



STOWARZYSZENIE

ul. Buska 10 • 02-924 Warszawa

KLUB INŻYNIERII RUCHU

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

INFORMACJA

NR **41**

Raciechowice - Dobczyce - Kraków
wrzesień 2000

Jedziemy sobie do Krakowa

Przez wiele lat tylko śpiewaliśmy. Dziś, na zaproszenie naszego Kolegi Marka, jesteśmy gośćmi Ziemi Krakowskiej. Któż nie czekał takiej okazji? Przecież Kraków to Stolica Polski (no,



może nie administracyjna) dla wielu a z całą pewnością dla mnie. To przecież w Krakowie jest Wawel ze swoimi kryptami,

kryjącymi szczątki naszych najwybitniejszych władców. To w Krakowie jest najslynniejsza ze Skalek, z grobową kryptą najznakomitszych reprezentantów naszej narodowej kultury. To w Krakowie jest nie tylko największy, ale

i najpiękniejszy Rynek całego świata, tętniący za dniawielojęzycznym gwarem, w nocy zamieniający się w multiteatr ducha. Od najmłodszych lat,

znamy najslynniejszy z hejnałów grany z wieży Kościoła Mariackiego.

Ile można przeżyć p r z e c h o d z ą c Floriańską i Grodzką na Wawel? Spacerując najslynniejszymi Plantami? Czuć naprawdę historię. Aż serce się ściska na myśl o tym wszystkim. Tu wszystko jest po prostu „naj, naj”.

Po cichu liczę, że pomiędzy poważnymi referatami o drogach i instrukcjach, znajdziemy odrobinę czasu na spacer po Krakowie. Może nawet uda się o zmroku wypić lampkę wytrawnego Martini w

sąsiedztwie spirzowego Adasia.



Gospodarz naszego
Seminarium,
Marek Gabzdyl -
"Pan na
Raciechowicach",
został laureatem
plebiscytu
Stowarzyszenia
Gmin i Powiatów
Małopolski
na najlepszego wójta
regionu.

Mamy wyjątkową
okazję poznać Jego
osiągnięcia oraz
zobaczyć
co Go czeka
w kolejnej kadencji
samorządowej pracy.

Marku!
Gratulacje i życzenia
niemniejszych
sukcesów.

Nasz Gospodarz Najlepszy



SONETA-NIEDZIELA

16-17 września 2000

NR 217 (3518) WAW

REDAKTOR NACZELNIK
ANNA GABERKOWICZ

REDAKTOR
DR JAROSŁAW WYBICKI

KRAJOWY
148 711

148 711

INTERNET:

www.gazeta.pl/warszawa

MIĘDZY:

ANNA PITKA, UPRAŚNIENIE
Kampania wyborcza do
główny Centrum wyborów
kampanii. Partia prawniczych
są w sądownictwie i ostatecznej
bardziej kontestacyjnych
pomysłach na elekcje
strona 4
O kontestacjach wyborczych
czytaj na stronie 12-13

WIENIO PUSTELI WIOSNY

Nie chciał powrócić do
sądownictwa, dopiero
sądownictwo dokonało
sądownictwa są prawniczych
sądownictwa sądownictwa
sądownictwa sądownictwa
sądownictwa sądownictwa
strona 8

JAKA PRACA, TAKA PŁAĆ

Sądownictwo sądownictwa
sądownictwa sądownictwa
sądownictwa sądownictwa
sądownictwa sądownictwa
strona 8

MINISTER WIE KAJANIE

Sądownictwo sądownictwa
sądownictwa sądownictwa
sądownictwa sądownictwa
sądownictwa sądownictwa
strona 8

KULTURA

MIĘDZY SZALEŃSTWEM

A NORMALNOŚCIĄ
- Osiemnaście lat
sądownictwa sądownictwa
sądownictwa sądownictwa
sądownictwa sądownictwa
sądownictwa sądownictwa
strona 10

TOŻEŚĆ JEDNOCENNY

Przykładem sądownictwa

strona 10

Agencja Kierunków

strona 10

148 711



**JADE,
JAK KAŻA**

Jedź, jak każą

AKCJA „GAZETY”

Najwyżej z prędkością 50 km/g. mamy jeździć już od poniedziałku w centrum Warszawy. Tak zdecydował Zarząd Dróg Miejskich, a zgodzili się na to radni.

Pomysłodawcy są przekonani, że gdy ustawią znaki zakazu, będzie mniej zabitych i poprawi się płynność ruchu. Gdy dwa tygodnie temu opisaliśmy ten projekt, w redakcji rozdzwoniły się telefony – zdecydowana większość czytelników uznała pomysł za głupi. Rozwścieczyło ich ograniczenie szybkości na trasach przełotowych, jak np. na Wiślostradzie. Takie arterie (z trzema pasami ruchu w każdej stronę) są dla Warszawy protezą nieistniejącej obwodnicy. Teraz do osiemdziesiątki będziemy mogli się rozpędzić tylko na Trasie AK i Toruńskiej.

Sondaże opinii wskazują, że to ograniczenie prędkości będzie przepisem martwym. Naszym zdaniem policja nie poradzi sobie z wyegzekwowaniem prawa. Auta i tak będą jeździć szybciej.

My, podobnie jak warszawiacy, uważamy, że na drogach tranzytowych dozwolone szybkości powinny być wyższe. Jesteśmy jednak za przestrzeganiem prawa. Musimy jeździć, jak każą.

Wiemy jednak, że jazda z szybkością 50 km/godz. może wybijać ulicę z rytmu. Dlatego zachęcamy wszystkich do oznakowania w poniedziałek tylnej

szyby pierwszą stroną dzisiejszej „Gazety Stołecznej” – stanemy się widocznymi na drodze.

Niech znak ograniczenia prędkości naklejony na tylnej szybie auta i przepisowa jazda 50 km/godz. staną się znakiem naszego protestu przeciw nieżyłowym zarządzeniom.

Warszawiaku, wyjedź w poniedziałek samochodem z pierwszą stroną „Gazety Stołecznej” na szybie – wspólnie pokażemy władzom miasta siłę naszego protestu i bezsens zarządzeń.

Tylko tak możemy wywalczyć zmianę absurdalnych przepisów.

REDAKCJA



Zabytki i ich znaczenie w kształtowaniu kierunków ochrony dziedzictwa kulturowego na obszarach Gminy Raciechowice

1. Kryterium przyrodniczo - gospodarcze ochrony

Kształtowanie kierunków ochrony dziedzictwa kulturowego w Gminie Raciechowice będące przedmiotem zainteresowania niniejszej pracy dotyczy mało poznanego skrawka południowo - wschodnich ziem położonych w granicach dawnego województwa krakowskiego. Duża część tych obszarów znalazła się, po nowym podziale administracyjnym kraju w 1975 roku, w obrębie województwa nowosądeckiego i tarnowskiego. Od dawna jednak tereny te pozostawały pod wpływem Krakowa, stolicy państwa doby piastowskiej i jagiellońskiej, głównego i najbliższego położonego ważnego centrum rozwoju kulturowego i gospodarczego. Wiązały się z Krakowem od najdawniejszych czasów szlakami komunikacyjnymi.

