązywała „zasada prawej ręki”. Innowacja ta wiąże się również z demontażem wielu znaków drogowych zapoczątkujących krajobraz historycznego centrum Gdańska.

Całkowitą likwidację znaków drogowych i sygnalizacji świetlnej wprowadzono w holenderskim mieście Dordrecht. Od tam pory liczba wypadków zmniejszyła się o 70%, ruch stał się płynny, a kierowcy bardziej bezpieczni.



Rowerowa Rajska

Już w czerwcu na ulicy Rajskiej wytyczone zostaną pierwsze w Gdańsku pasy oraz śluz rowerowe. Pas rowerowy jest wydzielonym na jezdni pasem ruchu przeznaczonym dla rowerzystów. Śluz rowerowy to część jezdni przed skrzyżowaniem przeznaczona dla rowerzystów, ułatwiająca wykonanie im manewru skrętu w lewo.

Wydzielone drogi rowerowe w wielu przypadkach dają jedynie pozorne poczucie bezpieczeństwa. Do wypadków z udziałem rowerzystów dochodzi najczęściej na wydzielonych pasach dla rowerzystów. Integracja ruchu rowerowego i samochodowego w ulicach o ograniczonej prędkości jest rozwiązaniem najbardziej bezpiecznym, co potwierdzają również polskie statystyki wypadków.



GDAŃSK



ROWEROWE ŚRÓDMIEŚCIE GDAŃSKA



53 000 PLN

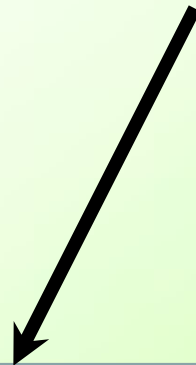


GDAŃSK

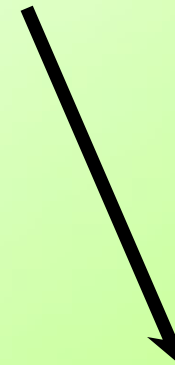




Środki uspokojenia ruchu drogowego



fizyczne środki
uspokojenia ruchu



elementy organizacji
ruchu drogowego



Na ulicach klasy Z oraz na niektórych ulicach niższych klas strefa TEMPO 30 uzupełniana jest środkami fizycznymi



Ul. Bysewska



Ul. Chełmońskiego



Brak oznakowania fizycznych środków uspokojenia ruchu znakami ostrzegawczymi.



U1. Abrahama



U1. Zakopiańska



Progi wyspowe



U1. Cedrowa

9500 PLN



U1. Opacka

6500 PLN



U1. Myśliwska

9500 PLN



Wyniesione przejścia dla pieszych



Ul. Opacka



Ul. Derdowskiego



Wyniesione tarcze skrzyżowań



8500 PLN

Metalowców - Instalatorów



~100000 PLN

Wodnika - Hermesa



Uphagena - Uphagena



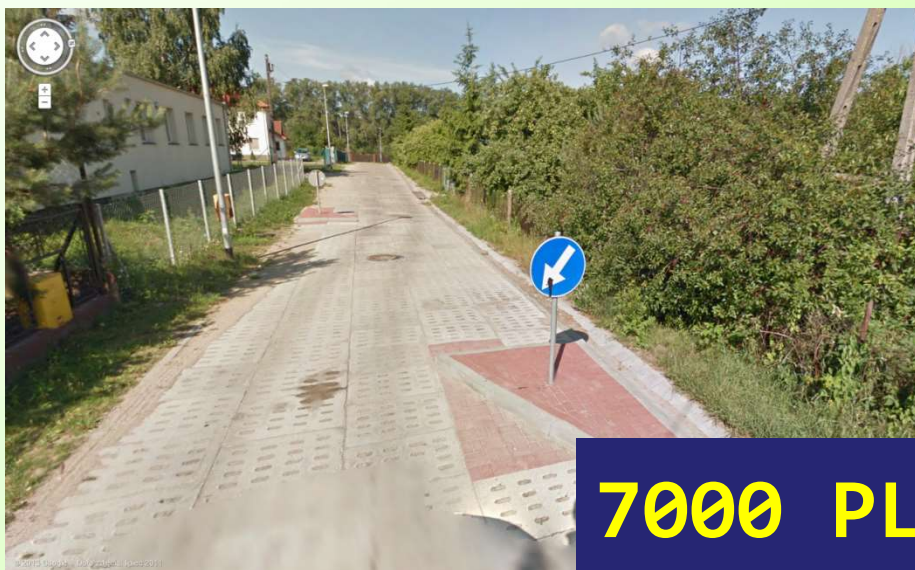
Niedziałkowskiego - Sołdka



Zakopiańska - Wyczółkowskiego



Szykany (załamania toru jazdy)



7000 PLN

Ul. Pienińska



7000 PLN

Ul. Nowy Świat



Szykany (przewężenia)



U1. Wyspiańskiego



U1. Bysewska



U1. Balcerskiego





Strefy TEMPO 30 po 5 latach

- Jesteśmy zachwyceni - mówi "Wyborczej" Tomasz Strug, przewodniczący zarządu dzielnicy [Oliwa](#). Zadowolona z wprowadzenia strefy jest również Lidka Makowska, radna dzielnicy Wrzeszcz Górny - Z perspektywy pięciu lat funkcjonowania strefy widzę, że się sprawdza.
Cały tekst:
<http://trojmiasto.wyborcza.pl/trojmiasto/1,127406,19576604,bezpieczniej-na-gdanskich-drogach.html#ixzz42ubUuzLW>

Czy stosujesz się do ograniczenia 30 km/h w strefie "tempo 30"?

tak, boję się mandatu 5%
tak, ale dlatego, że dbam o bezpieczeństwo swoje i pieszych 35%
nie, ale progi i skrzyżowania równorzędne sprawiają, że muszę zwalniać 25%
nie, ograniczenie jest przesadne 35%

zakończona
łącznie głosów: 963

Czytaj więcej na:

<http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/5-lat-strefy-tempo-30-w-Gdansku-n98616.html#tri>



Ulice międzydzielnicowe 50(60)km/h

Działania na rzecz pieszych ukierunkowane na miejsca przecinania jezdni ciągami pieszymi.



Azyle dla pieszych



Ul. Myśliwska

16000 PLN



Ul. Gospody

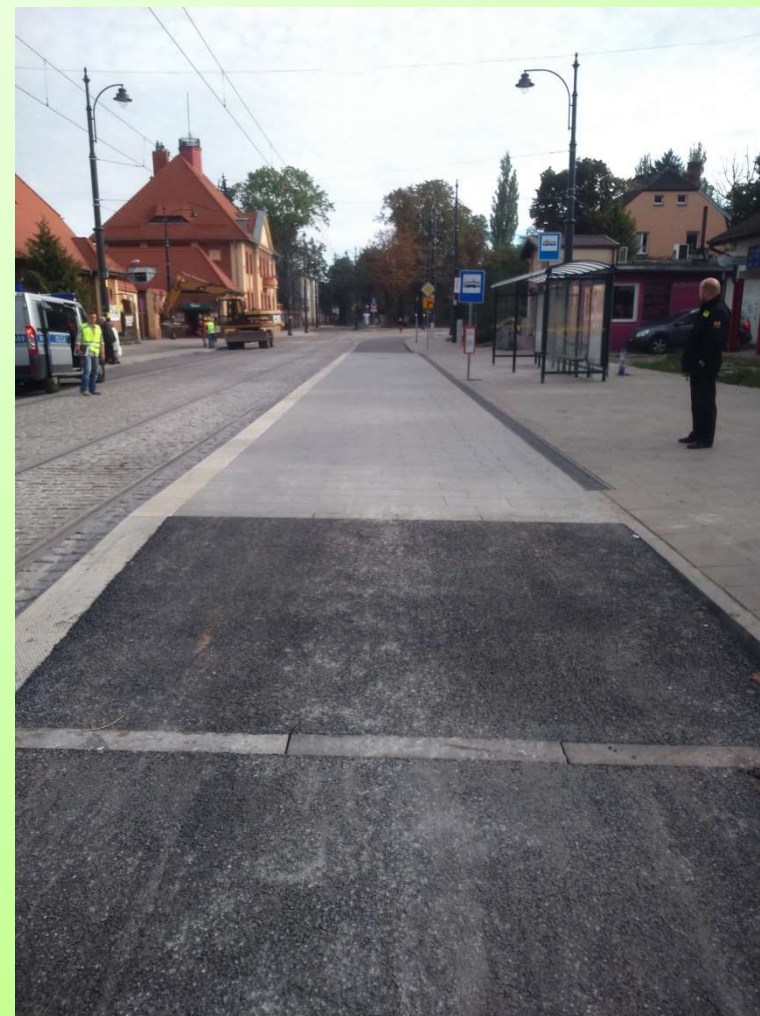
11000 PLN



Przystanki „wiedeńskie”



Ul. Siennicka





Ciągłość chodnika i drogi rowerowej



U1. Towarowa

U1. Lenartowicza



KLIR – Bielsko-Biała 11.2019



Gdański
Zarząd Dróg
i Zieleni

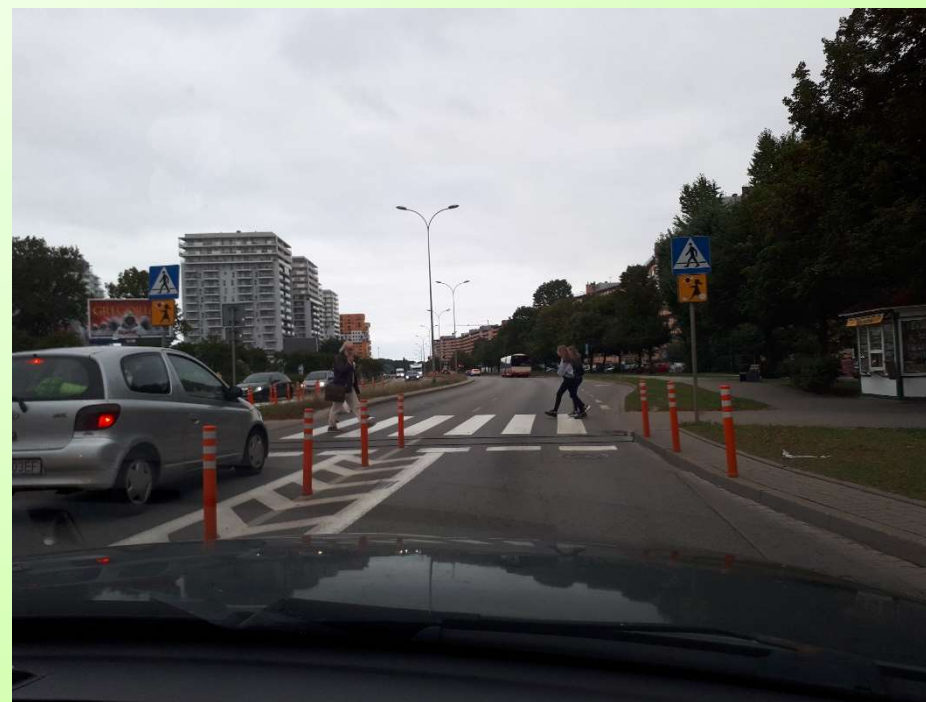
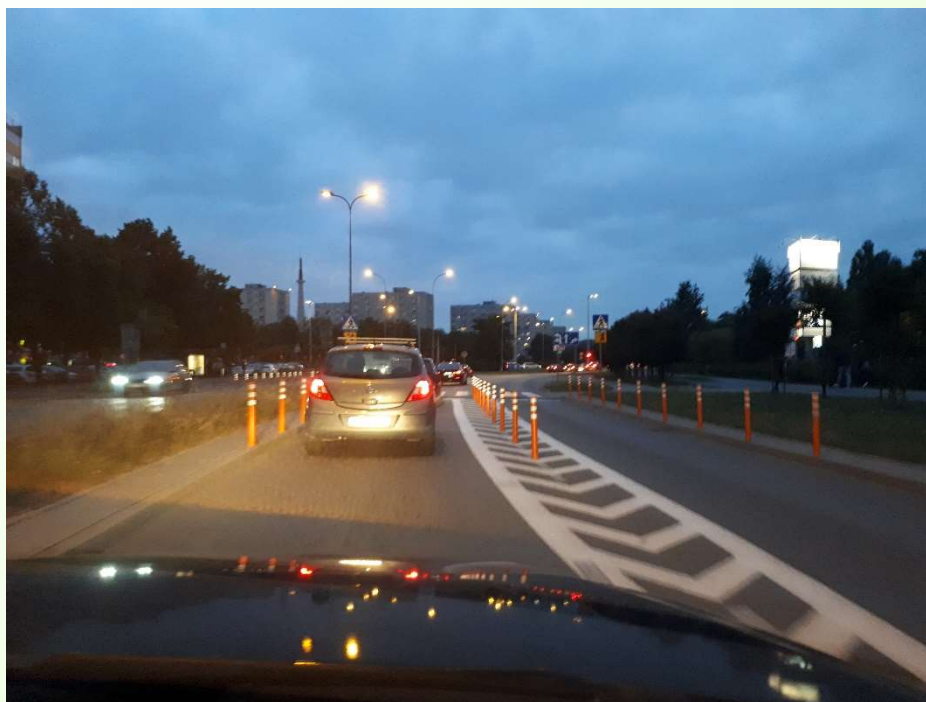


