



STOWARZYSZENIE

KLUB INŻYNIERII RUCHU

Sekretariat 02-924 Warszawa
ul. Buska 10, tel. 40-99-98

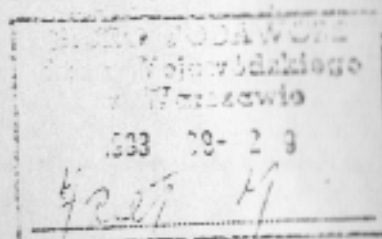
INFORMACJA

NR **18**

październik 1993 r.

KOMITET ZAŁOŻYCIELSKI
STOWARZYSZENIA "KLUB
INŻYNIERII RUCHU"
02-924 Warszawa
ul. Buska 10
tel. 40-99-98

Warszawa 1993.09.25



Skasowano 200 000 zł
na kwotę 200 000 zł
Warszawa, dnia 1993.09.29
Sędziura

Do

Sądu Wojewódzkiego w Warszawie
VII Wydział Cywilny
Warszawa
al. Solidarności 127

WNIOSEK

o rejestrację Stowarzyszenia "Klub Inżynierii Ruchu"

Komitet Założycielski Stowarzyszenia "Klub Inżynierii Ruchu"
wnosi o rejestrację tegoż Stowarzyszenia.

Uzasadnienie

Dnia 15 kwietnia 1993 r. w Kiekrzu k/Poznania podczas zebrania założycielskiego obecni w liczbie 65 osób zdecydowali o powołaniu Stowarzyszenia "Klub Inżynierii Ruchu" oraz przyjęli jego statut. Założyciele powołali Komitet Założycielski w następującym składzie:

- Zygmunt Uzdalewicz
- August Dobiecki
- Marek Wierzchowski
- Danuta Kowrygo

Siedziba Stowarzyszenia mieścić się będzie w Warszawie przy ulicy Buskiej 10 tel. 40-99-88.

Załączając statut, listę założycieli oraz protokół z wyboru Komitetu Założycielskiego wnosimy jak na wstępie.

Załączniki

1. Statut Stowarzyszenia
2. Protokół zebrania
3. Lista założycieli

Komitet Założycielski

Zygmunt Uzdalewicz August Dobiecki Marek Wierzchowski Danuta Kowrygo

Zaczynamy działalność jako stowarzyszenie

Po czterech latach istnienia grupy nieformalnej Klub Inżynierii Ruchu, którą w pierwszych miesiącach istnienia tworzyło niewiele ponad dwadzieścia osób jesteśmy o krok od formalnego zarejestrowania stowarzyszenia o tej samej nazwie.

Wniosek w tej sprawie potwierdzony podpisami 65 osób został złożony w Sądzie Wojewódzkim w Warszawie 29 września 1993 r. Niestety dopiero 29 września za co należą się przeprosiny ze strony czteroosobowego komitetu założycielskiego.

Jak się okazało, chęci i zapału jest więcej niż możliwości działania.

Powyższą smutną refleksję dedykuję zarówno tym, którzy na naszym kolejnym spotkaniu zechcą kandydować do władz Stowarzyszenia KLIR jak i tym, którzy będą ich wybierać. Po prostu rosną wymagania. Trzeba będzie uzyskać numer ewidencyjny, założyć konto, stworzyć i utrzymać całe biuro.

Nadal będzie się przede wszystkim liczyć zapał i zaangażowanie, ale w tle będzie konieczna stała, systematyczna praca „zaplecza”. Zwiększą się nasze możliwości, ale wzrosną też zobowiązania. To jest cena, jaką trzeba będzie zapłacić za sformalizowanie naszej działalności. Niejednokrotnie mówiłem i pisałem o tym jak bardzo obawiam się tej nowej formy, która jest konieczna, bo stale rozwijając się dotarliśmy do progu możliwości funkcjonowania jako grupa nieformalna.

Przez cztery lata poznaliśmy się na tyle, że wiemy na kogo można liczyć w różnych sytuacjach. Apeluję, aby bez fałszywej skromności ale i bez nadmiernej asekuracji każdy z nas zadeklarował ze swej strony co może zrobić dla Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu, zwłaszcza w początkowym, bardzo trudnym okresie organizacji naszej działalności.

Marzę o tym, żeby ponad roczna przerwa od podjęcia pierwszej uchwały o utworzeniu stowarzyszenia do uchwalenia statutu oraz pięć miesięcy od uchwalenia statutu do złożenia wniosku o rejestracji nie stały się naszą tradycją. Liczę na wszystkich, którzy mogą zmienić ten stan.