Gmina Raciechowice sąsiaduje od południa z podgóorskimi terenami gminy Wiśniowej, położonej w Beskidzie Wyspowym, a od północy z rejonami gminy Dobczyce i Gdowa, leżącymi na nizinnych skłonach terenowych wzdłuż głównego nurtu rzeki Raby i jej dopływów. Obszary gminy Raciechowice pocięte są pasami niewysokich wzniesień tworzących garby biegnące w kierunku północnym do koryta rzeki Raby. Wzdłuż wzniesień w rejonie Raciechowice, a także Gruszowa, Zagórzan i Łapanowa wytworzyły się najstarsze ciągi komunikacyjne, a wraz z nimi ciągi osadnicze typu wiejskiego. Stanowią one zwarty etnicznie zespół kulturowy rozwijający się od dawna w dowiązaniu do głównych traktów komunikacyjnych i handlowych biegnących z południa na północ i ze wschodu na zachód. Trakt południowy, nazywany do dzisiaj „szlakiem cysterskim” łączył tereny Europy południowej, Siedmiogród i Słowację poprzez doliny rzeki Orawy z rabczańskimi dolinami, przechodząc dalej na działach wodnych Lubogoszczy i Śnieżnicy w doliny Krzyworzeczki i Stradomki w kierunku Dobczyc, Gdowa, Wieliczki, Mogiły i Krakowa. Na szlaku tym znalazły się Szczyrzyc, opactwo cysterskie założone na pocz. XIII w. wraz z kościołem i klasztorem ustawicznie przebudowywanym i modernizowanym w okresie gotyku i manieryzmu. Powstały tu także późno gotycki kościół w Gruszowie pochodzący z pocz. XVI w. oraz

zamek obronny wraz z murami średniowiecznymi obwarowującymi już na pocz. XIV w. miasto Dobczyce. Miasto to, jak pisał Długosz, dużo wcześniej bo w 1226 roku płaciło dziesięcinę klasztorowi Cystersów w Mogile. Rozwinał się także drugi ośrodek miejski Gdów wymieniany jako osada w dokumentach pochodzących z 1 poł. XIV w.

Drugi trakt równoleżnikowy, biegnący z zachodu na wschód prowadził z Moraw przez Cieszyn, Wadowice, Kalwarię Zebrzydowską do Myślenic i dalej przez Dobczyce i Gdów do Bochni, Wojnicza, Tarnowa, Przemyśla, Lwowa w kierunku Kijowa, stanowiąc tym samym południowy szlak handlowy i skrót na trasie komunikacyjnym prowadzącym z zachodu przez Skawinę do Krakowa i dalej przez Wieliczkę do Bochni, gdzie zbiegały się oba odgałęzienia dróg.

Wzdłuż dolnego biegu Raby w kierunku jej ujścia do Wisły prowadziła również droga łącząca omawiane tereny z północą, przechodząc dalej przez rozległe obszary puszczy niepołomickiej do miejscowości Grobla z przeprawą na Wiśle w rejonie Śmiłowic. Tu łączyła się ze starożytną drogą nadwiślańską ciągnącą się z Krakowa przez Czyżyny, Mogilę i Igołomię, będącą centrum wczesnohistorycznego osadnictwa prowadzącą dalej w kierunku Hebdowa, Śmiłowic, Koszyc, Nowego Korczyna i Sandomierza. / ryc. 1 /.

Ziemie Gminy Raciechowice znajdujące się od najdawniejszych czasów w pobliżu opisywanych tu starożytnych szlaków komunikacyjnych miały dogodne połączenie z Krakowem i Wieliczką, jak również z innymi ośrodkami gospodarczymi i kulturowymi m.in. Myślenicami, Dobzycami, Gdowem i Wojniczem. Miały także łatwy dostęp do ośrodków rozwoju produkcyjnego i wydobywczego w okresie wczesnośredniowiecznym, poprzez połączenia z Mogilą i Igołomią, centrami wytopu żelaza a także z Wieliczką, miejscem wydobywania soli. Posiadają centralne położenie w stosunku do dużego rejonu południowo - wschodnich ziem dawnego województwa krakowskiego zakreślonego obecnymi trasami komunikacyjnymi pomiędzy Krakowem, Myślenicami, Mszaną Dolną, Limanową, Bochnią i Wieliczką. / ryc. 2 /.

2. Kryterium osadniczo - kulturowe ochrony

Rozwój osadnictwa od czasów średniowiecza, powstawanie kolejnych osad, miast, wsi i przysiółków następowało głównie w dowiązaniu do dużej wartości gospodarczej jaką stanowiły tutejsze tereny rolniczo - pasterskie i uprawowe, a także liczniejsze w owym czasie niż obecnie obszary leśne i wystarczająca obfitość wód służących gospo-

darce miejscowej. W odniesieniu do rozważań osadniczo - kulturowych interesujące byłoby zrekonstruowanie starożytnych form władania ziemią na terenach pozostających w sferze działalności Cystersów już na pocz. XIII w. a więc jeszcze przed wielką lokacją Krakowa, która nastąpiła w 1257r. Z różnych źródeł pisanych dowiadujemy się, że istniejące wówczas prawo rodowe gwarantowało gospodarowanie większymi obszarami nazywanymi „żrebami” zawierającymi tereny uprawowe, lasy, łąki i pastwiska a także dogodnie tereny pod niezbędne budowle mieszkalne i gospodarskie przez jeden ród sprawujący obowiązki właściciela i producenta dóbr.

Jak podają różne źródła „... w okolicach Raciechowic jest gleba urodzajna, glinkowata i ilowa. A tylko na takich podatnych do uprawy roli miejscach powstawały kolektywy rolnicze”.¹ Brzmienia ich średniowiecznych nazw patronimicznych zawierały końcówkę „ice”. W dokumentach z 1325 do 1327r. występowała nazwa tych obszarów jako Racechowicz, czyli ziemie stanowiące własność potomków Raciecha, zapewne rodu zamieszkującego tę okolicę. Od imienia słowiańskiego Racibor tworzyły się dawno już rozliczne skrócenia imienne takie jak Rach, Raciej, Racisz, Raciech i in. Staropolski wyraz „rać”, znaczący „wojna” wyszedł z użycia ale zachował się w przeróżnych nazwach osobowych oraz w bardzo popularnym u Słowian imieniu Ratibor.²

Wcześniejszą zatem formą nazw miejscowości wywodzących się od staropolskich imion, przydomków, nazwisk a nawet od pełnionych przez nich urzędów, lecz głównie od nazw ojcowskich, tj. biorących imię od ojca, są na tym terenie poza Raciechowicami, pochodzącymi od imienia Raciej, Raciech, a także Bojańczyce od imienia Bojan i Dobczyce od imienia Dobsza, będącego skrótem imienia Dobiesław. Czyżby zatem ziemie w obrębie dzisiejszych miejscowości Dobczyc, Raciechowic i Bojańczyce były terenami dawnych włości Dobszy, Raciecha i Bojana? Pytanie to może być wdzięcznym zadaniem dla dociekań badawczych etymologów.

Świadectwa starożytności zagospodarowywania tych ziem sięgają zapewne czasów państwa Wiślan. Jest to jednak dalej słabo rozpoznany problem korzeni dziedzictwa kulturowego, którego badaniami zajmują się takie dziedziny wiedzy jak archeologia, antropologia, historia kultury, etnografia i etnologia. Trzeba tu nadmienić, że za starożytnością nazwy patronimicznej Raciechowic, od której bierze nazwę cała gmina świadczy również fakt, że wyraz „rać” t.j. „wojna” zaginął we wczesnym okresie kształtowania się języka polskiego. Zachował się do dzisiaj w językach słowian wschodnich m.in. w języku chorwackim, w którym przybrał formę „rat”, zapewne biorącą początek w starochorwackim również jak w staropolskim „rać”. Wędrowka tzw. Białych Chorwatów z dorzeczy Wisły na tereny południowej Europy i Balkany w

okresie wędrówek ludów w VI i VII w. ne. pozostawiły ślady historii w etymologii nazewnictwa terenów, osad, imion a także miejsc bitew i wojen. Późniejsze nazwy dzierżawne a także odimienne od wyrazu „woj” kształtowały zapewne również na tych i pobliskich terenach nazwy osad np. Wojnicz, położonego przy wczesnośredniowiecznym grodzie kasztelańskim Woynicze, wymienianym w źródłach już w 1217r. Wyraz „woj” znaczący w średniowiecznej Polsce rycerza, woja uzbrojonego na początku w kuszę, wojownika przekształcił i wyrugował stare formy, zastępując je nową nazwą „wojna”. Może to dowodzić, że wydarzenia pozostające w związkach ze starymi formami nazw są równie stare i pradawne.