Grunwaldzka - Miszewskiego



Ul. Hallera

12000 PLN



U1. Obrońców Wybrzeża

22000 PLN

V85 52,4-46,1km/h oraz 55,6-46,8km/h

V95 58,7-52,5km/h oraz 61,9-53,8km/h



Sygnalizacja świetlna (PELICAN)



Data zdjęcia: czerwiec 2011

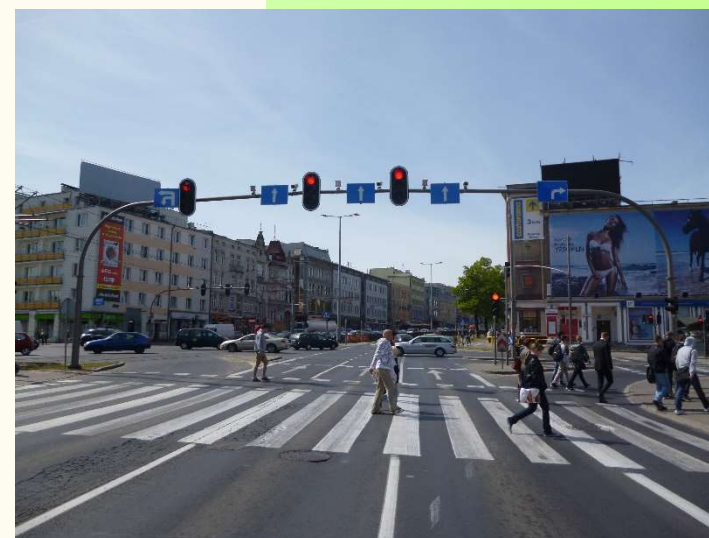
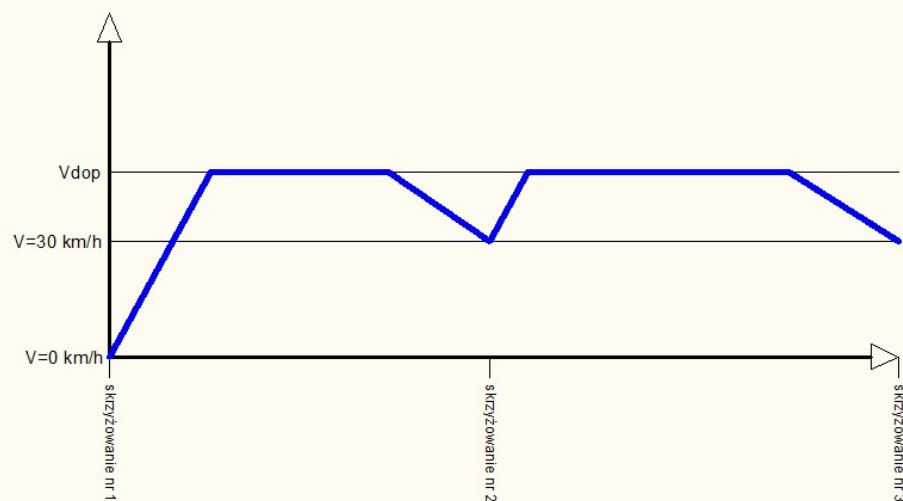
Zdjęcie wykonane

Ul. Subisława



ITS - TRISTAR

Rok	Wypadki	Ranni	Zabici
2011	75	96	2
2012	75	103	2
2013	85	109	5
2014	60	72	1
2015	53	64	1





Finansowanie zmian w Gdańsku:

- działania bieżące – GZDiZ
- działania inwestycyjne (przebudowy, remonty) – GZDiZ, DRMG, GIW-K
- tzw. umowy „16-tkowe” – prywatni inwestorzy
- inne np. środki Rad Dzielnic, sponsorzy



Dlaczego nie sygnalizacje świetlne?

Ul. Czyżewskiego $v_{dop}=40\text{km/h}$
 $v_{\text{śr}}=51,4$ $v_{85}=60,5$
 $v_{95}=67,7$ $v_{\text{max}}=115,2$



Ul. Czyżewskiego

ul. Gospody $v_{dop}=40\text{km/h}$
 $v_{\text{śr}}=40,1$ $v_{85}=47,4$
 $v_{95}=52,6$ $v_{\text{max}}=<70$



Ul. Gospody

20/77 26% zabitych
676/2137 32% rannych

dane z lat 2010-2013



U1. Czyżewskiego



Natężenie ruchu
ok. 12000 P/dobę
ok. 900-1000 P/h w szczycie



U1. Czyżewskiego



*Przekrój 2 (przy przejściu)

Vśr	33,9	----->	27,1 km/h
V85	45,4	----->	35,3 km/h
V95	51,7	----->	40,6 km/h

*Przekrój 1 (między przejściami)

Vśr	47,3	----->	46,7 km/h
V85	57,0	----->	55,2 km/h
V95	64,7	----->	61,4 km/h



Ul. Czyżewskiego



45000 PLN

Natężenie pieszych

*Przeście 1	94	----->	120 osób/h
*Przeście 2	82	----->	96 osób/h
*Przeście 3	148	----->	91 osób/h
*Przeście 4	80	----->	118 osób/h

Czas oczekiwania na przejście przez jezdnię

*Przeście 1	6,2	----->	2,0 sek
*Przeście 2	12,0	----->	2,7 sek
*Przeście 3	11,5	----->	1,9 sek
*Przeście 4	13,0	----->	3,0 sek

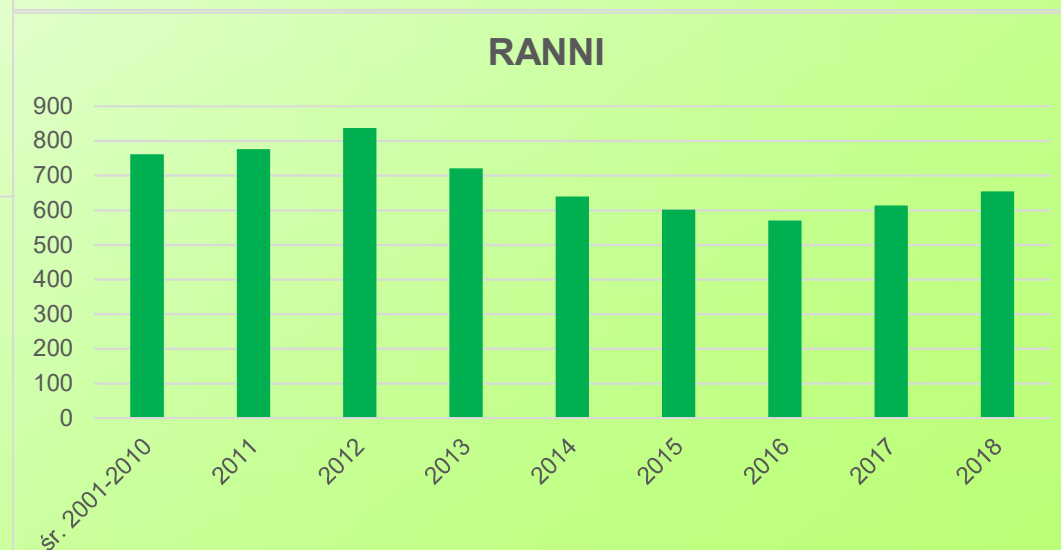
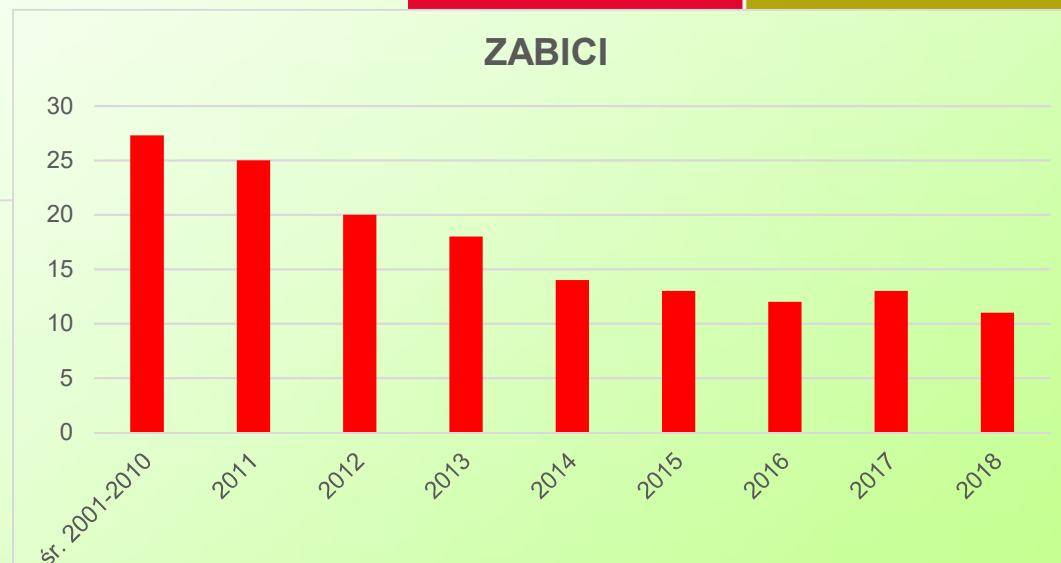
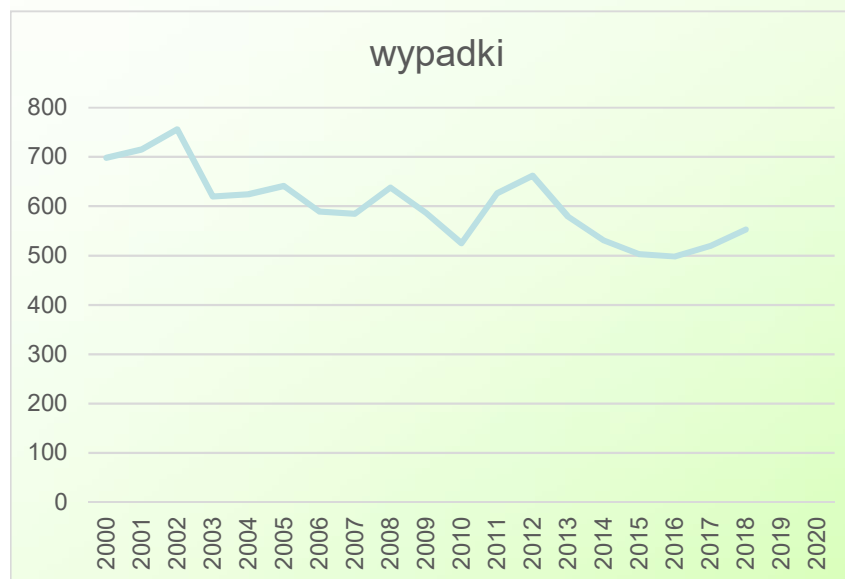
Liczba zatrzymań pojazdów