Zygmunt Uźdalewicz

PODSTAWOWE ZASADY ORGANIZACYJNE

Stowarzyszenia KLIR

Członkowie założyciele

Obecnie stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu liczy 65 członków założycieli, którzy stanowią Walne Zebranie KLIR. O prawa członka założyciela mogą dodatkowo ubiegać się do 30 listopada 1993 r. osoby które:

- 1) wykazały się wymiernym wkładem w dotychczasową działalność Klubu, lub
- 2) w ciągu 4 lat istnienia grupy nieformalnej KLIR uczestniczyły przynajmniej w 3 seminariach Klubu.

Deklaracje zaopiniowane przez Komitet Założycielski zostaną przedstawione jako 1 punkt programu na następnym Walnym Zebraniu w grudniu 1993 r.

W czasie w.w. Walnego Zebrania zostanie ostatecznie zamknięta lista członków założycieli.

Liczebność władz

Walne Zebranie KLIR tworzą członkowie założyciele i członkowie zwyczajni. Członków zwyczajnych przyjmuje Zarząd KLIR i ogłasza ich listę na 2 tygodnie przed kolejnym seminarium lub Walnym Zebraniem Klubu.

Zarząd KLIR tworzą: Prezes KLIR i 6 członków Zarządu, w tym Sekretarz KLIR, który jest pracownikiem etatowym oraz 2 wiceprezesów.

Komisja Rewizyjna jest 3 osobowa. Przewodniczącego wybiera spośród swego grona.

Sąd Koleżeński jest 3 osobowy. Przewodniczącego wybiera spośród swego grona.

Zarząd, Komisja Rewizyjna i Sąd Koleżeński opracują swoje regulaminy pracy, które zostaną przyjęte na następnym Walnym Zebraniu KLIR.

Składki członkowskie na lata 1993 – 1994

Składka podstawowa wynosi – 100.000 zł (kwartał).

Mogą być stosowane ulgi w wysokości: 25%, 50%, 75% i 90% składki podstawowej.

Ulgi przysługują:

- 1) członkom założycielom i członkom zwyczajnym jeżeli są pracownikami zakładu pracy, który jest członkiem wspierającym KLIR wg. poniższych zasad:

Zadeklarowana roczna wpłata członka wspierającego	Ulga przysługująca wskazanemu członkowi zwyczajnemu lub założycielowi
250.000 zł	25%
500.000 zł	50%
750.000 zł	75%
1.000.000 zł	90%

- 2) Członkom założycielom na podstawie decyzji Zarządu KLIR w uzasadnionych sytuacjach losowych.

Składki pobierane są od IV kwartału 1993 r.

Koszty świadczeń KLIR w latach 1993 i 1994

Reklama w „Informacji” KLIR – 1 mln zł/stronę.

Rekomendacje KLIR (przyznaje Zarząd KLIR):

	Koszt świadczenia	
	dla osoby	dla instytucji
1. Przeprowadzenie procesu rekomendacji (rozpoznanie, opinia, ocena, decyzja Zarządu)	500.000 zł	2.000.000 zł
2. Wydanie i ogłoszenie rekomendacji na dany rok, w tym prawo do używania znaku KLIR	2.000.000 zł	10.000.000 zł
3. Przedłużenie rekomendacji na następny rok	1.500.000 zł	7.000.000 zł



STATOIL PRZEDSTAWIA SIĘ

Pierwsza w Polsce stacja paliwowa norweskiego koncernu Statoil mieści się w Zakroczymiu, przy trasie z Warszawy do Gdańska. To dopiero początek: w ciągu najbliższych pięciu lat zostanie wybudowanych w Polsce około 70 takich stacji - nowoczesnych, funkcjonalnych i przyjaznych wobec naturalnego środowiska.

Koncern Statoil - czołowa firma na skandynawskim rynku energetycznym - należy do państwa norweskiego, ale działa na zasadach komercyjnych. Rada Nadzorcza składa się z przedstawicieli norweskiego przemysłu oraz pracowników firmy. Statoil prowadzi działalność we wszystkich dziedzinach przemysłu naftowego, poczynając od poszukiwań ropy naftowej i gazu, a kończąc na sprzedaży detalicznej produktów rafineryjnych. Koncern zatrudnia około 14 tysięcy pracowników.