Liczne grodziska, osady i podgrodzia, których nazwy zachowały się do dzisiaj jak np. Podgrodzisko niedaleko Poznachowic na północnych stokach Księżej Góry w pobliżu skały zwanej Diabelskim Kamieniem odkrywane były na tym obszarze przez archeologów już na pocz. XX w.³

Szereg z nich rozlokowany jest na łuku wzniesień od południa pomiędzy Dobczycami, Raciechowicami, Krzesławicami, Bojańczycami i Wieruszycami. Dowodzi to m.in., że tereny gminy Raciechowice były w dawnych czasach intensywnie zasiedlone i zagospodarowywane szczególnie w rejonie Poznachowic Górnych, Góry Jana, Słupi i Tarnowskiej Woli.

Istniejące tu wczesnośredniowieczne grody stanowiły zapewne ważny strategiczny punkt obrony ówczesnych organizacji z okresu przed ukształtowaniem się państwowości polskiej. Były ważną zaporą graniczną na południowym kierunku przemieszczania się różnych kultur i licznych napastników z południa na północ na linii Mszana Dolna, Skrzydlana, Szczyrzyc, broniąc dostępu do Gdowa i Dobczyc a dalej do Krakowa.

3. Kryteria zabytkoznawczo - historyczne ochrony

Podkreślić wypada, że na stosunkowo niewielkim obszarze podgórskich okolic obecnej gminy Raciechowice istnieją jeszcze dziś znaczne, choć niedoceniane zasoby kultury materialnej i duchowej minionych epok. Mają one ważne znaczenie zabytkoznawcze jako unikalne przekazy dziedzictwa kulturowego. Znajdują się w dwunastu miejscowościach gminy, aczkolwiek w szeregu wsiach i przysiółkach pozostaje jeszcze duża część obiektów dawnej kultury poza katalogami, spisami i rejestrami.

W aktualnych spisach ujęto ponad 120 zabytkowych obiektów architektury i budown-

ictwa.⁴ Katalogi dzieł sztuki sakralnej, budownictwa przemysłowego, zabytkowych układów zieleni, a także nie do końca rozpoznane dziedzictwo sztuki ludowej obejmuje znaczną ilość dzieł, które winny podlegać ochronie. Zwrócić także należy uwagę na znaczną ilość nie zinwentaryzowanych form dawnego zdobnictwa ludowego i tradycyjnych form wzornictwa artystycznego ⁵.

Do najważniejszych przekazów dziedzictwa kulturowego gminy Raciechowice zaliczyć należy zespół kościoła parafialnego w Raciechowicach p.w. św. Jakuba Starszego i św. Katarzyny oraz kościół w Gruszowie p.w. Rozesłania Apostołów wraz z plebanią. Występuje tu także kilka zabytkowych obiektów sakralnych takich jak kaplica cmentarna w Raciechowicach i zespół kaplicy z pustelnią św. Benedykta w Krzesławicach oraz wiele kapliczek i krzyży przydrożnych. Do ważnych zabytków na tym obszarze należą częściowo zrujnowane zespoły dworskie położone do niedawna w otoczeniu pięknych i rozległych parków krajobrazowych w Raciechowicach, Bojańczycach, Czaławiu, Dąbiu, Gruszowie, Komornikach, Mierzeniu i Wolicy. Odnotować można także dawne, zanikające już budowle gospodarskie w zespołach dworskich i w zespołach dawnej zabudowy zagrodowej, lamusy, spichlerze i liczne stodoły świadczące o wielkich zasobach i zamożności gminy. Można jeszcze dzisiaj odnaleźć po dwa spichlerze w jednej zagrodzie jak to ma miejsce w Mierzeniu. Pięknie zdobione lamusy stanowiące przykłady form polskiego budownictwa drewnianego występowały do niedawna w zespołach dworskich w Bojańczycach a także w Czaławiu, Dąbiu, Gruszowie, Komornikach, Raciechowicach i Wolicy.

Osobnym zasobem kulturowym są pozostałości dawnego, liczego zespołu budownictwa przemysłowo - gospodarczego.⁶ Zaliczyć do nich należy młyny wodne i tartaki na Krzyworzece w Czaławiu, z których jeden, niegdyś dworski na lewobrzeżnej młynówce, usytuowany pośrodku wsi, założony był na przełomie XVI / XVII w. Liczne młyny wodne zlokalizowane nad rzeką Stradomką i nad jej dopływami znajdują się w miejscowościach Dąbie, o którym wzmianki w 1581r. mówiły, że posiadał jedno koło doroczne, dalej w Komornikach i Krzesławicach, starszy z przełomu XVI / XVII w. tzw. „dziady” na Stradomce a także tartak na rzece Rable obok resztek tzw. „młyna górnego”. Grupa młynów wodnych występowała na rzece Stradomce i na potoku Sawka w miejscowości Sawa i w Gruszowie, a także w Żerostawicach i w Zegartowicach, gdzie obok młyna funkcjonował wodny tartak. Biorąc pod uwagę przeciętną zdolność przemiału kilkuset kg. ziarna w ciągu godziny, młyny te pozwalały utrzymywać zdolność produkcyjną całego arealu, zapewniając zaopatrzenie w mąkę dla własnych potrzeb i najbliższego regionu.

Ochrona a także rewaloryzacja wartości kulturowych wymienionego wyżej zasobu dóbr kultury wymaga nieustannego zliczania tych obiektów, starannej selekcji kryteriów co do kolejności i pierwszeństwa ratowania zabytków w zależności od ich znaczenia miejscowego i ponadregionalnego.

4. Kryteria prawne ochrony

Żyjemy w okresie poszukiwania coraz to nowych dróg i metod, a także konstruowania nowoczesnych systemów ochrony dziedzictwa kulturowego pojedynczych obiektów, zespołów i całych regionów. Wpływa na to w pierwszym rzędzie rozwój regulacji prawnych zmierzających do ścisłej koordynacji postanowień ustawowych wynikających z nowelizowanej Ustawy o Planowaniu Przestrzennym i Prawa Budowlanego a także nowych zapisów Ustawy o Ochronie Dóbr Kultury. Nie wszystkie jednak zabytki mogą jednocześnie uzyskać status obiektów prawnie strzeżonych. Do ich ochrony potrzebna jest uzasadniona ustawowo decyzja administracyjna o wpisie do rejestru zabytków. Stąd też, coraz częściej podejmowane są próby ustanawiania Stref Ochrony Konserwatorskiej jako jednego z elementów Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego Gmin. Czynności te wskazywać mogą na ważne z punktu widzenia konserwatorskiego obiekty i rejony o ważnych wartościach historycznych, miejscach pamięci, cmentarzach i miejscach martyrologii, a także rezerwatów kulturowych. Samorząd Gminy zatwierdzając Miejscowe Plany lub ich Aktualizację może stać się ważnym rzecznikiem rzeczywistej ochrony wartości kulturowych położonych w strefach ochrony ujawnionych w planie. Ochrona może stać się skuteczna jedynie wówczas, gdy Gmina posiada w tym względzie indywidualny, lokalny program chroniony mocą postanowień prawnych.

5. Kryterium ekonomiczne ochrony

Potrzeba rozwoju świadomości ochrony dziedzictwa kulturowego powiązana jest ściśle z ujawnieniem możliwości generowania szybkich zysków powiązanych z władaniem zasobami kulturowymi, a także wiedzą na temat ich wartości nie tylko historycznej lub artystycznej ale także ekonomicznej.⁷

Wiedza ta winna być również rozbudowana o aspekt użytkowy pozwalający

budować różne formy wykorzystania obiektów zabytkowych zarówno dla właściciela, dla racji indywidualnych a także społecznych. Jest to zatem niezwykle ważny problem ukazujący wartość dziedzictwa kultury dla obecnej gospodarki rynkowej. Prawa rynku, chęć zysku, wzrost gospodarczy mogą przyczynić się do ochrony zabytków wówczas, gdy potrafimy ich wartość wyliczyć i sprzedać z zyskiem dla właściciela i dla odbiorcy. Będzie to również wielki zysk dla stanu dóbr narodowej kultury. Często drobne nakłady i nieznaczne zabiegi remontowe pozwalają podnieść kondycję budowli zabytkowej, przyczynić się do jej utrwalenia i przedłużenia jej życia, świadcząc tym samym o kulturze regionu i prawdziwie ekonomicznym zmyśle pokolenia gospodarującego dobrami kultury naszych przodków.