*Przeście 1	10,6	----->	14,7%
*Przeście 2	11,6	----->	7,9%
*Przeście 3	33,8	----->	4,9%
*Przeście 4	12,1	----->	7,4%

1.12-5.14 – 31 kolizji

5 (5) wypadków

6.14-12.14 – 4 kolizje



ROK 2018 – najmniej zabitych na gdańskich drogach



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

Tomasz Wawrzonek
Gdański Zarząd Dróg i Zieleni

www.gzdiz.gda.pl
tomasz.wawrzonek@gzdiz.gda.pl

Starania KLIR o lepszą legislację Doświadczenia ostatnich lat

XXX - lecie Stowarzyszenia KLIR

listopad 2019



Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu



Forum wymiany wiedzy i doświadczeń

- Organizacja skupiająca inżynierów ruchu z całej Polski
- Działa od 1989 roku
- Naszą misją było i jest podnoszenie wiedzy, doskonalenie zawodowe, uczenie się od najlepszych
- Naszą siłą jest zaangażowanie i pasja ludzi, którzy chcieli i chcą zmienić podejście do bezpieczeństwa ruchu drogowego



Czynny udział w procesie legislacyjnym

- Opiniowanie proponowanych przez Ministerstwo, które zajmuje się ruchem drogowym, zmian w przepisach
- Prezentowanie swojego stanowiska na forach, konferencjach, sympozjach branżowych
- Publikacje w prasie fachowej
- Współpraca z Samorządową Komisją Drogownictwa Miejskiego, OIG Drogownictwa, Polskim Kongresem Drogowym, Polskim Kongresem ITS
- Prace w zespołach roboczych
- Organizowanie seminariów szkoleniowych

Agenda



- ◉ Wprowadzenie
- ◉ Przypomnienie aktualnie obowiązujących aktów prawnych
- ◉ Główne działania KLIR na rzecz poprawy stanu legislacji na przestrzeni ostatnich lat
- ◉ Plany na przyszłość

Wprowadzenie



Obowiązujący stan prawny

- Ustawa z dnia 20.06.1997r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz.U. 2018 poz. 1990) ze zm.

Ta ustawa niedawno
obchodziła 20 urodziny

- Zarządzanie ruchem drogowym
 - > rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. 2003 nr 177 poz. 1729) ze zmianą w 2016r. – **tekst jednolity Dz.U. 2017 poz. 784**

Obowiązujący stan prawny

◎ Znaki i sygnały drogowe

- > rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. 2002 nr 170 poz. 1393) ze zm. – **tekst jednolity Dz. U. 2019 poz. 454**

aktów zmieniających było 10, ostatnie z nich to:

- 29.08.2018r. - Dz.U. 2018 poz. 1656
 - 25.05.2016r. - Dz.U. 2016 poz. 646
 - 08.10.2015r. - Dz.U. 2015 poz. 1313
 - 14.02.2014r. - Dz.U. 2013 poz. 1325
- > rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. 2003 nr 220 poz. 2181) ze zm.

aktów zmieniających było 16, ostatnie z nich to:

- 14.08.2019r. - Dz. U. 2019 poz. 1417
- 28.05.2019r. - Dz. U. 2019 poz. 880
- 29.08.2018r. - Dz.U. 2018 poz. 1657
- 01.07.2017r. - Dz.U. 2017 poz. 1062

Obowiązujący stan prawny

● Drogi publiczne – warunki techniczne

- > rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430) ze zm. – **tekst jednolity Dz. U. 2016 poz. 124**

aktów zmieniających było 7, ostatnie z nich to:

- 13 09 2019r. - Dz.U. 2019 poz. 1643
- 25.03.2015r. - Dz.U. 2015 poz. 329
- 12.07.2014r. - Dz.U. 2014 poz. 856
- 12.02.2014r. - Dz.U. 2014 poz. 186

Potrzeba zmian

- ⦿ Zmiany powinny odpowiadać na rzeczywiste potrzeby i problemy
- ⦿ Ważna jest jakość tworzonych dokumentów
- ⦿ Mimo przekonania, że ustawodawcy nie korzystają z uwag fachowców, KLIR nieustannie zabiera głos w sprawach istotnych dla inżynierii ruchu

Najważniejsze opinie KLIR z ostatnich lat

Zarządzanie
ruchem

Płatne
parkowanie

Wyświetlacze
czasu

Biała Księga
Branży
Drogowej

Urządzenia
transportu
osobistego

Zarządzanie ruchem

- Stowarzyszenie od lat apeluje o takie zmiany przepisów, które zlikwidują możliwość wykonywania projektów organizacji przez osoby nieprzygotowane merytorycznie. W tej chwili jest to jedna z największych bolączek inżynierii drogowej. Stowarzyszenie KLIR podkreśla: „Stworzenie ram prawnych i określenie uprawnień do przygotowania projektów organizacji ruchu drogowego jest obecnie jednym z najważniejszych wyzwań stojących przed Ministerstwem.” Żadna bowiem inna zmiana przepisów nie przyniesie właściwego efektu.
- Stanowisko Zarządu KLIR z dnia 30.05.2014r.

Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu z dużym zadowoleniem przyjęło działania legislacyjne Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju mające na celu unormowanie kilku istotnych spraw związanych z zarządzaniem ruchem drogowym i nadzorem nad tym zarządzaniem. Działania te są zgodne z postulowaną od lat przez Stowarzyszenie koniecznością uregulowania szeregu problemów z jakimi zarządzający ruchem, ale przede wszystkim użytkownicy dróg spotykają się w codziennym korzystaniu z infrastruktury drogowej. Tym niemniej do przygotowywanego Rozporządzenia wnosimy uwagi, które naszym zdaniem pozwolą na to, aby zmienione przepisy były bardziej efektywne w procesie zarządzania ruchem w naszym kraju:

1). Konsekwentnie zmiany proponowane przez Ministerstwo dzielą drogi wewnętrzne na te, które znajdują się w strefie zamieszkania i strefie ruchu oraz pozostałe. O ile w przypadku tych pierwszych możemy mówić o ukierunkowaniu zmian w stronę poprawy na nich jakości organizacji ruchu to absolutnie nieuzasadnione wydaje się pozbawienie prawa do takiej jakości pozostałych dróg wewnętrznych. Tym bardziej, że w naszej ocenie zmiany w ustawie Prawo o Ruchu Drogowym, które rozszerzyły jego obowiązywanie w zakresie wynikającym ze znaków i sygnałów drogowych również poza drogi publiczne i drogi znajdujące się w strefach zamieszkania oraz ruchu wymagają doprecyzowania procedur stawianych tym znakom lub sygnałom właśnie na poziomie Rozporządzenia.

2). Stowarzyszenie KLIR negatywnie ocenia uzupełnienie w §1 ust 2, pkt 2 zapisu „2) projekcie organizacji ruchu” o dopisek „stałej, zmiennej albo czasowej”. Naszym zdaniem wprowadzenie tego typu zapisu musiałoby zostać uzupełnione o podanie definicji określić: „organizacja ruchu stała”, „organizacja ruchu zmienna”, „organizacja ruchu czasowa”. Bez tego uważamy, że wbrew idei autorów zapis ten nie doprecyzowuje pojęcia „organizacja ruchu”, ale wprowadza dodatkowe wątpliwości.

3). Stowarzyszenie KLIR postuluje o wprowadzenie kilku zmian w zapisach projektu Rozporządzenia, które w naszej ocenie wynikają z określenia „podmiotu zarządzającego drogą wewnętrzną” i tak:

- w §1 ust.2 pkt. 2 zmiana powinna brzmieć: "2) projekcie organizacji ruchu stałej, zmiennej albo czasowej - rozumie się przez to dokumentację sporządzoną w celu zatwierdzenia organizacji ruchu przez właściwy organ zarządzający ruchem lub podmiot zarządzający drogą wewnętrzną"
- po pkt.6) należy dodać pkt. 6a) o następującej treści: „w §6 ust. 2 otrzymuje następujące brzmienie: 2. Organizację ruchu na skrzyżowaniach dróg publicznych o różnych organach zarządzających ruchem zatwierdza organ zarządzający ruchem właściwy dla drogi wyższej kategorii, a w wypadku połączenia drogi wewnętrznej z drogą publiczną, organ zarządzający ruchem właściwy dla drogi publicznej. ”

- „„§ 12a. W przypadku drogi wewnętrznej podmiot zarządzający drogą wewnętrzną objętą strefą zamieszkania albo strefą ruchu przeprowadza co najmniej raz na 12 miesięcy kontrolę, o której mowa w § 12 ust. 5.”.

§2. Podmiot zarządzający drogą wewnętrzną objętą strefą zamieszkania albo strefą ruchu, powinien spełnić wymagania określone rozporządzeniem do dnia 1 stycznia 2015 r,”

4). W kolejnej propozycji zmian przygotowywanych przez Ministerstwo nasze Stowarzyszenie dostrzega próbę ograniczenia wprowadzanych zmian wyłącznie do poziomu Rozporządzenia. Uważamy, że powoduje to brak komplementarności zapisów, co w konsekwencji prowadzi do późniejszego chaosu na etapie przygotowywania, a potem wdrażania projektów organizacji ruchu drogowego. Nie inaczej jest również w przypadku tego projektu. Podajemy dwa przypadki, gdzie zapisy projektowanego Rozporządzenia są w sprzeczności z zapisami ustawowymi.

W projektowanym Rozporządzeniu wprowadzono zapis:

w § 2: a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Projekt stałej albo zmiennej organizacji ruchu sporządza się przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, decyzji o pozwoleniu na budowę albo przed zgłoszeniem wykonywania robót.”

Według nas taki zapis będzie miał możliwość weryfikacji jedynie w trybie określonym przez ustawę Prawo budowlane i bez zmian w tym akcie prawnym będzie to zapis nieegzekwowalny.

Podobna sytuacja występuje w przypadku „podmiotu zarządzającego drogą wewnętrzną”. Wprowadzenie takiej definicji wymaga zmian w ustawie Prawo o ruchu drogowym. Przykładowo podajemy zapisy pkt 1 art. 21 tej ustawy, który brzmi „Organ zarządzający ruchem na drogach może zmniejszyć lub zwiększyć, za pomocą znaków drogowych, prędkość dopuszczalną pojazdów obowiązującą na obszarze zabudowanym.” Bez uzupełnienia tego zapisu o „podmiot zarządzający drogą wewnętrzną” podmiot ten nie będzie mógł na swoim terenie zmniejszać lub zwiększać ograniczeń prędkości, a więc również wprowadzić np. strefy zamieszkania, która jak wiadomo wiąże się z ograniczeniem prędkości do 20 km/h.

Reasumując Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu uznając kierunek przygotowywanych zmian prawnych za właściwy dostrzega szereg bardzo istotnych mankamentów w projekcie Rozporządzenia, które w naszej ocenie spowodują bardzo negatywne konsekwencje prowadzące wypaczenia celu prowadzonych prac legislacyjnych. W związku z powyższym wnosimy o uwzględnienie zmian i uwag proponowanych przez Stowarzyszenie.

Na koniec apelujemy o rozpoczęcie prac nad innym niezwykle ważnym aspektem mającym bezpośrednie odbicie na jakości funkcjonującej w naszym kraju organizacji ruchu. Żadne zmiany w przepisach nie przyniosą właściwego efektu, jeżeli za opracowanie projektów na ich podstawie odpowiadać będą osoby nieprzygotowane merytorycznie. Niestety uważamy, że w chwili obecnej jest to jedna z największych bolączek w inżynierii drogowej w Polsce. Uważamy, że stworzenie ram prawnych i określenie uprawnień do przygotowywania projektów organizacji ruchu drogowego jest obecnie jednym z najważniejszych wyzwań stojących przed Ministerstwem. Wyzwań oczekiwanych przez całe środowisko inżynierów ruchu w kraju.

Płatne parkowanie

- ◎ Stowarzyszenie KLIR od ponad ćwierć wieku bacznie przygląda się parkowaniu, w tym także płatnemu, jako ważnemu narzędziu zarządzania ruchem drogowym
- ◎ Szereg referatów i dyskusji w tym temacie miało miejsce podczas wielu naszych seminariów:
 - > Łomża 1991r.
 - > Olsztyn 1992r.
 - > Kraków, Rzeszów 1993r.
 - > Oborniki Śląskie 2001r.
 - > Bielsko-Biała, Częstochowa 2003r.
 - > Kielce 2007r.
 - > Tuchów 2014r.
- ◎ Stanowisko Zarządu KLIR z dnia 21.02.2015r.