Statoil uczestniczy w międzynarodowych staraniach na rzecz ochrony naturalnego środowiska i energicznie reaguje na szybko zmieniające się wymogi rynku. Badania podejmowane przez norweski koncern w zakresie paliw silnikowych koncentrują się na eliminowaniu ołowiu oraz zmniejszeniu zawartości siarki i benzenu.

Na macierzystym rynku skandynawskim Statoil stworzył koncepcję marketingu detalicznego, charakteryzującego się takimi cechami jak właściwa obsługa, wysoka jakość i "przyjazna efektywność". Stacje w większości przypadków są czyn-

ne przez całą dobę, ich otoczenie jest bardzo czyste, a zainstalowane urządzenia pozwalają na zmniejszenie emisji węglowodorów do atmosfery. Taka jest również stacja paliwowa Statoil w Zakroczymiu. Symboliczną wstęgę przecięli - prezydent Statoil ds. rafinerii i marketingu Staffan Riben, dyrektor generalny Statoil Poland Ltd. Jan Bilx-Nilsen oraz burmistrz gminy zakroczymskiej Włodzimierz Iwanowski. Przyjazną obecność norweskiego koncernu Zakroczym odczuł od pierwszego dnia - Statoil podarował miejscowej szkole podstawowej wyposażenie gabinetu dentystycznego.

STATOIL DATY Z HISTORII SUKCESU

1972 - Norweski parlament, Storting, powołuje do życia DEN NORSKE STATS OLJESELSKAP A.S. czyli Statoil. W tym samym roku powstaje Norweski Dyrektoriat Naftowy z siedzibą w mieście Stavanger.

1974 - Odkrycie złoża ropy naftowej Statfjord.

1975 - Pierwszy norweski ropociąg łączy złoża Ekolisk z północną Anglią. Norwegia staje się eksporterem ropy.

1979 - Pierwsza ropa naftowa z platformy wiertniczej Statfjord A.

1986 - Norwegia zmniejsza wydobycie, w związku z nadprodukcją na światowym rynku naftowym.

1990 - STATOIL i British Petroleum zawierają porozumienie o wspólnym poszukiwaniu złóż gazu.

1991 - Otwarcie biur STATOIL w Warszawie, Moskwie i Singapurze.

1992 - Powstaje Statoil Poland Ltd.

1993 - Otwarcie stacji paliwowej w Zakroczymiu.

NORWESKI DOŚWIADCZENIE

Okazją do zapoznania się z konaniami i planami norweskiego koncernu stał się IX zjazd dróg miejskich w Rzeszowie.

Na towarzyszące temu wydarzeniu seminarium nt. norweskiego doświadczenia w dziedzinie utrzymania dróg podczas zimy przybył przedstawiciel Statoil Poland Ltd. - Rasmus Rasmussen. Przedstawił swoją firmę, zachęcając do współpracy ze Statoil zarządy dróg miejskich w całym kraju. Po nim glos przybyły specjalnie z Norwegii inżynier Torgeir Leland, odpowiedzialny w zarządzie dróg publicznych za ich utrzymanie.

Szczególne zaciekawienie wywołały informacje o punktach przejęcia w północnych regionach Norwegii. Schroniskowa z myślą o zmotoryzowanych podróżnych, są wyposażone w telefony i nadajniki radiowe zgromadzone w nich zapasy umożliwiają przeczekać nawet najgorszej śnieżycy. W warunkach norweskiej zimy, takie schroniska przy górskich szosach to prostu koniecznością.

Inną ciekawostką, przedstawił inżynier Leland, był domość, że w Norwegii znów się soli do oczyszczania dróg śniegu. Jest ona stosowana w tej postaci i w połączeniu z chemikaliami, co powoduje, że nie zamarza nawet w temperaturze -30 stopni C.

Wyliczono bowiem, że zyski z zastosowania soli są nie większe niż powodowane nią szkody.

STATOIL Poland Ltd.

ul. Chopina 1, 00-559 Warszawa tel. 625 21 14, fax 21 82 59



STATOIL

NORWESKI KONCERN NAFTOWY

posiadający zasoby ropy naftowej i gazu ziemnego
na Morzu Północnym
oraz sieć około 2000 stacji na terenie Norwegii, Danii,
Szwecji, Irlandii, republik nadbałtyckich,
Rosji, w Niemczech i teraz w Polsce

otworzył w **ZAKROCZYMIU**

na trasie Warszawa – Gdańsk przy węźle
Modlin stację benzynową w stylu
skandynawskim wraz z dużym sklepem.