6. Kryterium społeczne ochrony

Ważnym zagadnieniem towarzyszącym ochronie dziedzictwa kulturowego staje się rozwój metod organizacyjnych, szkoleniowych, popularyzatorskich ujawniających racje idei ochrony dóbr kultury, a także dydaktycznych na wszystkich etapach rozwoju umysłowego społeczeństwa od programu szkoły podstawowej do szkół trzeciego wieku, mających na celu podnoszenie świadomości społecznej co do potrzeby partycypacji społeczności lokalnych na rzecz idei ochrony. Istotnym staje się aspekt socjologiczny a także umiejętność rozpoznawania wszystkich wartości nie tylko materialnych i użytkowych lecz również pozamaterialnych, które mogą ujawnić się w całym procesie konserwacji i rewaloryzacji przedmiotu, zespołu zabytkowego lub całego obszaru kulturowego. Jedną z współczesnych metod postępowania jest sporządzanie ankiet pozwalających uzyskiwać odpowiedzi na temat sposobów pobudzania inicjatyw lokalnych, a także badania odczuć społecznych dotyczących zysków i strat ponoszonych na skutek zaangażowania się lub zaniechania czynności związanych z ochroną dóbr kultury. Kryterium ekonomiczne pozwala precyzyjnie określić koszty strat społecznych związanych z ubytkiem wartości kulturowe a także rozłożyć koszty ratowania dóbr kultury na dwa nurty finansowania tych prac ze środków prywatnych i publicznych.

Przypisy:

1. S. Rospond, Słownik etymologiczny miast i gmin PRL, wyd. Ossolineum, Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk, Łódź, 1984, s. 318.

2. Ibidem, s. 318.

3. A. Zaki, Zespół osadniczy Poznachowice Górnych powiat myślenicki w świetle badań wstępnych, „ Sprawozdania Archeologiczne ” t. IV, s. 107 - 131; także: G. Leńczyk, Sprawozdanie z badań w roku 1955 na terenie Poznachowice Górnych powiat myślenicki, „ Sprawozdania Archeologiczne ”, t. IV, s. 132 - 141.

4. Zabytki architektury i budownictwa w Polsce, województwo krakowskie, t. wyd. Ośrodek Dokumentacji Zabytków, Warszawa 199. s.

5. Materiał z badań terenowych wykonanych pod kierunkiem prof. R. Reinfussa w Pracowni Badania Sztuki Ludowej PIS O / w Krakowie.

6. J. Bogdanowski, M. Kornecki, Katalog zabytków budownictwa przemysłowego w Polsce, t. III, z. 2 Powiat Myślenice - województwo krakowskie, wyd. PAN, Wrocław, Warszawa, Kraków 1963.

7. Obowiązki wobec dziedzictwa a prawa rynku, wyd. Polskiego Narodowego Komitetu ICOMOS, Kraków 1995.

ZAWIADOMIENIE

Zarząd Stowarzyszenia Klubu Inżynierii Ruchu zaprasza na kolejne szkolenie, które jest organizowane w dniach od 4 - 7 października 2000r. w Ośrodku MPWiK w Dobczycach ul. Jałowcowa.

Szkolenie obejmuje:

- Seminarium „Problemy komunikacyjne Miasta Krakowa - sposoby finansowania w aspekcie statutu powiatu grodzkiego ”
- Seminarium „Drogi wojewódzkie - sposoby finansowania”
- Seminarium „Ocena systemu ograniczonego parkowania w centrum Miasta Krakowa”
- Zwiedzanie najnowszych inwestycji komunikacyjnych w Krakowie
- Seminarium „Przeszkody formalno - prawne dla sprawnego działania drogownictwa”
- Seminarium „Finansowe aspekty zarządzania drogami w Powiecie i w Gminie”

Przyjazd uczestników i zakwaterowanie w środę 4 października od godz. 1600. Zakończenie szkolenia i wyjazd w sobotę 7 października do godz. 1100. Szczegółowy program szkolenia i materiały szkoleniowe zostaną wręczone uczestnikom na miejscu.

Koszt uczestnictwa w szkoleniu wynosi 450 zł. i obejmuje: zakwaterowanie, pełne wyżywienie oraz materiały szkoleniowe.

Co tracimy czyli o odradzającej się w nowej formie cenzurze

Ludzie bojący się prawdy dbają o to, aby za wszelką cenę kontrolować treść i zawartość informacji docierających do społeczeństwa. W systemach politycznego zakłamania służyły temu celowi centralne urzędy cenzury. W Polsce czasy takiej cenzury minęły bezpowrotnie przed dziesięciu laty. Nie oznacza to jednak pełnej swobody publicznych wypowiedzi. Coraz częściej mali tchórze i świadomi manipulatorzy stosują własną cenzurę profilaktyczną. Moje pierwsze zderzenie z nową formą cenzury nastąpiło zaraz na początku okresu pełnej wolności słowa.

O szacunek dla polskiej myśli technicznej.

Taki tytuł miał mieć mój artykuł zamówiony przez redaktora Przeglądu Technicznego, na którym zrobiło wrażenie moje oburzenie z powodu szczególnie lekceważącego potraktowania wyników pracy kilku pokoleń polskich inżynierów. Chodziło o wyjątkowo szkaradny pomnik polityczny ustawiony bezpośrednio przed frontem Pałacu Lubomirskich w Warszawie. Sam pałacyk nie jest zapierającym dech w piersiach cudem architektury, ale zawiera szereg typowo polskich, dobrze skomponowanych rozwiązań architektonicznych. Tuż przed zasłonięciem przez pomnik został obrócony frontem do ulicy Marszałkowskiej i Ogrodu Saskiego aby wyeksponować walory tego frontu. Sam proces obracania to zwierciznienie włożonej w ten obiekt myśli inżynierskiej. Był to pierwszy na świecie „czysty” obrót budynku zabytkowego o 90° bez jakiegokolwiek przesunięcia.

Zamówiony artykuł ukazał się w Przeglądzie Technicznym (...) dopiero półtora roku później, bez tytułu i mocno okrojony, jako list od czytelnika. W tym właśnie czasie kończono rozbieranie pomnika.

Drogi miejskie w strategii utrzymania sieci dróg krajowych

To tytuł następnego artykułu, który był już złożony do druku w nr 7/98 Transportu Miejskiego i w ostatniej chwili został wycofany przez przedstawiciela wydawcy tego miesięcznika - Sekretarza Generalnego SiTK.

Omówienia Strategii (...) jakie ukazały się dwa miesiące później zarówno w Polskich Drogach jak i w Drogownictwie pomijały sprawy miast. Natomiast skrót mojego artykułu zamieszczony w nr 35 Informacji KLiR wzbudził duże zainteresowanie członków Klubu.

Artykuł bez tytułu

Ukazał się w sierpniowym dodatku do Polskich Dróg. Został dość poważnie zmieniony (za moją zgodą) w części końcowej - dotyczącej walki mieszkańców o poprawę warunków życia (fragmenty nieocenzurowanego tekstu można przeczytać w dalszej części Informatora). Zgodziłem się nawet na zamianę głównego tytułu i zamieszczenie go jako winietki - nadtytułu. Ustępstwa te okazały się jednak niewystarczające dla byłego redaktora działu politycznego Trybuny Ludu. Wyciął wszystko co dotyczyło spraw społecznych, łącznie z nadtytułem, nie bacząc nawet na to, że oszpecił gazetę. Nie potrafię tylko zrozumieć w imię czego.