- W sprawie: „Wysokości stawek opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania (pierwsza godzina i kolejne) oraz rocznych wpływów do budżetu jednostki samorządu terytorialnego uzyskiwanych z tego tytułu;” należy zauważyć, że:

Dawniej:

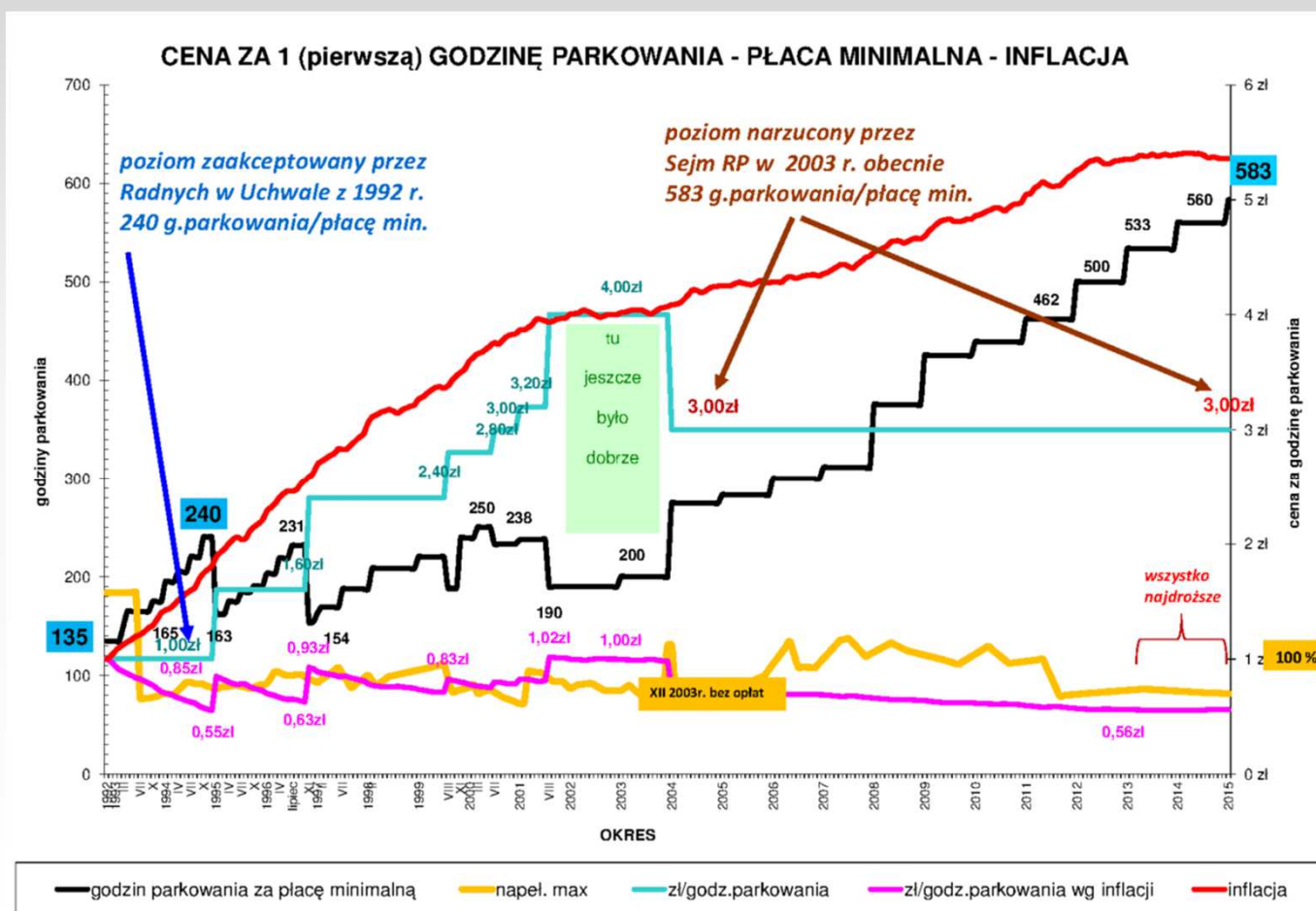
do lutego 1993 r. - art. 13 ust. 2a ustawy o drogach publicznych „**gmina może określić miejsca** poza drogami krajowymi(!), **w których pobiera się opłaty za parkowanie pojazdów, wysokość tych opłat, sposób ich pobierania oraz przeznaczenie**” *(Radni wiedzieli co jest dla ich gminy najlepsze i jak kształtować zależność pomiędzy podażą a popytem na parkowanie a co za tym idzie na sposób korzystania z przestrzeni komunikacyjnej swojej gminy.)*

Obecnie:

art. 13b ust. 4 ustawy o drogach publicznych „Rada gminy (rada miasta), ustalając strefę płatnego parkowania: 1) ustala wysokość stawek opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, **z tym że opłata za pierwszą godzinę parkowania pojazdu samochodowego nie może przekraczać 3 zł;**” *(i tak jest od ponad dziesięciu lat! a liczba aut prawie się podwoiła) (Posłowie postanowili pokazać Radnym jak kształtować zależność pomiędzy podażą a popytem na parkowanie a co za tym idzie jak „wpływać” na zrównoważoną mobilność.)*

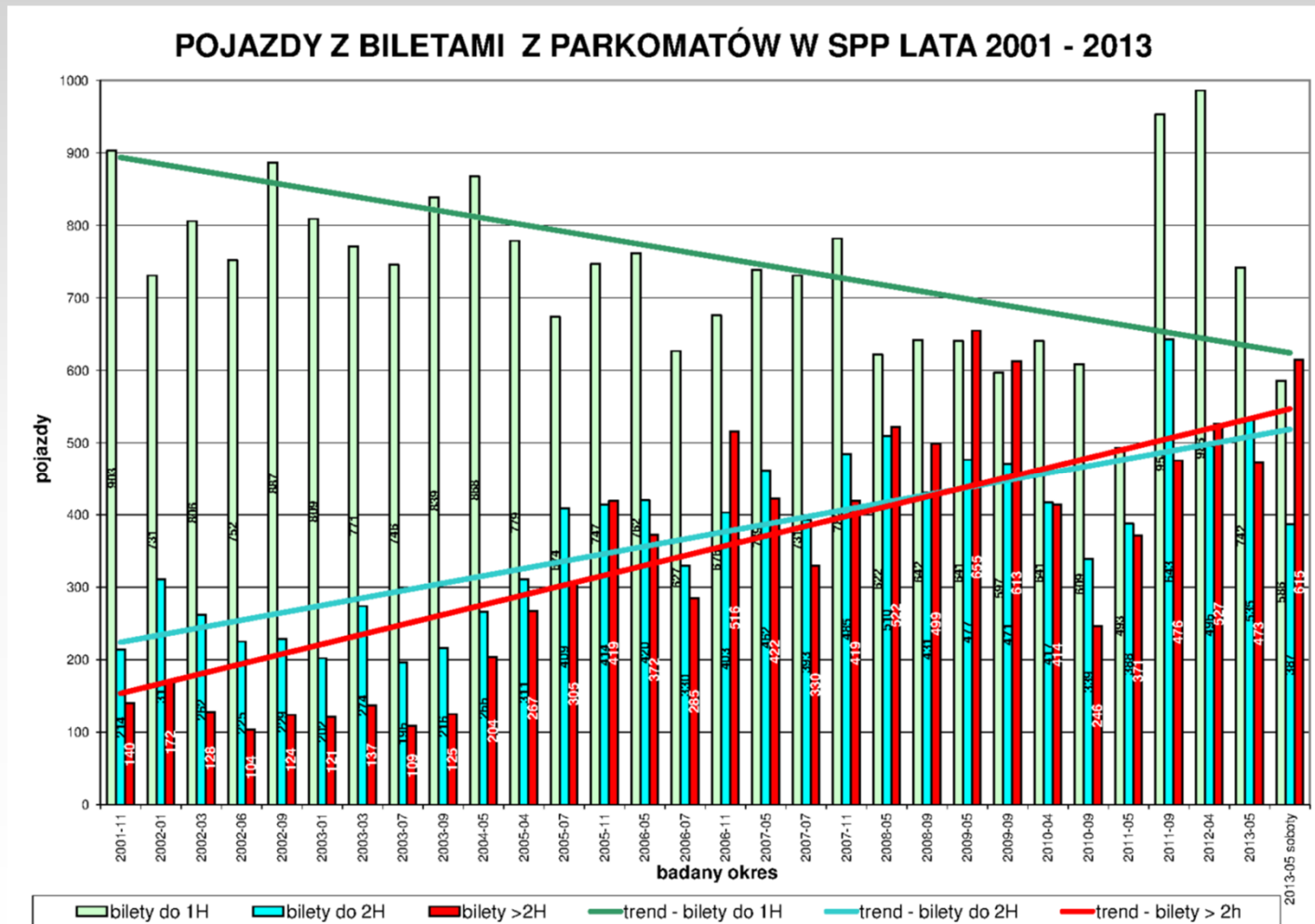
SKUTKI OBSTRUKCJI CENOWEJ

- obecnie - w 2015 r.- wg inflacji, cena godziny parkowania jest warta tyle **samo co 20 lat temu !!!**, a za płacę minimalną można kupić 583 godziny parkowania - **czyli grubo ponad 2 razy więcej niż 20 lat temu !!!**
- ergo **cena nie jest w Polsce elementem zmniejszania popytu na parkowanie** – a co za tym idzie ograniczania używania auta na rzecz np. transportu publicznego



REDUKCJA ROTACJI NA MIEJSCACH POSTOJOWYCH

- rozwój bardzo złych tendencji; **wzrost postojów długotrwałych** kosztem malejącej rotacji na miejscach postojowych (MP)
- ergo **sytuacja odwrotna do zamierzonej w UE poprawy zrównoważonej mobilności**



- W sprawie: „wysokości opłaty dodatkowej nakładanej w przypadku nie uiszczenia opłaty za postój pojazdu w strefie płatnego parkowania oraz rocznych wpływów do budżetu jednostki samorządu terytorialnego, uzyskiwanych z tego tytułu; oraz zasad wyznaczania miejsc przeznaczonych na postój pojazdów w strefie płatnego parkowania. Czy miejsca te wyznaczane są znakiem pionowym i poziomym zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220. poz. 2181, z późn. zm.).” należy zauważyć, że:

Dawniej:

„czerwona książeczka”: 5.2.50 „Znak D-44 „strefa parkowania” (rys. 5.2.50.1) stosuje się w celu wskazania **strefy (i słowo strefa było tutaj kluczowe !)**, w której w ciągu całej doby lub **w określone dni tygodnia** lub w określonych godzinach za postój pobierana jest opłata.