STACJE BENZYNOWE

STATOIL to: bezpieczeństwo – jakość – ekologia – pełny serwis – solidność

**Budując sieć stacji oczekujemy w przyszłości
owocnej współpracy
z zarządami dróg miejskich w całej Polsce**

STATOIL Poland Ltd.

ul. Chopina 1, 00-559 Warszawa tel. 625 21 14, fax 21 82 59

UCHWAŁA IX ZJAZDU DROGOWCÓW MIEJSKICH

RZESZÓW, 9-11 września 1993 r.

Uczestnicy IX Zjazdu Drogowców Miejskich stwierdzają, że sytuacja drogownictwa jako jednego z istotnych elementów gospodarki narodowej jest zła.

Wyrażamy głęboki niepokój wobec przeciągających się prac nad rozwiązaniami prawnymi w zakresie drogownictwa miejskiego. Zarówno kolejne wersje ustawy o drogach publicznych jak i różne koncepcje organizacyjne planowane przez władze centralne dla drogownictwa miejskiego przez brak ich finalizacji powodują stan niepewności wśród pracowników istniejących organizacji drogownictwa miejskiego. Uczestnicy Zjazdu uważają za konieczne przyspieszenie tych prac z uwzględnieniem dokonujących się w kraju przemian. Jest niezbędne aby planowane w najbliższym czasie przekształcenia organizacyjne były dokładnie przemyślane i opracowane przy udziale przedstawicieli środowiska drogowców miejskich. Szczególnie ważne jest dopracowanie się wzorcowego modelu organizacyjnego aby doprowadzić do stabilnych struktur organizacyjnych.

Za nie mniej ważny problem uczestnicy Zjazdu uważają dramatycznie pogarszający się poziom finansowania drogownictwa, co wymaga odpowiednich działań dla uporządkowania tego problemu i określenia sposobu pozyskiwania większych środków.

Okres 2 lat, jaki upłynął od VIII Zjazdu wykazał, że brak jest wyraźnego postępu w realizacji przyjętych wówczas ukierunkowań. Doświadczenia kilku miast w zakresie ustalania jednego zarządu dróg potwierdzają słuszność takich rozwiązań.

Dyskusja wykazała również potrzebę powtórzenia podstawowych wniosków z VIII Zjazdu, jako nadal aktualnych i wymagających konsekwentnej realizacji.

Uwzględniając powyższe, uczestnicy Zjazdu formułują następujące, podstawowe wnioski:

1. Specyfika funkcjonowania miejskich układów komunikacyjnych wymaga służb wyspecjalizowanych w działaniu w zurbanizowanych obszarach. Zarządzanie drogami w mieście powinno być powierzone jednemu zarządcy w drodze ustaleń bezpośrednich między służbami państwowymi i samorządowymi.
2. Zarządy dróg powinny być jednostkami specjalistycznymi, jednobranżowymi, oddzielnymi od wykonawstwa z możliwością posiadania służb interwencyjnych.

3. Podstawowym celem w obecnym okresie powinno być ustalenie czytelnego systemu finansowania dróg, w tym szczególnie na obszarach miejskich. Należy ustalić stabilne źródła finansowania. Oprócz finansowania ze strony zarządców dróg, tj. samorządów i służb państwowych, powinno funkcjonować ustawowe zapewnienie finansowania dróg przez uczestników ruchu w formie odpisów od ceny benzyny, stawek celnych, opłat komunikacyjnych itp.
4. Należy połączyć zarządzanie ruchem z zarządzaniem drogami.
5. W celu zapewnienia ciągłości reprezentowania środowiska specjalistów drogownictwa miejskiego w okresie do X Zjazdu, potwierdza się potrzebę kontynuowania działalności Stałej Komisji Drogownictwa Miejskiego powołanej na bazie Komisji Wnioskowej. Skład Stałej Komisji Drogownictwa Miejskiego zawiera zał. nr 3 do Uchwały.

Do uchwały załącza się:

- Wnioski szczegółowe z obrad sekcji drogowej – zał. nr 1,
- Wnioski szczegółowe z obrad sekcji inżynierii ruchu – zał. nr 2,
- Skład Stałej Komisji Drogownictwa Miejskiego – zał. nr 3.

Komisja Wnioskowa w składzie: Jerzy Duda (sekcja drogowa), Andrzej Doliński, Stanisław Maciejewski, Janusz Orłowski, Grzegorz Pastusiak, Wojciech Rajewski (przewodniczący), Wojciech Sozański, Zygmunt Uzdalewicz (sekcja inżynierii ruchu).