„Korki” nie mają nic wspólnego z ograniczeniem prędkości dopuszczalnej

To bardzo dobitnie wygłoszony fragment mojej wypowiedzi przed kamerami tvn w związku z wprowadzeniem w Warszawie strefy ograniczonej prędkości 50 km/h (patrz nr 9/2000 Bezpiecznych dróg). Wypowiedź ta została wcześniej uzgodniona i zamówiona przez redaktora przygotowującego materiał w sprawie dopuszczalnej prędkości w obszarze zabudowanym, ale nie została wyemitowana na antenie ponieważ nie pasowała do założonego modelu opinii publicznej, którym postanowił manipulować redaktor wydania faktów tvn.

Według tego modelu tylko urzędnicy (MTiGM oraz Zarządu Warszawy) chcą tego ograniczenia, a wszyscy pytani mieszkańcy Warszawy oraz policjanci wiedzą, że teraz

Warszawa całkowicie się zakorkuje. Inna opinia niezależnego eksperta byłaby niepotrzebnym dysonansem w tym wspaniałym obrazie konfliktu umęczonego korkami społeczeństwa z bezduszną administracją.

Zresztą atak mediów wg tego modelu jest bardzo silny, a Gazeta Wyborcza nawet zorganizowała protest społeczny w trosce o nasze (...) **NO WŁAŚNIE O CO?**

Protest miał polegać na demonstracyjnym umieszczeniu za tylną szybą samochodu plakatu specjalnie w tym celu wydrukowanego w sobotnio-niedzielnym numerze GW. W poniedziałek 19 września, w pierwszym dniu obowiązywania nowej strefy ograniczonej prędkości jeździłem po Warszawie samochodem od wczesnego rana do wieczora i nie zobaczyłem ani jednego samochodu z plakatem za tylną szybą, ani w jakimkolwiek innym miejscu. Odniosłem również wrażenie, że kierowcy jeździli uważniej i spokojniej. Teraz wszystko zależy od Policji. To oni zdecydują w ciągu najbliższych kilku tygodni czy nowy przepis lokalny ma być poważnie traktowany przez uczestników ruchu drogowego, czy tak jak wiele innych pozostanie przepisem martwym z powodu permanentnego strajku policjantów.

A dziennikarze? No cóż, nie po raz pierwszy nie udało im się dopasować społeczeństwa do założonego modelu, co na pewno nie zniechęci ich do kolejnych prób.

Zygmunt Uzdalewicz

Ludzie czy samochody batalia o warunki życia w osiedlu Stary Wawer w Warszawie¹⁾

Charakterystyka układu ulicznego

Stary Wawer to obszar starej i nowej zabudowy ekstensywnej zawarty pomiędzy ulicami: Płowiecką (wschodni wylot drogi krajowej nr 2 z Warszawy) i Marsa (droga regionalna - obecnie wojewódzka nr 631), oraz linią kolei metropolitalnej. Przystanek osobowy Warszawa Gocławek zlokalizowany jest w północno-wschodniej części tego obszaru.

Całe wnętrze Starego Wawra obsługiwane jest przez ulice lokalne (L) i dojazdy (D). Niektóre z nich włączone są bezpośrednio w wymienione wcześniej trasy przeznaczone dla ruchu tranzytowego. Dotychczas nikt nie zwrócił uwagi na istotne w tym rejonie braki układu hierarchicznego ulic i ewentualne skutki tych braków.

Życie jednak nie toleruje pustki nawet wówczas, gdy wszyscy planiści będą ją zgodnie proponować. Oprócz tego przeciążenie skrzyżowania tras obrzeżnych (Płowiecka, Marsa) z niedostosowanym do struktury ruchu sterowaniem spowodowało, że wewnątrz analizowanego obszaru wytworzył się ciąg o funkcjach ponadlokalnych. Zapewnia on możliwość ominięcia skrzyżowania Płowiecka - Marsa, dzięki sygnalizacjom świetlnym funkcjonującym na logicznym przedłużeniu ciągu. Dodatkowo, napełnieniu tego ciągu sprzyja duża liczba bezpośrednich (w tym także nieformalnych) włączeń układu lokalnego do tras obrzeżnych; 8 do ul. Płowieckiej i 2 do ul. Marsa. W efekcie, zbyt duży jak na parametry techniczne uliczek lokalnych, ruch tranzytowy penetruje wnętrze obszaru.

Z tych właśnie powodów Urząd Gminy Warszawa Wawer poprosił mnie o wykonanie projektu uspokojenia ruchu na ul. Naddnieprzańskiej stanowiącej fragment wymienionego wcześniej niepożądanego ciągu tranzytowego.

Wykonane pomiary wykazały, że ruch tranzytowy na ul. Naddnieprzańskiej w szczycie porannym wynosi ok. 700 - 800 P/h w kierunku północno-zachodnim, a w szczycie popołudniowym ok. 200 P/h w tym samym kierunku i ok. 100 - 150 P/h w kierunku przeciwnym. Oznacza to, że ruch "obcy" dla obszaru jest ponad trzykrotnie większy niż związany z obsługą Starego Wawra. Jest on w dużym stopniu uzależniony od warunków panujących na skrzyżowaniu Płowiecka - Marsa i w niektórych dniach może nawet przekraczać 1000 P/h w kierunku północno-zachodnim.

Zmiany jakie nastąpią w układzie drogowym metropolii warszawskiej nie poprawią warunków życia w opisywanym rejonie. Ogólnomiejskie plany rozwojowe przewidują w pobliżu realizację Trasy Siekierkowskiej, która zostanie wprowadzona w węzeł Płowiecka - Marsa. Węzeł ten będzie odpowiednio przebudowany i w związku z tym nastąpi wzrost ruchu na trasach przebiegających na granicy Starego Wawra.

Dopiero realizacja Trasy Olszynki Grochowskiej, której potrzeba bardzo silnie została zaakceptowana w Studium (...) [2] może spowodować częściowe rozładowanie tras na obrzeżu Starego Wawra. Jednak prace nad tą trasą nie są tak zaawansowane jak nad Trasą Siekierkowską.

Niezwykle trudno jest rozwiązywać tej skali problemy wyłącznie za pomocą lokalnych środków uspokojenia ruchu. Jednak brak regularnej sieci wewnętrznej, tory kolejowe i niesprawność tras zewnętrznych uniemożliwiają wprowadzenie układu "komórek", który uniemożliwiałby ruch tranzytowy przy zachowaniu dobrych warunków obsługi lokalnej.

W związku z tym układ uliczny Starego Wawra powinien być uzupełniony ulicą zbiorczą, która przejęłaby w obsłudze obszaru funkcje pośrednie pomiędzy układem lokalnym i układem ponad miejskim (ul. Marsa) a nawet ogólnokrajowym i międzynarodowym (ul. Płowiecka).

Najbardziej przydatny dla usprawnienia obsługi byłby ciąg ulicy zbiorczej wzdłuż torów kolejowych. Rozpoznanie w terenie potwierdza możliwość realizacji takiej trasy

jako przedłużenia ul. Patriotów (zbiorcza - powiatowa) po śladzie istniejących dróg gruntowych. Gmina przyjęła moją propozycję i rozpoczęła procedurę przygotowania do projektowania i realizacji zaproponowanej ulicy zbiorczej.

Sprawa nabiera szczególnego znaczenia w związku z koniecznością wyboru tras dla objazdów na czas budowy wschodniego fragmentu Trasy Siekierkowskiej. Żadna z istniejących ulic Starego Wawra na kierunku równoległym do ul. Płowieckiej nie nadaje się do przejścia takich funkcji.

Rozwiązania uspokojenia ruchu

Ze względu na charakter zabudowy i szerokości pasów terenu dostępnych dla rozwiązań komunikacyjnych cały obszar Starego Wawra powinien być strefą ruchu uspokojonego. Zaproponowałem wyodrębnienie 2 podobszarów funkcjonalnych:

Podobszar południowo-wschodni zawiera szereg zakładów usługowych i produkcyjnych, dla których należy zapewnić dojazdy w taki sposób aby nie utrudniały ich funkcjonowania. Rozwiązanie to powinno również uwzględniać oczekiwania mieszkańców znajdującej się tam zabudowy jednorodzinnej. Podstawowymi środkami zniechęcającymi do przejazdów tranzytowych będą w tym podobszarze ograniczenia relacji na skrzyżowaniach i ulice jednokierunkowe. Rozwiązania szczegółowe dla tej części Starego Wawra nie były tematem wykonanego projektu.