W strefie oznakowanej znakiem D-44 postój w czasie wskazanym na znaku, bez wniesienia opłaty jest zabroniony. (Było nienajgorzej – strefę można było oprzeć o minimum znaków tj. D-44 i D-45 i można było sytuację poprawiać poprzez wsparcie dla redukujących zbędne znaki)

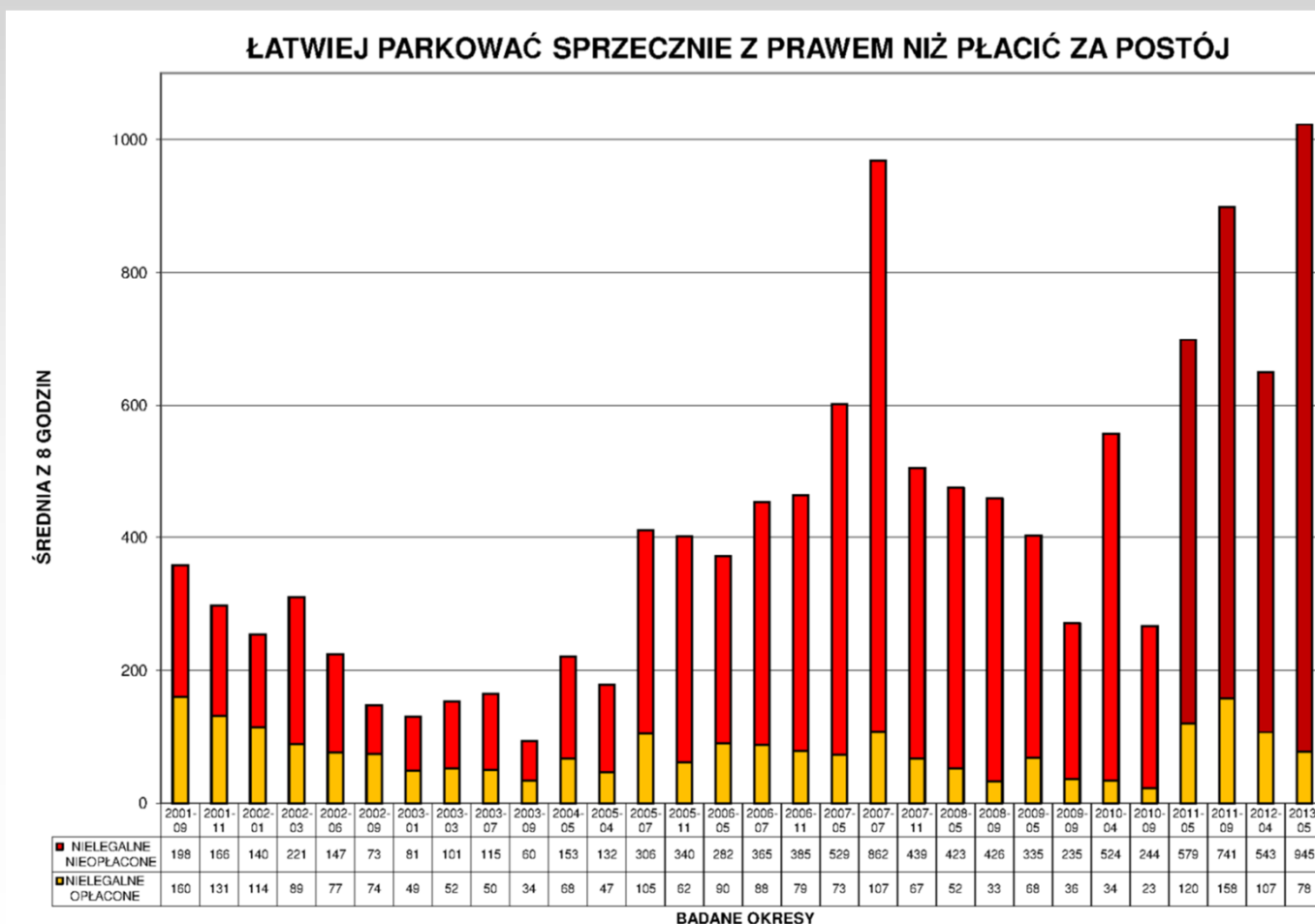
Obecnie:

Znak D-44 „strefa **płatnego** parkowania” (rys 5.2.50.1) stosuje się w celu wskazania strefy, w której **w określone dni robocze**, w określonych godzinach lub całodobowo pobierana jest opłata za postój pojazdu samochodowego. **(I tak miasta targowe mogą sobie pomarzyć o zarządzaniu parkowaniem np.: w soboty i niedziele, a wtedy to indywidualni zwiedzający przyjeżdżają na targi najchętniej.)**

W strefie oznakowanej znakiem D-44 miejsca dla postoju pojazdu samochodowego wyznacza się znakami pionowymi określonymi w pkt 5.2.18 (znak D-18 „parking”) oraz znakami poziomymi określonymi w załączniku nr 2 do rozporządzenia w: pkt 5.2.4 (linia P-18 „stanowisko postojowe”), pkt 5.2.5 (linia P-19 „pas postojowy”), pkt 5.2.6 (linia P-20 „stanowisko postojowe zastrzeżone”) i pkt 5.2.9.2 (symbol P-24 „miejsce dla pojazdu osoby niepełnosprawnej”).

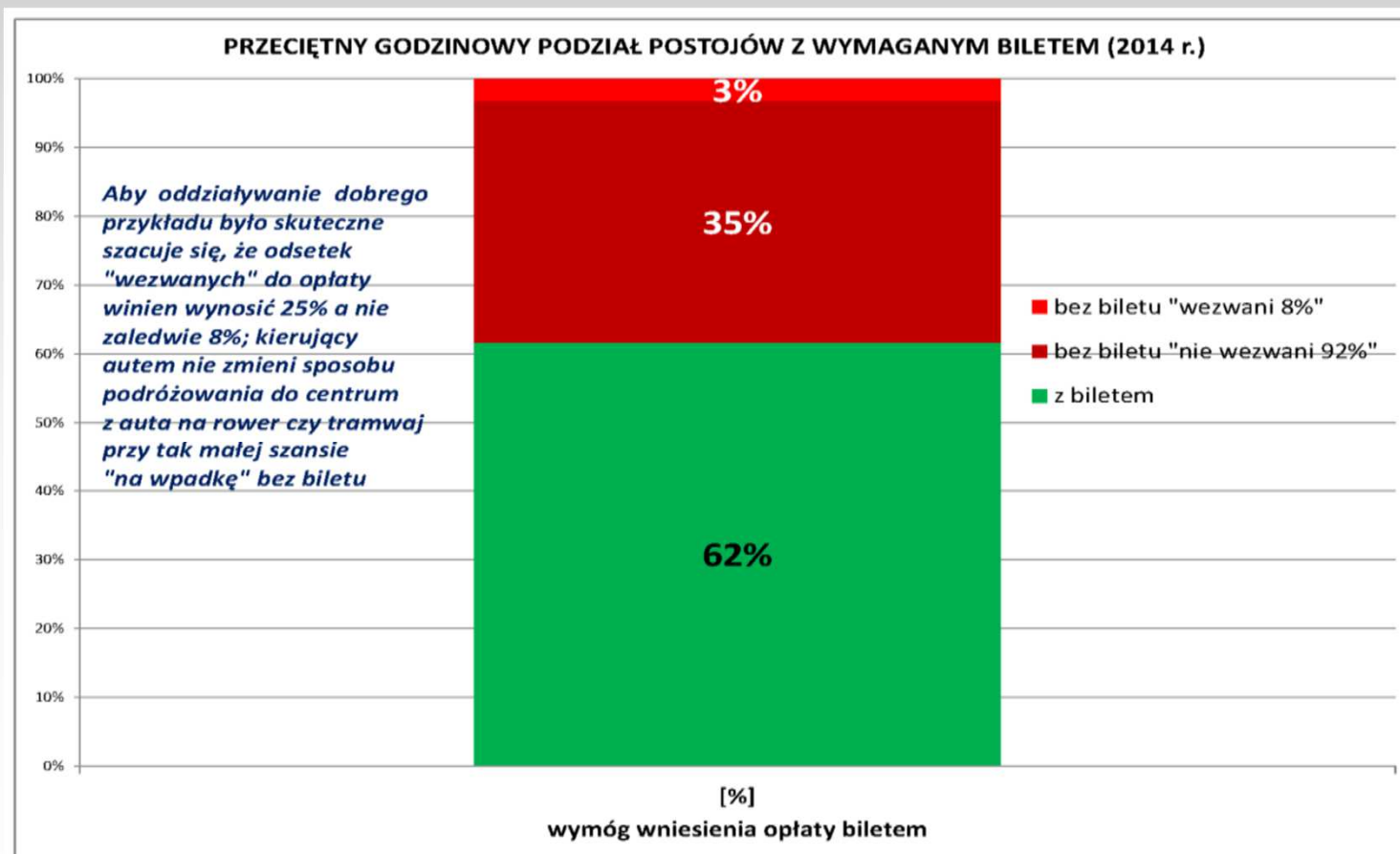
NIE MA TO JAK ZNAKI

- przestrzeń bezkarności dla parkujących sprzecznie z prawem bez opłaty - obecnie jest to co 15 parkujący, **niebawem zabraknie miejsc nielegalnych !**
- ergo **nie liczba znaków a zwykle i konsekwentne egzekwowanie przepisów jest decydujące**



EGZEKUCJA OPŁAT A WYBÓR SPOSOBU PODRÓŻY

- niecałe 2/3 parkujących płaci za postój – **pozostałym opłaca się użyć auta – jest to o cenę postoju w strefie tańsze od biletu na autobus czy tramwaj**



USTAWA - PRAWO O RUCHU DROGOWYM - proponowane zmiany

- Art. 46. ust. 2. Kierujący pojazdem, zatrzymując pojazd na jezdni jest obowiązany ustawić go jak najbliżej jej krawędzi oraz równoległe do niej, {chyba, że znaki drogowe nakazują inaczej}.
- Uzasadnienie: są przypadki placyków lub innych nietypowych miejsc na jezdni, gdzie postój należy organizować w sposób szczególny.



USTAWA - PRAWO O RUCHU DROGOWYM - proponowane zmiany

- Art. 47. ust. 1. Dopuszcza się zatrzymanie lub postój na chodniku kołami jednego boku lub przedniej osi pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 2,5 t, {jedynie w miejscach wyznaczonych znakami,} pod warunkiem, że:
- Uzasadnienie: należy dążyć do jednoznacznego uporządkowania możliwości ingerencji pojazdu w przestrzeń pieszego



USTAWA - PRAWO O RUCHU DROGOWYM - proponowane zmiany

- 3) pojazd umieszczony {także częściowo} na chodniku nie tamuje ruchu pojazdów na jezdni.
- Uzasadnienie: pojazd może tamować ruch nie tylko, gdy stoi przednią osią na chodniku, tu ruch w obu kierunkach



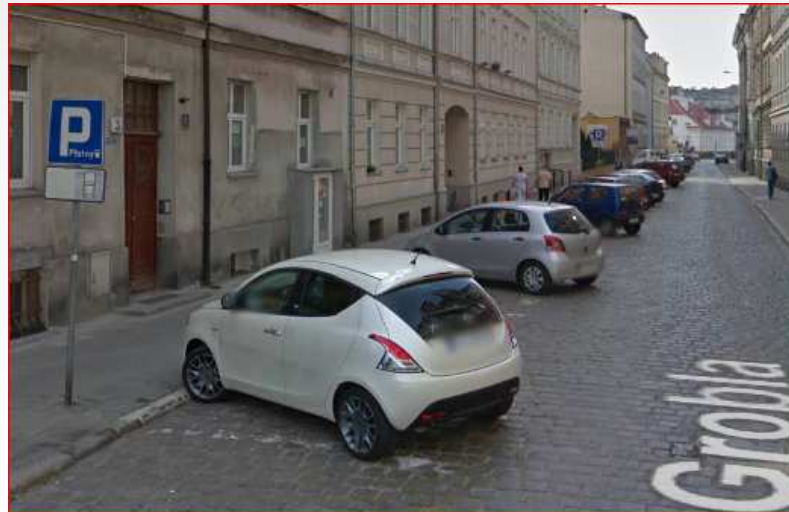
USTAWA - PRAWO O RUCHU DROGOWYM - proponowane zmiany

- Art. 49. ust. 1. Zabrania się zatrzymania pojazdu: (...)
- 7) na jezdni przy jej lewej krawędzi, z wyjątkiem zatrzymania lub postoju pojazdu na obszarze zabudowanym na drodze jednokierunkowej, lub na jezdni dwukierunkowej o małym ruchu, {lub miejsc gdzie jest dopuszczony postój;}
- *Uzasadnienie: organizator ruchu powinien mieć możliwość dostosowania postoju pojazdów w nietypowych sytuacjach*



USTAWA - PRAWO O RUCHU DROGOWYM - proponowane zmiany

- 2. Zabrania się postoju: (...)
- {6} w sposób inny niż nakazany znakami drogowymi.}
- Uzasadnienie: jednym z najczęściej łamanych przepisów jest postój sprzeczny ze sposobem wskazanym na tabliczkach T-# pod D-18 – kierowcy nie traktują tego poważnie, uznając, że te tabliczki wiszą "tak dla jaj" (– to nie moje auto!)