Za Komisję Wnioskową

inż. Wojciech Rajewski
Przewodniczący

Wnioski szczegółowe z obrad sekcji drogowej

1. Zobowiązać Stałą Komisję Drogownictwa Miejskiego do włączenia się do prac nad opracowaniem nowej ustawy o drogach publicznych.
2. Uporządkować problemy finansowania i dystrybucji środków z uwzględnieniem szerokiej gamy możliwości w tym partycypacji zakładów ubezpieczeń.
3. Wystąpić do twórcy porozumienia o przetargach o jego modyfikację uwzględniając eliminację przypadkowych kontrahentów zgłaszających się do przetargów. Dotyczy to zarówno wykonawstwa jak i prac projektowych.
4. Doprowadzić do uporządkowania prawa budowlanego w zakresie zagadnień drogownictwa miejskiego. Podnieść znaczenie decyzji zarządcy dróg i komunikacji aby były one równoprawne z decyzjami służb architektoniczno—urbanistycznych.
5. Wprowadzić bezwzględnie w życie zasady odbioru robót dostosowane do specyfiki dróg miejskich. Uwzględnić znaczącą rolę laboratoriów drogowych od momentu podjęcia prac projektowych aż do odbioru pogwarancyjnego. Zasady odbioru robót, a także praca związana z nowelizacją instrukcji o planowo—zapobiegawczych remontach dróg i ulic powinny być przygotowane pod kierunkiem Zakładu Drogownictwa Miejskiego jako jedynej placówki tego typu.
6. Zobowiązać Stałą Komisję Drogownictwa Miejskiego do przygotowania i skonsultowania nowej formuły następnego Zjazdu — który powinien się odbyć w przepisowym terminie (za dwa lata). Celem tego Zjazdu powinna być ocena stanu drogownictwa, którą zatwierdzoną przez Zjazd jako dokument środowiskowy przesłano by do najwyższych władz w państwie.

Uzupełnieniem wniosków zgłaszanych na sali obrad są wnioski podane w referatach, które można ująć następująco:

7. Zebrani uznają za konieczne wprowadzenie projakościowego systemu zarządzania drogami w miastach, który wymaga m.in. wdrożenie zasad oceny stanu dróg, modyfikacji organizacji jednostek przez wprowadzenie „obchodowego” pierwszej instancji zarządzania oraz pakietu instrukcji do planowania, wykonania i odbioru robót.

8. Wobec pogłębiającego się deficytu budżetowego i dopływu do drogownictwa coraz mniejszych kwot na utrzymanie i modernizację dróg i obiektów inżynierskich, co powoduje przyśpieszoną ich degradację, należy zintensyfikować pracę nad uporządkowaniem spraw finansowych drogownictwa oraz podziałem odpowiedzialności i kompetencji pomiędzy organami administracji rządowej i samorządowej.
9. Niezbędne jest uzupełnienie luk w zbiorze wytycznych do projektowania komunikacji w miastach, szczególnie w zakresie komunikacji zbiorowej, tras szybkiego ruchu i ochrony środowiska.
10. Drogowcy miejscy wyrażają swoje obawy w związku z częstymi przykładami wydawania przez architektów wskazań lokalizacyjnych na terenach rezerwowanych w planach ogólnych. Odzyskanie tych terenów może okazać się zbyt kosztowne lub wręcz niemożliwe.
11. Proponuje się wystąpić do odpowiednich władz o zwiększenie ilości punktów karnych (co najmniej do 3 – 4) dla kierowców nieprzestrzegających znaków nośności mostu.

Prowadzący sekcję drogową
mgr inż. Jerzy Duda

Wnioski szczegółowe z obrad sekcji inżynierii ruchu — seminarium na temat „Parkowanie płatne”

1. Doświadczenie polskich miast w dziedzinie parkowania płatnego wykazały, że jest to bardzo efektywna forma organizowania ruchu oraz kształtowania zachowań komunikacyjnych. Doświadczenia zagraniczne (w tym także miast europejskich) wykazują, że pobieranie opłat jest efektywne również w innych formach (wjazd do określonego obszaru, atrakcyjny przejazd).
2. Ostatnie zmiany ustawy o drogach publicznych spowodowały, że:
 - samorządy straciły możliwość kształtowania cen za parkowanie,
 - nie ma możliwości pobierania opłat za przejazdy trasami innymi niż autostrady i drogi ekspresowe, oraz za wjazd do określonego obszaru.