Podobszar podstawowy powinien być w całości rozwiązany jako strefa 30.

Już wcześniej na prawie wszystkich ulicach wprowadzono ograniczenia prędkości do 30 km/h, zainstalowano progi zwalniające oraz wprowadzono zakaz ruchu ciężarowego. Wewnątrz tej strefy niektóre ulice są tak wąskie, że przy najbliższym remoncie lub budowie nawierzchni twardej (w przypadku ulic gruntowych) należałoby przekształcić je w **strefę zamieszkania**. Wśród tych propozycji znajduje się ulica Sępia stanowiąca przedłużenie ul. Naddnieprzańskiej, która była pretekstem do analizy całego obszaru.

Na obecnej granicy funkcjonalnej strefy ustawiono znaki B-43 30 km/h na wjeździe i B-44 na wyjeździe oraz zlikwidowano wewnątrz tak oznakowanej strefy następujące znaki:

- ograniczeń prędkości - B-33 30 km/h;
- wszystkich znaków A-11a wraz z tabliczkami - ze względu na § 31 i § 58 rozporządzenia Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 czerwca 1999r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych zezwalający na rezygnację ze stosowania tego typu znaków ostrzegawczych w strefie ruchu uspokojonego przy prędkości do 30 km/h.

Warunkiem koniecznym powyższych zmian było odnowienie i poprawienie znaków P-25 na istniejących progach zwalniających. Wcześniej niektóre z nich wykonane zostały w kolorze innym niż biały.

W miarę postępu prac drogowych znaki B-43 i B-44 powinny być odpowiednio przesuwane na granicę nawierzchni twardej, a wewnątrz na wymienionych w poprzednim punkcie ulicach powinny pojawiać się znaki D-40 i D-41 oznaczające strefę zamieszkania.

Oprócz tego zaproponowałem aby na skrzyżowaniach, na których obecnie i (lub) w przyszłości będą następowały największe w obszarze rozploty ruchu kołowego zostały wybudowane małe ronda. Dotyczy to skrzyżowań Naddnieprzańska - Tytoniowa i Naddnieprzańska - Korkowa.

Uznałem też za konieczne wzmocnienie ochrony ul. Sępiej - nie przystosowanej do przenoszenia obecnie zinwentaryzowanego ruchu kołowego. Cel ten miał być osiągnięty przez wypiętrzenie całej powierzchni skrzyżowania ulic: Naddnieprzańska, Sępia, Nowowiśniowa.

Odcinek Korkowa - Tytoniowa długości 260m wymaga dodatkowych rozwiązań wymuszających zmniejszenia prędkości. Spowolnienie ruchu na małych rondach proponowanych na obu końcach tego odcinka będą niewystarczające. Dla tego odcinka zostały zaproponowane dwie pary zwężeń jednostronnych jezdni.

Ze względów funkcjonalnych realizacja całego programu powinna była rozpocząć się od budowy małych rond. Jednak ze względu na możliwości finansowe gminy i przewidywany zakres robót na skrzyżowaniach z ul. Korkową i ul. Tytoniową zastosowano inną kolejność realizacji:

- etap I:

- elementy spowalniające ruch na odcinku Korkowa-Tytoniowa;
- wywyższenie powierzchni skrzyżowania z ul. Nowowiśniową i Sępią.

- etap II

- małe rondo na skrzyżowaniu z ul. Korkową;
- małe rondo na skrzyżowaniu z ul. Tytoniową.

W rozwiązaniach I etapu zastosowano następujące parametry:

- Miejscowe zawężenia jezdni ul. Naddnieprzańskiej na odcinku Korkowa - Tytoniowa zostały ustalone i sprawdzone bezpośrednio w terenie w taki sposób aby były dobrze widoczne dla pojazdów nadjeżdżających od strony zawężonej. Dodatkowo, zawężenia te zostały oznaczone słupkami z elementami odblaskowymi. Nie dochodzą one do krawędzi jezdni, ponieważ pozostawiono przejazd dla rowerów szerokości 1,0 m. Dzięki temu ruch rowerowy nie podlega ograniczeniom. Efektem działania zawężeń jest wymuszenie zmniejszenia prędkości, a w razie konieczności także zatrzymania pojazdu w związku z potrzebą przepuszczenia pojazdu z przeciwnej strony. Efekt ograniczenia prędkości jazdy wzrasta wraz ze wzrostem natężenia ruchu, co dodatkowo zniechęca przejeżdżających tranzytem do korzystania z danej ulicy.
- Wywyższenie skrzyżowania z ul. Naddnieprzańską i Sępią zaprojektowano wykorzystując występujące wcześniej zakłębienie tego skrzyżowania w stosunku do dochodzących ulic. Ze względu na sygnalizowane kłopoty z odwodnieniem ul. Sępiej zaproponowano zachowanie ścieków w łukach wychodzących z tej ulicy do awaryjnego odprowadzenia wody w przypadku przepelnienia studni chłonnych.

Już w efekcie wprowadzenia rozwiązań I etapu: *Kierowcy, którzy po raz pierwszy zapuszczą się w niedużą osiedlową (podkr. autora nim. art.) ulicą Naddnieprzańską (...) najpierw ze zdumienia przecierają oczy, potem raptownie naciskają pedał hamulca. Przed maskami ich aut pojawia się nagle – otoczony krawężnikami i metalowymi słupkami – klomb, po środku którego, jak gdyby nigdy nic, rośnie sobie drzewko. Żeby ominąć przeszkodę, trzeba ostro skręcić w lewo i wjechać na przeciwny pas (o ile z przeciwnej strony nie jedzie inny pojazd – przyp. aut.), ale i tę część jezdni, kilka metrów dalej przegradza identyczny klomb – trzeba więc znów czym prędzej wrócić na swój pas. Kilkanaście metrów ... to samo. Paliki i drzewka. Rajd jeszcze bardziej się komp -*

likuje, gdy z naprzeciwka jadę inne auta. Nie mają szans się minąć między klombami; jeden z nich musi się zatrzymać, aby przepuścić drugiego (podkr. aut. nin. art.) nieszczęśnika [4].

Tak malowniczo i zgodnie z prawdą opisać skuteczność zastosowanych rozwiązań redaktor jednego z warszawskich dzienników. Zapomniał tylko dodać, że opisani przez niego "nieszczęśnicy" minęli wcześniej dobrze widoczne znaki B-43 strefa ograniczonej prędkości 30 km/h, a 85% z nich musiało przejechać wcześniej przez co najmniej dwa progi zwalniające. Zresztą sam do tego stopnia nie zna przepisów o ruchu drogowym, że nie potrafi odróżnić znaków B-43 (strefa ograniczonej prędkości) od B-33 (ograniczenie prędkości).

W obronie prawa samochodu do nieskrępowanej agresji

Okazało się, że w wyniku zastosowanych rozwiązań kierowcy zaczęli tęsknić za znanymi i łatwymi do sforsowania progami zwalniającymi. Założony cel, sformułowany przez mieszkańców został w tym miejscu osiągnięty. Zresztą już na podstawie pierwszych reakcji pozwoliłem sobie na następujący komentarz we wcześniejszej publikacji: *Skuteczne rozwiązania wymuszające zmniejszenie prędkości (sądząc po reakcjach motoryzacyjnych "dzikusów" inne niż progi, np.: przez zakrzywienie toru ruchu, wykonano ostatnio na ul. w obszarze Starego Wawra w Warszawie [5].* Ale droga do osiągnięcia celu była niezwykle trudna i kilkakrotnie obawiałem się, że słuszne postulaty społeczności lokalnej nie zostaną zrealizowane.