Rozporządzenie ministrów infrastruktury oraz spraw wewnętrznych i administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych - proponowane zmiany.

ZNAKI DROGOWE POZIOME

par. 85 (...)

2. Znaki drogowe poziome są barwy białej, żółtej, { i czerwonej - przy czym barwa czerwona może być stosowana wyłącznie dla oznaczania miejsc gdzie obowiązuje zakaz zatrzymywania się pojazdów, }

Uzasadnienie: czerwona barwa, linie ciągłe lub przerywane (przy obu zakaz zatrzymywania się z tym, że ta druga przekraczalna) np: na krawężniku jezdni wielopasowej, gdzie jadący samochodem osobowym pasem wewnętrznym nie ma szansy dojrzeć znaku B-36 bo jest on przesłaniany przez TIR'y jadące pasem zewnętrznym - próba zatrzymania się kończy się dyskusją "znaku pionowego nie widziałem - to skąd miałem wiedzieć, że tu jest zakaz"; barwa czerwona uściśli wszystkie te miejsca, gdzie cwaniacy dowodzą, że znak B-39 obowiązuje "od słupka" a oni stoją przecież tuż przed słupkiem.



Linie w kolorze czerwonym znakomicie zastąpią "koperty z napisem WJAZD" do oznaczania wjazdów bramowych lub miejsc odbioru śmieci; oznaczenie zakazu wszędzie tam, gdzie fizyczne przeszkody są wykluczone, w tym np. "początki i końce" skrzyżowań itp.



Wyświetlacze czasu

- W dniu 27 listopada 2014 r. na seminarium w Grudziądzu, po wysłuchaniu referatów i przeprowadzeniu dyskusji panelowej, Zarząd Stowarzyszenia KLIR przyjął stanowisko w sprawie odliczników czasu pozostającego do wyświetlania sygnałów zielonego lub czerwonego w drogowej sygnalizacji świetlnej.
- W dniach 13-14 października 2016r. w Krakowie odbyło się I Ogólnopolskie Forum Specjalistyczne „Sygnalizacja świetlna 2016” z udziałem Prezesa i członków Stowarzyszenia KLIR w Radzie Programowej. Sformułowano wnioski w zakresie stosowania wyświetlaczy czasu w sygnalizacji świetlnej i przestano je do Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa.
- Stanowisko Zarządu KLIR z dnia 26.10.2016r.

- Problem wyświetlaczy (odliczników, liczników czasu) czasu pozostałego do zakończenia sygnału zielonego i czerwonego budzi wieloletnie emocje. Wydaje się, że obecnie możemy już mówić o pewnej polaryzacji stanowisk.
- Z jednej strony są przedstawiciele branży drogowej i środowiska związanego z szeroko rozumianym bezpieczeństwem ruchu drogowego głośno wyrażający swoje negatywne stanowisko dla tego rozwiązania przedstawiając zagrożenia jakie ono może ze sobą nieść.
- Z drugiej strony są kierowcy, którzy wskazują na poprawę komfortu jazdy i rzekomą poprawę przepustowości, jaką tego typu urządzenia dają.

W tej sytuacji Stowarzyszenie KLIR stoi na stanowisku, że jakakolwiek ostateczna decyzja Ministerstwa powinna zostać poprzedzona badaniami rzeczywistego wpływu wyświetlaczy czasu na takie aspekty ruchu drogowego jak jego: bezpieczeństwo, przepustowość, komfort. Czynniki te wymieniono nieprzypadkowo w takiej kolejności. Biorąc pod uwagę, że nie widać przesłanek, które wymuszałyby na Ministerstwie konieczności szybkiego procedowania tych zmian, a jednocześnie mając na względzie potencjał intelektualny i merytoryczny wielu jednostek naukowo – badawczych w Polsce, które z powodzeniem mogłyby przygotować rzeczową ekspertyzę wpływu wyświetlaczy na ruch drogowy z niepokojem dostrzegamy swoistą „drogę na skróty”, które Ministerstwo przyjęło w procesie dopuszczenia do stosowania przedmiotowych urządzeń. W naszej ocenie jest to tym bardziej błędne podejście, że dotychczas opublikowane eksperymenty badawcze w tym temacie przygotowane przez Zarząd Dróg Miejskich w Grudziądzu czy Politechnikę Śląską wykazują negatywny wpływ wyświetlaczy na zachowania kierowców. Trzeba jednocześnie podkreślić, że tego typu urządzeń w proponowanym zakresie funkcjonowania nie używa się w żadnym z przodujących w kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego krajów Europy. Z drugiej strony ich liczba na polskich drogach jest na tyle duża, że stanowiłaby niewątpliwie wystarczającą próbę badawczą do rzetelnej ekspertyzy mogącej ocenić ich rzeczywisty wpływ na warunki i bezpieczeństwo ruchu drogowego. Zważywszy, że nie jest nam znane tego typu opracowanie w krajach Unii Europejskiej tracimy przy okazji możliwość eksportowania tego typu wiedzy, także na inne kraje.

- W kontekście wymienionych wyżej argumentów uzasadnienie Ministerstwa do przygotowywanego aktu prawnego podkreślające zalety wyświetlaczy w naszej ocenie jest co najmniej kontrowersyjne.
- Mając powyższe na uwadze **Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu negatywnie opiniuje przygotowywane zmiany legislacyjne**, nawet uwzględniając fakt, że w dotychczasowych naszych stanowiskach podkreślaliśmy, że widzimy możliwość ograniczonego stosowania wyświetlaczy czasu pozostałego np. w sygnalizacjach dedykowanych komunikacji zbiorowej (tramwaj, autobus), w sygnalizacjach wahadłowych sterujących ruchem w miejscach zawężeń jezdni np. spowodowanych pracami drogowymi czy na niektórych przejściach dla pieszych.
- Niezależnie od negatywnej opinii, jeżeli Ministerstwo nie uzna powyższych argumentów za wystarczające do zmiany formuły rozstrzygnięcia tematu wyświetlaczy i będzie kontynuowało prace legislacyjne w dotychczasowej formie Stowarzyszenie KLIR wniosło uwagi techniczne do procedowanego Rozporządzenia.

- Od dnia 01.07.2017r. obowiązuje nowelizacja rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 maja 2017r. zmieniająca rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach – w zakresie wprowadzenia „czasoumilaczy”.



- A czy postulaty *KLIR* zostały przez ustawodawcę uwzględnione?
- Można powiedzieć, że w zasadzie nie. Przede wszystkim rozporządzenie nawet słowem nie wspomina o warunkach technicznych do stosowania wyświetlaczy, nie określa zasad nadzoru poprawności pracy wyświetlacza ani zasad spójności wyświetlanych sygnałów.

Biała Księga Branży Drogowej



- „Biała Księga Branży Drogowej” to wspólna inicjatywa partnerskich organizacji branżowych:
 - ✓ Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa
 - ✓ Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa
 - ✓ Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych
 - ✓ Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa
 - ✓ Sekcji Krajowej Drogownictwa NSZZ „Solidarność”
 - ✓ Stowarzyszenia Inżynierów Doradców i Rzeczoznawców
 - ✓ Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP
 - ✓ Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu
 - ✓ Stowarzyszenia Polski Kongres Drogowy.
- Niniejszy dokument zawiera postulaty zarówno ogólne, odnoszące się do strategicznych problemów dotyczących polityki Państwa w obszarze całej polityki transportowej, a zwłaszcza drogownictwa, jak i bardziej szczegółowe, istotne dla poszczególnych środowisk. Pokazuje jak wiele negatywnych zjawisk jest mocno zakorzenionych w praktyce od wielu lat. Te wadliwe praktyki trzeba sukcesywnie eliminować. „Biała Księga” przedstawia rekomendacje pożądanych kierunków tych zmian.

W dniu 27 stycznia 2016r. w PAP w Warszawie odbyła się konferencja prasowa poświęcona prezentacji **Białej Księgi Branży Drogowej**. Publikacja, w tworzeniu której uczestniczyliśmy, stanowi wspólny głos środowiska drogowego działającego na rzecz rozwoju i unowocześnienia polskiej infrastruktury drogowej.



Przedstawiciele organizacji branżowych związanych z budownictwem drogowym przekazali także „Białą Księgę” wiceministrowi infrastruktury i budownictwa Jerzemu Szmitowi. Egzemplarze „Białej Księgi” wysłano również m.in. do ministrów: Finansów, Ochrony Środowiska, Infrastruktury i Budownictwa, Skarbu Państwa, Prezesa NIK, Sekretariatu Sejmowej Komisji Infrastruktury i Dyrektora Generalnego GDDKiA.



1. ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU DROGOWEGO

Opis problemu:

Pomimo trwałej tendencji zmniejszania się tragicznego wskaźnika liczby ofiar śmiertelnych wypadków, polskie drogi wciąż zaliczają się do najbardziej niebezpiecznych w Europie. Poprzedni rząd powołał „pełnomocnika rządu ds. regulacji i harmonizacji obszaru bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego” w randze sekretarza stanu, ale ta skomplikowana nazwa miała raczej ukryć niewielkie kompetencje tego stanowiska. Jest to krok w dobrym kierunku, ale nie rozwiązuje kwestii powołania agencji odpowiadającej za politykę bezpieczeństwa ruchu drogowego, co jest o wiele istotniejsze od budzących ogromne emocje i zażarte dyskusje spraw karania pijanych kierowców czy uprawnień pieszych w ruchu drogowym.

Rekomendacja:

Zacząć trzeba od jasnego zdefiniowania wyposażonej w duże kompetencje instytucji, która odpowiada za zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego. Konieczność przebudowy i zaktywizowania Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

2. WPROWADZENIE JEDNOLITEGO SYSTEMU POBORU OPŁAT ZA KORZYSTANIE Z DRÓG KRAJOWYCH

Opis problemu:

W zakresie utrzymania znaczące środki mają pochodzić z poboru opłat na drogach krajowych, który wymaga zwiększenia efektywności. Obecnie pobierane są opłaty za przejazd niektórymi drogami krajowymi w sposób manualny i elektroniczny przez administrację drogową i koncesjonariuszy. Mamy różne systemy opłat za korzystanie z dróg przez pojazdy ciężarowe i osobowe. Tradycyjny sposób pobierania opłat powoduje poważne utrudnienia w ruchu pojazdów w niektórych okresach roku. W przypadku pojazdów ciężarowych istotnym problemem są również różne systemy poboru opłat na drogach zarządzanych przez GDDKiA i koncesjonariuszy. Do tego dochodzi brak interoperacyjności polskiego systemu z systemami stosowanymi w innych krajach (np. w Niemczech). Brak planów na wdrożenie zintegrowanego i spójnego systemu poboru opłat jest uciążliwy dla użytkowników dróg i generuje straty dla Skarbu Państwa.

Rekomendacja:

Konieczne jest wprowadzenie ujednoliconego nowoczesnego elektronicznego systemu opłat na wybranych drogach krajowych oraz podjęcie działań mających na celu wprowadzenie ułatwień dla użytkowników dróg poruszających się w Polsce i innych krajach. W tym celu potrzebne jest wykonanie rzetelnej analizy technicznej możliwych rozwiązań również pod kątem umów z koncesjonariuszami i optymalny wybór metody poboru.

3. ZWIĘKSZENIE WYMAGAŃ WOBEC PROJEKTANTÓW ORGANIZACJI RUCHU

Opis problemu:

W obecnym stanie prawnym do wykonania projektu drogi lub jej wyposażenia, np. w sygnalizację, potrzebne są uprawnienia budowlane i elektryczne, natomiast projekt organizacji ruchu może wykonać każdy! Kwestia uprawnień do tworzenia projektów organizacji ruchu na drogach wymaga uregulowania.

Rekomendacja:

Należy zmienić przepisy Rozporządzenia 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 drogach w kierunku określenia uprawnień niezbędnych dla wykonywania funkcji projektanta organizacji ruchu.