Brak rozporządzenia wykonawczego przy równoczesnym obowiązywaniu zmienionej ustawy powoduje, że obecnie strefy parkowania płatnego w miastach funkcjonują bez odpowiednich podstaw prawnych.

Stan ten wymaga natychmiastowych zmian w kierunku umożliwiającym miastom normalne funkcjonowanie tzn. cofnięcie wprowadzonych poprawek do ustawy oraz (o ile to będzie konieczne) wydanie odpowiedniego aktu wykonawczego.

3. Konieczne jest urealnienie podstaw prawnych w dziedzinie projektowania i budowy parkingów. Obecne przepisy, a zwłaszcza ich interpretacja przez służby odpowiedzialne za warunki sanitarne i środowiskowe, uniemożliwiają rozwiązywanie szczególnie nabrzmiałych problemów wynikających z deficytu miejsc postojowych w ośrodkach mieszkaniowych.

Prowadzący sekcję inżynierii ruchu

mgr inż. Zygmunt Uzdalewicz

Skład Stałej Komisji Drogownictwa Miejskiego

1. Bronisław Bawołek – Rzeszów
2. Barbara Błaszczykowska – Gdańsk
3. Andrzej Doliński – Łódź
4. Jerzy Duda – Kraków
5. Andrzej Gawroński – Katowice
6. Witold Gowin – Szczecin
7. Michał Korotki – Słupsk
8. Jan Kosak – Kielce
9. Stanisław Maciejewski – Suwałki
10. Janusz Orłowski – Warszawa
11. Grzegorz Pastusiak – Lublin
12. Józef Racoń – Kraków
- 13. Wojciech Rajewski – Leszno (przewodniczący)**
14. Wiesław Rządek – Kalisz
15. Wojciech Sozański – Wrocław
16. Janusz Świdorski – Łomża
17. Zbigniew Świech – Piotrków Tryb.
18. Krzysztof Tuleja – Nowy Sącz
19. Michał Uliński – Płock
20. Zygmunt Uzdalewicz – Warszawa
21. Stanisław Zieliński – Kielce.

Wnioski ze spotkania pracowników urzędów miejskich i samorządowych służb drogowych

1. Uczestnicy IX Zjazdu Drogowców Miejskich żywo i z zainteresowaniem funkcjonowaniem służb i administracji samorządowej uważają za celowe powołanie Ogólnopolskiego Porozumienia Zarządów Dróg Miejskich. Celem działania Porozumienia było by:
 - reprezentowanie w skali kraju interesów samorządowych w dziedzinie drogownictwa i zarządzania ruchem oraz postulowanie odpowiednich rozwiązań formalno-prawnych,
 - wymiana doświadczeń i wzajemna pomoc w dziedzinach: optymalizacji zakresów działania, kształtowania struktur organizacyjnych i statusu samorządowych służb drogowych — w pierwszej kolejności w miastach uczestniczących w pilotowym programie reformy administracji publicznej,
 - wspólne rozwiązywanie najważniejszych problemów merytorycznych miast w dziedzinie drogownictwa i organizacji ruchu.
2. W celu realizacji powyższego wniosku utworzono spośród uczestników Zjazdu zespół, którego zadaniem będzie doprowadzenie do utworzenia Porozumienia. W skład zespołu weszli:

1. Antoni Dybikowski	– UM w Gorzowie Wlkp.,
2. Magdalena Drabik	– WDDM w Bielsku Białej,
3. Andrzej Jankowski	– MZD w Opolu,
4. Tadeusz Kielan	– UM w Lubinie,
5. Andrzej Kopiński	– MZGK w Bytomiu,
6. Władysław Król	– UM w Radomiu,
7. Marek Lewandowski	– UM w Radomiu,
8. Anna Porada	– UM w Wałbrzychu,
9. Grzegorz Pastusiak	– UM w Lublinie,
10. Andrzej Szóstek	– MZDMiZ w Olsztynie,
11. Zbigniew Świech	– WDDM w Piotrkowie Tryb.,
12. Zygmunt Uzdalewicz	– ZDM w Warszawie.
3. Wnioskodawcy zwracają się do Związku Miast Polskich i Unii Metropolii Polskich o objęcie powyższych działań patronatem i ewentualne włączenie do swoich struktur Porozumienia, z chwilą jego utworzenia.

Rzeszów, dnia 11 września 1993 r.