Zdaniem autorów i inwestora propozycje rozwiązań były logiczną konsekwencją przeprowadzonej analizy, w pełni uzasadnione i nie budzące zastrzeżeń wprowadzonych rozwiązań na podstawie (...) *licznych interwencji telefonicznych (...) oraz stwierdzenia, że rzekomo (...) w pobliżu leżą szkła porozbijanych kloszy lamp i fragmenty karoserii uszkodzonych pojazdów (...).* Faktycznie zainteresowani tematem znali przyczyny takiej argumentacji. Wiedzieli, że nie było żadnych kolizji po wprowadzeniu zmian, jeżeli nie liczą jednego najechania na słupkę przez kierowcę urządzającego sobie zabawy na jezdni (są naoczni świadkowie zdarzenia).

Mieszkańcy nie dają się zastraszyć

I oczekują dalszej poprawy warunków życia. W wyniku spotkania zorganizowanego przez właściwy dla ul. Naddnieprzańskiej Samorząd Osiedla Marysin Wawerski w dn. 8.06.2000r. z udziałem przedstawiciela ministerstwa, obecnego inżyniera ruchu m.st. Warszawy, policji i ekspertów stwierdzili, że najpoważniejsze problemy związane z ruchem drogowym na terenie Starego Wawra to o wiele za duży ruch tranzytowy, agresja i bezkarność niektórych kierowców, oraz brak nadzoru policyjnego. Zaproponowali wzmocnienie skuteczności wprowadzonych rozwiązań przez rozbudowanie istniejących szykan, oraz wprowadzenie podobnych rozwiązań na ul. Tytoniowej. Rozwiązania te postaram się zaprezentować w najbliższym czasie w Bezpiecznych drogach. Do czasu oddania tego artykułu do druku trwały jeszcze konsultacje z mieszkańcami na temat proponowanych dalszych rozwiązań oraz analizy ekonomicznych możliwości ich realizacji w najbliższym czasie. Godny odnotowania jest fakt, że tylko przedstawiciel policji, wyraźnie znudzony opuścił spotkanie na długo przed jego zakończeniem.

Mieszkańcy i autorzy rozwiązania nie są już sami. Do popierającego ich postulaty miejscowego radnego gminy dołączyć obecny zarządzający ruchem, a i władze gminy zaczynają się konsolidować w tej sprawie. Jak sądzę, istotną rolę pozytywną (wbrew zamierzeniom) odegrały niewybredne i mocno naciągane ataki przeciwników ograniczenia swobód samochodu. Ich napastliwość i mialkość merytoryczna wywołują skutek odwrotny od zamierzonego. Pewnym dysonansem w tej sprawie jest tylko postawa warszawskiej policji. Czytby obawiali się, że staną się niepotrzebni, gdy za bardzo zmaleje liczba wypadków?

Jak na razie nic nie wskazuje na to, aby miało się spełnić marzenie redaktora Motoru, że wprowadzone rozwiązanie (...) *chyba długo się nie ostanie* (...) [6]. Prawdopodobnie trzeba będzie zacząć jeździć kulturalnie i spokojnie. Czyżby nadchodziły nowe czasy?

1) Wybrane, nieocenzurowane fragmenty artykułu, o którym mowa w materiale „Co tracimy (...)”

Literatura:

1. *Miejscowy Plan Ogólny Zagospodarowania m.st. Warszawy, 1992r.*
2. *Studium uwarunkowań i kierunków rozwoju przestrzennego m.st. Warszawy 1998r.*

3. Ulica Naddnieprzańska – uspokojenie ruchu, projekt wykonawczy, SIGMA-SYSTEM 1999r.
4. Czubaszek K. – Użyźniony asfalt, *Życie Warszawy*, 23.06.2000r.
5. Uzdalewicz Z. – Jak ucywilizować motoryzację, *BRD NUMER SPECJALNY/2000* z okazji III Tygodnia Ruchu Drogowego, 1-7 maja 2000r.
6. Pomianowski J. – Przeszkody na jezdni, *Motor* nr 22/2000
7. An Improved Traffic Environment, A. Catalogue of Ideas, Road Directorate, Denmark Ministry of Transport (Road Data Laboratory – Road Standards Division, Report 106), 1993r.



NAJPILNIEJSZA POTRZEBA? Warszawa jako pierwsza w Polsce wprowadziła ograniczenie prędkości do 50 km/h. Koszty wymiany oznakowań wyniosły ok. 500 tys. złotych.

Rys. Piotr Rajczyk

Publikacja nielegalna

Panowie ministrowie, szanowni zebrani!

Zastana w dniu 3.01.1999r. przez władze powiatowe sytuacja w drogownictwie jest ogólnie znana wszystkim tu obecnym a moja wypowiedź nie jest skargą a po prostu próbą zaprezentowania strategicznej wizji rozwiązania problemów komunikacyjnych na terenie Powiatu Myślenickiego. Wizji dlatego, że ze względu na brak pełnych danych nasze przemyślenia są zaczątkiem szerokiego opracowania, które bez pozyskania akceptacji wszystkich szczebli samorządów i podjęcia ścisłej współpracy zarządców poszczególnych kategorii dróg nie mają prawa bytu. Wierząc, że taka współpraca ma szansę powodzenia i trafi na podatny grunt postanowiliśmy jako powiat podjąć wyzwanie. Na wstępie przedstawię kilka danych liczbowych obrazujących sytuację zastaną.

Na terenie Powiatu Myślenickiego znajduje się:

376 km. dróg gminnych,
324 km. dróg powiatowych,
60 km. dróg wojewódzkich,
43 km. dróg krajowych.

Razem: 803 km. dróg

Koszt utrzymania poszczególnych kategorii dróg według danych wynikających ze statystyki odzwierciedla poziom dbałości o nie poprzez przeznaczenie środków finansowych i tak na utrzymanie 1 km. dróg:

- krajowych przypada 79,4 tys.zł,
- wojewódzkich 22,1 tys.zł,
- powiatowych 6,6 tys.zł,
- gminnych 12,6 tys.zł.

Dane zaczerpnięte z Głosu Powiatu Krakowskiego z 23.11.1999r. (dodatek Dziennika Polskiego).

Powiat jak z tego wynika otrzymuje około 6 tys. zł. na 1 km. utrzymywanych dróg jest w stanie jedynie zapewnić im nie pogorszony stan i to na ograniczonym odcinku.

Niebagatelnym problemem jest też zaliczanie dróg stanowiących ulice nie będące przelotowymi w miastach, ulice zakończone ślepo czy wręcz drogi gruntowe między miejscowościami do dróg powiatowych. Nastręcza to dużych problemów zwłaszcza, że mieszkańcy znając nowego zarządcę coraz natarczywiej żądając ich napraw czy modernizacji. Podyktowana realiami odmowa rodzi konflikty i pretensje do Zarządu Powiatu.

Taki stan rzeczy po doświadczeniach pierwszego roku funkcjonowania powiatu pozwolił nam na zapoczątkowanie działań zmierzający w stronę unormowania sytuacji i wszczęcia prac nakierowanych na długoterminowy rozwój drogownictwa w ramach Strategii Powiatu Myślenickiego. Jednym z priorytetowych obszarów „strategii” jest Infrastruktura Techniczna i Drogownictwo. Problematyką tego obszaru zajmuje się jedenastoosobowy zespół kierowany przez Kierownika Wydziału Komunikacji, Transportu i Dróg Publicznych Starostwa a członkami przedstawiciele gmin i Rady Powiatu. Zespół problemowy jest podstawową komórką planistyczną z uprawnieniami opiniotwórczymi w zakresie realizacji. Zespołami problemowymi kieruje zaś Komitet Sterujący, posiadający uprawnienia decyzyjne i kontrolne w zakresie planowania szczegółowego i realizacji zadań strategicznych. Strategia jest wynikiem konsensusu lokalnego a więc w procesie planowania strategicznego oraz zarządzania aktywnie uczestniczą gminy oraz wszystkie organizacje działające na terenie powiatu.