4. WPROWADZENIE ZMIAN OZNAKOWANIA PARKOWANIA POJAZDÓW W TERENIE ZABUDOWANYM

Opis problemu:

W latach 70-tych XX wieku, przy niewielkim zmotoryzowaniu społeczeństwa, zezwolono na parkowanie samochodów na chodnikach, za wyjątkiem miejsc oznakowanych zakazem. Z czasem stało się to ogromnym utrudnieniem. Wprowadzono płatne strefy parkowania, w których wskazuje się często na zbędną, zbyt dużą liczbę znaków oraz równie często na zbędne oznakowanie poziome miejsc do parkowania - mające jedynie usprawiedliwiać pobór opłat za czas postoju, które to opłaty i tak pozostają na niezmiennym i niepotrzebnie ustawowo usztywnionym poziomie od 12 lat.

Rekomendacja:

Sugerowana zmiana dotyczy likwidacji parkowania pojazdów na chodnikach, w przeciwieństwie do obecnych uregulowań. Zasadą powinien być zakaz parkowania na chodnikach a wyjątkiem parkowanie dopuszczone za pomocą znaków ściśle wskazujących sposób organizacji postoju. Postulowana jest likwidacja zbędnych znaków D-44 i D-45 „strefa parkowania” z równoczesnym powrotem do oznakowania obszarów parkowania za pomocą znaków B-39 i B-40 „strefa ograniczonego postoju” - gdzie opłata za czas postoju jest jedną z form ograniczania tego czasu - wszystkie pojazdy zaparkowane w obszarze takiej strefy, w pasie drogi publicznej mają podlegać opłacie, a inne formy łamania przepisów drogowych winny być dodatkowo egzekwowane w standardowym postępowaniu mandatowym.

5. PRAWNE UREGULOWANIE FUNKCJONOWANIA SYSTEMÓW ITS (INTELIGENTNYCH SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH)

Opis problemu:

Dzisiaj „dynamiczne” sterowanie ruchem za pomocą sygnalizacji świetlnych wykorzystuje niejednoznaczne prawo. Technika pozwala na zmiany programów zależnie od ruchu, zmiany faz ruchu itp. Natomiast prawo wymaga zatwierdzania tych działań.

Rekomendacja:

Zatwierdzaniu powinna podlegać wyłącznie organizacja ruchu oraz tzw. parametry bezpieczeństwa takie jak: grupy kolizyjne i czasy międzyzielone.

6. ZLIBERALIZOWANIE ZASAD STOSOWANIA FIZYCZNYCH ELEMENTÓW USPOKAJANIA RUCHU DROGOWEGO

Opis problemu:

Obecne przepisy dotyczące możliwości stosowania fizycznych elementów uspokojenia ruchu są archaiczne i w niezrozumiały sposób ograniczają możliwość ich stosowania przede wszystkim w miejscach najbardziej niebezpiecznych (skrzyżowania, przejścia dla pieszych itp.). Dotyczy to m.in. stref TEMPO 30, co szczególnie ogranicza możliwość skutecznych działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zmiana przepisów urealnijająca je do występujących potrzeb pozwoliłaby w sposób skokowy w terenach zabudowanych ograniczyć liczbę ofiar wypadków.

Rekomendacja:

Zmianie powinny ulec przepisy Rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

Znaki D-51a i D-51b



- Kolejny raz Ministerstwo zaproponowało zmiany bez analiz obrazujących problem i jego skalę, pokazując subiektywne podejście do wprowadzania zmian legislacyjnych.
- Odnosząc się do formy graficznej znaku w stanowisku z dnia 25.02.2019r. Zarząd KLIR wypowiedział się negatywnie co do umieszczania Symbolu znaku B-33 w obrębie znaku D-51, jak również co do zapisów wskazujących na konieczność stałej prędkości dopuszczalnej w ciągu doby na odcinku objętym pomiarem.
- Sugestie zostały uwzględnione przez Ministerstwo.

Urządzenia transportu osobistego

Stanowisko Zarządu KLIR z dnia 05.09.2019r.

- Uważamy, że generalna zasada jaką Ministerstwo kierowało się przy ustalaniu lokalizacji w infrastrukturze drogowej urządzeń transportu osobistego (UTO) jest słuszna. Zgadza się, że najwłaściwszym miejscem dla tych urządzeń jest infrastruktura rowerowa, czy nawet jezdnie z prędkością ograniczoną do 30 km/h. Jazda po chodniku powinna być wyjątkowa i szczegółowo obwarowana regulacjami chroniącymi głównego użytkownika chodnika czyli pieszego.
- Proponujemy istotną zmianę do pkt 47b, który w naszej ocenie powinien brzmieć: 47b) urządzenie transportu osobistego – urządzenie konstrukcyjnie przeznaczone do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym urządzeniu, o szerokości nieprzekraczającej w ruchu 0,9 m, długości nieprzekraczającej 1,25 m, masie własnej nieprzekraczającej 20 kg **w tym** wyposażone w napęd elektryczny, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy **poniżej** 25 km/h.
- Takie rozwiązanie pozwoli rozszerzyć definicję UTO także na odmiany pozbawione napędu elektrycznego, a co za tym idzie „przenieść” je z chodników na pozostałą infrastrukturę drogową i uregulować ich wzajemne korelacje z pieszymi na chodnikach i ciągach pieszych.

Inne działania

- ◉ Poza opiniowaniem przedstawianych nam do konsultacji projektów zmian aktów prawnych, *KLIR* w swoich opiniach przedstawia zwykle szersze podejście do danego tematu proponując własne rozwiązania.
- ◉ Zabieramy głos na licznych konferencjach, licząc na to, że będzie on usłyszany przez uczestniczących w tychże konferencjach przedstawicieli strony odpowiedzialnej za kształt prawa.
- ◉ Prezes *KLIR* na ostatnich warsztatach w Kroczykach zaprezentował propozycje zmian w ustawie Prawo o Ruchu Drogowym, pod nazwą „Pakiet dla pieszych”.

- Przykładem na to, jak wiele jest jeszcze do zrobienia, jest pomijanie środowiska inżynierów ruchu drogowego w procesie konsultowania projektów zmian do rozporządzeń związanych z warunkami technicznymi dla dróg, drogowych obiektów inżynierskich, skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi.
- Ostatnia nowelizacja warunków technicznych dla dróg, tj. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2019 poz. 1643), wyeliminowała z tego aktu prawnego możliwość kształtowania pasa drogowego w strefie zamieszkania – bez podziału na jezdnie i chodniki, a samo pojęcie „strefa zamieszkania” zniknęło z rozporządzenia.
- W przypadku przepisów określających warunki techniczne dla skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi – dotyczą one zarówno zarządców dróg publicznych jak i organów zarządzających ruchem ,ale ich zdanie nie jest brane pod uwagę.

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych lub bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie oraz warunków technicznych użytkowania tych obiektów z dnia 03.07.2015r.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt			
Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Zarządcy infrastruktury kolejowej	11	Urząd Transportu Kolejowego	Bezpośrednie
Zarządcy dróg			Bezpośrednie
Organy zarządzające ruchem na drogach			Bezpośrednie
Licencjonowani przewoźnicy kolejowi	105	Urząd Transportu Kolejowego	Bezpośrednie
Użytkownicy przejazdów			Bezpośrednie /poprawa bezpieczeństwa/
Producenci urządzeń i nawierzchni przejazdowych	ok. 40	Rynek	
5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji			
Projekt w ramach konsultacji publicznych zostanie przedstawiony następującym podmiotom:			
1) PKP S.A.			
2) PKP PLK S.A.			
3) PKP CARGO S.A.			
4) PKP INTERCITY S.A.			
5) Przewozy Regionalne Sp. z o.o.			
6) Koleje Mazowieckie Sp. z o.o.			
7) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych			
8) Związek Pracodawców Kolejowych			
9) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego			
10) Railway Business Forum			

Projekt
procedowany
w latach 2011-2015,
publikator Dz.U.
2015 poz. 1744

Z ciekawostek...



Departament Zarządzania
Ruchem

DZR.ZIR.443.2.2017

Warszawa, 28/02/ 2017 r.

wg rozdzielnika

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad prowadzi konsultacje w zakresie potwierdzenia potrzeby wyniesienia tablic informujących o wybraniu złego kierunku jazdy przez kierującego pojazdem, poruszającego się po drogach dwujezdniowych („jazda pod prąd”). W związku z powyższym zwracam się z uprzejmą prośbą o wyrażenie opinii dotyczącej naszej propozycji zastosowania takiej tablicy, zarówno w zakresie zasadności jej zastosowania jak i grafiki.

Propozycja oznaczenia graficznego tablicy.



Wzór stosowany w (D) i (A)



Propozycja dla (PL)

GDDKiA dostrzega naszą wartość jako jednostki mającej wiedzę i doświadczenie, która może być partnerem w sprawach inżynierii ruchu i stawia nas w jednym szeregu z uznanymi ośrodkami związanymi z brd.

Rozdzielnik:

1. SISKOM - ul. Mroczna 5 m 23, 01-456 Warszawa
2. KLIR - ul. Leśna 40, 62-081 Przeźmierowo
3. ITS - ul. Jagiellońska 80, 03-301 Warszawa
4. IBDiM - ul. Instytutowa 1, 03-302 Warszawa
5. Politechnika Krakowska - Pan prof. Stanisław Gaca, ul. Warszawska 24, 31-155 Kraków
6. Politechnika Gdańska - Pan prof. Kazimierz Jamroz, ul. G Narutowicza 11/12, 80-233 Gdańsk
7. Politechnika Warszawska - Pan prof. Piotr Olszewski, ul. Armii Ludowej 16, 00-637 Warszawa

Dziękuję za uwagę



Małgorzata Nesterowicz

Seminaria i spotkania Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu

Lp.	Data	Miejsce	Nr Biulet.	Rodzaj spotkania
1.	12-15.09.1989	Łódź		Założenie Klubu – Zjazd Drogowców Miejskich
2.	27.11.1989	Warszawa	1	
3.	08.01.1990	Warszawa	2	
4.	06.04.1990	Lublin	3	
5.	16.05.1990	Warszawa	4	
6.	20-21.06.1990	Bielsko – Biała	5	
7.	11-12.10.1990	Szczecin	6	
8.	15-16.11.1990	Toruń - Kurzętnik	7	
9.	14.03.1991	Warszawa		
10.	25-26.04.1991	Gdańsk	8	
11.	13-14.06.1991	Płock	9	Zjazd Drogowców Miejskich
12.	03-05.09.1991	Łomża	10	Seminarium KLIR
13.	21.11.1991	Warszawa	11	Puszcza Kampinowska
14.	20-21.02.1992	Jelenia Góra – Szklarska Poręba	12	Seminarium KLIR
15.	25-27.06.1992	Bełchatów	13	Seminarium KLIR
16.	10-12.09.1992	Olsztyn	14	Seminarium KLIR
17.	10-12.12.1992	Warszawa	15	Seminarium KLIR
18.	15-17.04.1993	Poznań - Kiekrz	16	Seminarium KLIR – Walne Zebranie Statutowe
19.	26.06.1993	Warszawa	17	Seminarium KLIR
20.	09-11.09.1993	Rzeszów		Zjazd Drogowców Miejskich
21.	14-16.10.1993	Gdańsk - Sobieszewo	18	Seminarium KLIR
22.	27-29.04.1994	Gorzów Wlkp. - Rogi	19	Seminarium KLIR
23.	26-28.05.1994	Warszawa - Rynia	20	Seminarium KLIR – Walne Zebranie
24.	07-09.09.1994	Tarnów - Janowice	21	Seminarium KLIR
25.	12-15.10.1994	Opole - Pokrzywna	22	Seminarium KLIR
26.	22-25.02.1995	Białystok - Supraśl	23	Seminarium KLIR
27.	11-13.05.1995	Leszno - Rokosowo	24	Seminarium KLIR
28.	24.06-2.07.1995	Szwecja – Norwegia		Wyjazd Statoil
29.	06-08.09.1995	Wrocław		Zjazd Drogowców Miejskich
30.	08-10.09.1995	Karpacz		<i>Samotnia I – Spotkanie koleżeńskie</i>
31.	16-24.09.1995	Dania		EPOKE
32.	09-11.11.1995	Warszawa – Zalesie	25	Seminarium KLIR - Walne Zebranie
33.	20-23.03.1996	Bielsko-Biała - Jaworze	26	Seminarium KLIR
34.	29.05-1.06.1996	Olsztyn – St. Jabłonki	27	Seminarium KLIR
35.	06-08.09.1996	Karpacz		<i>Samotnia II – Spotkanie koleżeńskie</i>
36.	11-14.09.1996	Gdańsk - Sobieszewo	28	Seminarium KLIR
37.	06-09.11.1996	Lublin – Kazimierz Dln.	29	Seminarium KLIR
38.	14-17.05.1997	Kielce – Św. Krzyż	30	Seminarium KLIR
39.	10-13.09.1997	Suwałki - Augustów	31	Seminarium KLIR
40.	24-26.09.1997	Lublin		Zjazd Drogowców Miejskich
41.	19-22.11.1997	Sieradz - Burzenin	32	Seminarium KLIR
42.	09-14.03.1998	Holandia – Amsterdam		Intertraffic ` 1998
43.	18-22.03.98	Gdańsk - Sobieszewo	33	Seminarium KLIR
44.	03-06.06.1998	Inowrocław - Przyjezierze	34	Seminarium KLIR - Walne Zebranie - Wyborcze
45.	04-06.09.1998	Karpacz		<i>Samotnia III – Spotkanie koleżeńskie</i>
46.	10-12.12.1998	Lublin	35	Kazimierz Dolny
47.	10-13.03.1999	Bielsko-Biała	36	Bystra
48.	19-22.05.1999	Poznań - Zaniemyśl	37	Seminarium KLIR - Walne Zebranie
49.	09-11.09.1999	Rybnik	38	Seminarium KLIR Rudy
50.	05-07.11.1999	Karpacz		<i>Samotnia IV – Spotkanie koleżeńskie</i>

51.	23-26.02.2000	Janowice	39	Seminarium WIMED
52.	09-16.04.2000	Niemcy, Holandia, Belgia, Luksemburg		Intertraffic ` 2000
53.	10.05.2000	Kielce		I Spotkanie targowe - Autostrada
54.	14-17.06.2000	Bydgoszcz	40	Seminarium KLI Klonowo k/Koronowa
55.	06-09.10.2000	Raciechowice	41	Seminarium KLIR Dobczyce
56.	03-05.11.2000	Karpacz		<i>Samotnia V – Spotkanie koleżeńskie</i>
57.	28.02-3.03.2001	Tatry	42	Seminarium KLIR Polana Zgorzelisko
58.	09.05.2001	Kielce – Borków		II Spotkanie targowe - Autostrada
59.	06-09.06.2001	Wrocław – Oborniki Śl.	43	Seminarium KLIR - Walne Zebranie
60.	10.10.2001	Warszawa	Spec	Seminarium KLIR na R & T 2001
61.	05-07.10.2001	Karpacz		<i>Samotnia VI – Spotkanie koleżeńskie</i>
62.	20-23.02.2002	Pokrzywna	44	Seminarium KLIR Pokrzywna
63.	03-06.04.2002	Gdańsk-Gdynia-Słupsk	45	Seminarium KLIR Jurata
64.	13-21.04.2002	Amsterdam - Paryż		Intertraffic 2002
65.	08.05.2002	Kielce – Borków		III Spotkanie targowe - Autostrada
66.	04-06.07.2002	Dychów k/Ziel. Góry	46	Seminarium KLIR
67.	27-29.09.2002	Karpacz		<i>Samotnia VII – Spotkanie koleżeńskie</i>
68.	09.10.2002	Warszawa	Spec	Seminarium KLIR na R & T 2002
69.	13-16.11.2002	Koronowo – Nowy Jasiniec	47	Seminarium KLIR Walne Zebranie - Wyborcze
70.	26.02-01.03.2003	Bielsko – Biała	48	Seminarium KLIR
71.	07.05.2003	Kielce – Borków		IV Spotkanie targowe - Autostrada
72.	04-07.06.2003	Kielce	49	Seminarium KLIR Św. Krzyż
73.	18-21.09.2003	Karpacz		<i>Samotnia VIII – Spotkanie koleżeńskie</i>
74.	08.10.2003	Warszawa	spec	Seminarium KLIR i IBDiM – R&T 2003
75.	26-29.11.2003	Częstochowa	50	Seminarium KLIR Złoty Potok
76.	04-05.03.2004	Tatry	51	Seminarium - Polana Zgorzelisko
77.	12.05.2004	Kielce – Ciekoty		V Spotkanie targowe - Autostrada
78.	16-17.06.2004	Szczecin	52	Seminarium KLIR
79.	09-12.09.2004	Karpacz	Jacek	<i>Samotnia IX – Spotkanie koleżeńskie</i>
80.	24-27.11.2004	Dymaczewo k/P-nia	53	Seminarium – Walne Zebranie
81.	16-18.03.2005	Tatry	54	Seminarium - Polana Zgorzelisko
82.	11.05.2005	Kielce – Tokarnia		VI Spotkanie targowe - Autostrada
83.	9-11.06.2005	Toruń	55	Seminarium KLIR
84.	08-11.09.2005	Karpacz		<i>Samotnia X – Spotkanie koleżeńskie</i>
85.	24-25.11.2005	Aleksandrów Łódzki	56	Seminarium - Walne Zebranie
86.	23-25.03.2006	Tatry	57	Seminarium – Polana Zgorzelisko
87.	17.05.2006	Kielce – Tokarnia		VII Spotkanie targowe - Autostrada
88.	22-24.06.2006	Dychów k/Ziel. Góry	58	Seminarium KLIR
89.	14-17.09.2006	Karpacz		<i>Samotnia XI – Spotkanie koleżeńskie</i>
90.	19-21.10.2006	Sząbruk k/Olsztyna	59	Seminarium – Walne Zebranie – Wyborcze
91.	14-17.03.2007	Bielsko - Biała	60	Seminarium KLIR
92.	16.05.2007	Kielce – Borków		VIII Spotkanie targowe - Autostrada
93.	20-23.06.2007	Przyjezierze	61	Seminarium KLIR
94.	13-16.09.2007	Karpacz		<i>Samotnia XII – Spotkanie koleżeńskie</i>
95.	03-06.10.2007	Kielce – Św. Krzyż	62	Seminarium – Walne Zebranie
96.	27.02-01.03.2008	Sząbruk k/Olsztyna	63	Seminarium KLIR
97.	31.03-06.04.2008	Amsterdam – Rzym		Intertraffic'2008
98.	14.05.2008	Kielce - Borków		IX Spotkanie targowe - Autostrada
99.	11-14.06.2008	Kaszuby - Ostrzyca	64	Seminarium KLIR
100.	11-14.09.2008	Karpacz		<i>Samotnia XIII – Spotkanie koleżeńskie</i>
101.	05-08.11.2008	Bochnia – Tuchów - Raciechowice	65	Seminarium KLIR Walne Zebranie
102.	04-07.03.2009	Tatry	66	Seminarium KLIR – Polana Zgorzelisko
103.	12.05.2009	Kielce		X Spotkanie targowe - Autostrada
104.	17-20.06.2009	Poznań - Kiekrz	67 +spec.	Seminarium KLIR Walne Zebranie

105	5-8.09.2009	Karpacz		<i>Samotnia XIV – Spotkanie koleżeńskie</i>
106	4-7.11.2009	Rzeszów – Lwów	68	Seminarium KLIR
107	23-26.03.2010	Amsterdam - Madryt		Intertraffic ' 2010
108	14-17.04.2010	Puławny	69	Seminarium KLIR
109	11.05.2010	Kielce		XI Spotkanie targowe - Autostrada
110	23-26.06.2010	Rybnik	70	Seminarium KLIR
111	18-21.09.2010	Karpacz		<i>Samotnia XV – Spotkanie koleżeńskie</i>
112	20-23.10.2010	Częstochowa	71	Seminarium KLIR Walne Zebranie – Wyborcze
113	12-15.01.2011	Tatry	72	Seminarium KLIR – Polana Zgorzelisko
114	10.05.2011	Kielce		XII Spotkanie Targowe
115	06.2011	Białystok	73	Seminarium KLIR
116	01-04.10.2011	Karpacz		<i>Samotnia XVI – Spotkanie koleżeńskie</i>
117	07-10-03.2012	Olsztyn	74	Seminarium KLIR
118	08.05.2012	Kielce		XIII Spotkanie Targowe
119	13-16.06.2012	Kielce	75	Seminarium KLIR Walne Zebranie
120	6-9.10.2012	Karpacz		<i>Samotnia XVII– Spotkanie koleżeńskie</i>
121	7-10.11.2012	Trójmiasto (Straszyn)	76	Seminarium KLIR Walne Zebranie
122	03-06.04.2013	Rybnik	77	Seminarium KLIR
123	21.05.2013	Kielce		XIV Spotkanie Targowe oraz Seminarium: S-KLIR wspólne z CT-Kielce i ITS Polska
124	12-15.06.2013	Dymaczewo k/Poznania	78	Seminarium KLIR
125	28.09-1.10.2013	Karpacz		<i>Samotnia XVIII–Spotkanie koleżeńskie</i>
126	16-19.10.2013	Bielsko Biała	79	Seminarium KLIR i Walne Zebranie
127	26.02-01.03.2014	Rzeszów	80	Seminarium KLIR
128	25-28.03.2014	Amsterdam - Lizbona		Intertraffic '2014
129	07-10.05.2014	Tuchów	81	Seminarium KLIR
130	14-15.05.2014	Kielce		XV Spotkanie Targowe oraz Seminarium S-KLIR wspólne z CT-Kielce i ITS Polska
131	04-07.10.2014	Karpacz		<i>Samotnia XIX- Spotkanie koleżeńskie</i>
132	26-29.11.2014	Grudziądz	82	Seminarium KLIR Walne Zebranie – Wyborcze
133	25-28.03.2015	Puszczykowo	83 „e”	Seminarium – Warsztaty KLIR
134	14.05.2015	Kielce		XVI Spotkanie Targowe oraz Seminarium S-KLIR wspólne z CT-Kielce i ITS Polska
135	10-13.06.2015	Częstochowa	---	-----
136	4-7.10.2015	Karpacz	Spec.	<i>Samotnia XX- Spotkanie Jubileuszowe</i>
137	18-21.11.2015	Wrocław	84	Seminarium KLIR i Walne Zebranie
138	04-11.04.2016	Amsterdam - Francja		Intertraffic ` 2016
139	31.05-01.06.2016	Kielce		XVII Spotkanie Targowe oraz Seminarium S-KLIR wspólne z CT-Kielce i ITS Polska
140	9-10.06.2016	Bydgoszcz - Tryszczyn	85	Seminarium KLIR
141	2-5.10.2016	Karpacz		<i>Samotnia XXI–Spotkanie koleżeńskie</i>
142	17-18.11.2016	Trójmiasto - Sobieszewo	86	Seminarium KLIR ; GAMBIT'2016, Walne Zebranie
143	7-10.06.2017	Kielce – Solec Zdrój	87e	Seminarium KLIR
144	1-9.09.2017	Mazury		<i>Rejs I– Spotkanie koleżeńskie</i>
146	1-4.10.2017	Samotnia		<i>Samotnia XXII–Spotkanie koleżeńskie</i>
145	22 – 25.11.2017	Lublin	88e	Seminarium KLIR, Walne Zebranie
146	25 – 28.04.2018	Raciechowice - Czaśław	89e	Seminarium KLIR
147	30.09-03.10.2018	Samotnia		Samotnia XXIII Spotkanie koleżeńskie
148	21 – 24.11.2018	Poznań – Tarnowo Podgórne	90e	Seminarium KLIR, Walne Sprawozdawczo- Wyborcze
149	10 – 13.04.2019	Częstochowa - Kroczyce	91e	Seminarium KLIR
149	29.09-02.10.2019	Samotnia		Samotnia XXIV Spotkanie koleżeńskie
150	Listopad 2019	Bielsko-Biała		Seminarium KLIR

Imprezy i seminaria zakończone

Aktualne Seminarium

Spotkania planowane

Oprac. 29.10.2019 r.