To właśnie z inicjatywy Komitetu Sterującego podjęliśmy się wdrożenia strategii w obszarze drogownictwa. Żeby temat przekazać do opracowania zespołowi problemowemu nieodzownym jest zebranie pełnej informacji na temat:

- 1) natężenia ruchu na obszarze powiatu,
- 2) średniego ruchu dobowego,
- 3) zachowania się użytkowników dróg w sytuacji wyłączeń poszczególnych kategorii dróg,
- 4) dróg alternatywnych w poszczególnych kategoriach dla dróg wyższej kategorii,
- 5) celów wykorzystywania poszczególnych ciągów komunikacyjnych przez użytkowników,
- 6) obciążenia dróg w rozbiu na rodzaje środków transportu,
- 7) elementów stanu technicznego i infrastruktury drogowej,
- 8) elementów bezpieczeństwa.

Opracowanie wymienionych danych wiąże się z zaangażowaniem wyspecjalizowanego zespołu dysponującego odpowiednimi możliwościami i doświadczeniem.

W temacie nie można pominąć również miast, osiedli, stref przemysłowych z uwzględnieniem dojazdów do nich oraz ich opuszczania. Wiaże się to przede wszyst-

tkim z rozwiązaniem problemu skrzyżowań, wjazdów i wyjazdów.

Wskazaniem jest wymienienie kilku przykładów istniejącej i wymagającej szybkiej naprawy sytuacji :

- 1) Wyznaczona w Jaworniku (Gmina Myślenice) strefa przemysłowa usadowiona z północnej strony „Zakopianki” będącej drogą krajową posiada bezpośrednie wjazdy i zjazdy co stwarza zagrożenie dla użytkowników „Zakopianki” zwłaszcza przez samochody ciężarowe obsługujące istniejący tam przemysł. Wymusza to budowę drogi alternatywnej dla strefy i bezpiecznego skrzyżowania.
- 2) Przez centrum miasta Dobczyce przebiega droga wojewódzka zaś na obrzeżu znajduje się wydzielona strefa przemysłowa, wokół której przebiega obwodnica. Kierując ruch obwodnicą wyłączony zostanie z ruchu Rynek Dobczycki a zmodernizowane skrzyżowanie udrożni obwodnicę tworząc ją wygodną i bezpieczną dla ruchu ciężarowego, ruch zaś będzie mniej uciążliwy dla mieszkańców śródmieścia.
- 3) Przebiegająca przez Sułkowice droga wojewódzka na pewnym odcinku dzieli na połowę największy w mieście zakład przemysłowy co stwarza zagrożenie tak dla pracowników zakładu zmuszonych do poprzecznego przechodzenia czy przewożenia materiałów między wydziałami przez tę drogę, jak też dla użytkowników drogi. Należy podjąć działania do zrealizowania dawno zamierzonej obwodnicy miasta.
- 4) Rozwiązania wymaga również sytuacja jaka powstała w ostatnich miesiącach na drodze nr 18263 (Węglówka - Kobielnik przez Jaworzyce), która podczas nasilonego ruchu na „Zakopiance” przejmuje ciężar drogi krajowej z Zakopanego do Krakowa. Droga ta nie będąc do takiego ruchu przystosowana również często bywa blokowana ze względu na niedostosowanie do roli drogi alternatywnej dla „Zakopianki”.

Te przykłady są jednymi z licznych obrazującymi problem, bez przedstawiania skali. Świadczą one jednak o konieczności poświęcenia dużej uwagi przed podejmowaniem decyzji o tworzeniu stref przemysłowych, nowych osiedli czy innych przedsięwzięć strukturalnych, planowaniu sieci nowych szlaków komunikacyjnych lub modernizacji istniejących.

Sieć drogowa autentycznie zachowuje się jak krwioobieg i musi funkcjonować w podobny sposób. Nie może być tak, że zator tętnicy powoduje niedokrwienie i martwicę - to drobne naczynia muszą przejmować choć częściowo jej zadanie w celu

rozładowania sytuacji. Stąd nasze zamierzenia stworzenia strategii kompleksowej dla dróg wszystkich kategorii z pogrupowaniem ich pod względem potrzeb komunikacyjnych jako wzajemnie się uzupełniających bez względu na właściciela. Stąd też nasze dążenie do integracji właścicieli dróg wokół wspólnej strategii na terenie naszego powiatu a w przyszłości może nawet w ramach województwa.

Opracowanie „Strategia kompleksowa dla dróg” jako niezbędny element strategii powiatu musi być poprzedzone:

- 1) gruntowną inwentaryzacją dróg i przekazaniem niektórych z nich nowym właścicielom według klasyfikacji ważności,
- 2) opracowaniem danych przez wyspecjalizowany ośrodek na podstawie badań i obserwacji ruchu kołowego i pieszego oraz stanu bezpieczeństwa,
- 3) opracowaniem prognoz długoterminowych w zakresie potrzeb komunikacyjnych, w tym conajmniej 10 lat do przodu,
- 4) rozpoznaniem zamierzeń w zakresie drogownictwa w sąsiednich powiatach,
- 5) rozpoznaniem zamierzeń w zakresie perspektywicznego planowania w zakresie rozbudowy siedzib ludzkich oraz stref przemysłowych.

Spełnienie tych przesłanek stanie się bazą do opracowania strategii kompleksowej, która pozwoli wyłonić najpilniejsze potrzeby w zakresie modernizacji, nowych inwestycji, przekwalifikowań połączonych ze zmianami właściciela czy obniżenia rangi ciągów komunikacyjnych. Pozwoli to uniknąć nierzadko spotykanych błędów z przeszłości, których naprawianie w obecnej sytuacji nastręcza nierozwiązywalnych problemów a niejednokrotnie zmusza do oglądania bezużytecznych lub częściowo wykorzystywanych nietrafionych, kosztownych robionych nad wymiar inwestycji.

Może przydługi wywód zakończyć poruszeniem problemu najważniejszego, a mianowicie finansów. Koszt opracowania strategii pozornie wysoki (ok. 4 mln. zł.) zapoczątkuje trafnymi inwestycjami bilansującymi się w perspektywie. Strategia raz opracowana uzupełniana danymi z bieżących kontroli i monitorowania będzie jak na strategię przystała bazą danych dla programów uprawniających do sięgania po środki pomocowe. Zdajemy sobie sprawę, że żaden samorząd działając w oparciu o krótkowzroczne , indywidualne wnioski oraz skromny budżet nie sięgnie po poważniejsze granty. Szansą uzyskania poważniejszych środków na większe inwestycje daje integracja wszystkich właścicieli dróg na terenie powiatu wokół strategii kompleksowej. Zgodne ustalenie priorytetów przez wszystkich właścicieli dróg jest jedyną ścieżką w kierunku prawidłowego rozwoju drogownictwa. Wspólne opracowanie

strategii, wspólne ponoszenie kosztów oraz wspólne inwestowanie w drogi uczyni sieć dróg zdrowym krwioobiegiem gospodarki. Jako Starostwo wypróbowaliśmy współfinansowanie przedsięwzięć z gminami w roku ubiegłym, w roku bieżącym podejmujemy współpracę z Wojewódzkim Zarządem Dróg wierząc, że skutek będzie również pozytywny. Jest to działanie na skalę możliwości finansowych naszego samorządu. Niech mi wolno będzie wyrazić nadzieję, że do opracowania strategii dołożą się wszyscy właściciele dróg na terenie powiatu udziałami nie według liczby kilometrów a możliwości finansowych i znaczenia ich własności dla komunikacji.

W najbliższym czasie podamy bardziej sprecyzowany plan zamierzeń, może już z podjętymi deklaracjami.

Moją wypowiedź proszę traktować jako zachętę do współpracy i pomocy dla słusznej w naszym odczuciu sprawy.

Spis treści

Zabytki i ich znaczenie w kształtowaniu kierunków ochrony dziedzictwa kulturowego na obszarach Gminy Raciechowice.....	str. 1
Co tracimy, czyli o odradzającej się w nowej formie cenzurze	str. 10
Ludzie czy samochody.....	str. 13
Panowie ministrowie, szanowni zebrani	str. 21

Gmina Wójta Marka



