



STOWARZYSZENIE

www.klir.pl

e-mail: borowski@onet.pl

KLUB INŻYNIERII RUCHU

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

INFORMACJA



Częstochowa - Złoty Potok - listopad 2003





Olsztyn

JuraPolska.com © 2002

Witam w Częstochowie

Witam w „mieście Świętej Wieży” – jak o Częstochowie, swoim mieście rodzinnym, śpiewa Muniek Staszczuk.

Częstochowa to miasto o historii liczącej ponad 760 lat, położone w sercu południowej Polski na Wyżynie Krakowsko-Częstochowskiej. Kraina ta dzięki szczególnym walorom przyrodniczym, krajoznawczym i kulturowym stanowi jeden z najbardziej interesujących regionów turystycznych i gospodarczych w Polsce.

Jura Krakowsko-Częstochowska - ukochana przez wędrowców, rowerzystów, speleologów i alpinistów (a ostatnio także narciarzy), nie traci na popularności, a wręcz przeciwnie - ciągle zaskakuje. Wystarczy trochę czasu i dobre buty, aby tuż za zadymionym Śląskiem trafić do przedziwnej, tajemniczej krainy starych warowni skrywających legendarne skarby, białych skałek o przedziwnych kształtach, pylistych ścieżek i soczyście zielonych lasów. Jura urzeka - a to amonitem z odcisniętą muszlą ślimaka, a to kryształem górskim znalezionym gdzieś na szczycie, a to samotną basztą, czystym źródłem przy uczęszczanym szlaku, urokliwą dolinką... Równie zaskakujące i fantastyczne bywają nazwy jurajskich ostańców - ochrzczonych przez wspinaczy pozostałościami po mieszkańcach wapiennego morza: Dotknięcie Kapustki, Sen Sołtysa, Amadeusz Mocarz, Prostowanie Kochanka z Czeremchowej działają na wyobraźnię równie mocno jak ruiny, w których straszy, ciemne jaskinie zamieszkiwane przez nietoperze i Pustynia Błędowska zasypana piaskiem z diabelskiego worka, a trzeba przyznać, że co, jak co, ale diabły, nieszkodliwe diabełki i zwiewne duchy (co oczywiste) na Jurze szczególnie obrodziły...

Najbardziej charakterystycznymi zabytkami (oraz niewątpliwą atrakcją turystyczną) są zamki. Ich położenie na niedostępnych szczytach, przypomina położenie orlich gniazd. Do czasów nam współczesnych przetrwały niestety tylko ruiny. Najwięcej obiektów obronnych wybudował w czternastym wieku król Kazimierz Wielki.

Niewątpliwie najslawniejszym z nich (w całej Polsce) stał się zamek w Ogrodzieńcu, a to za sprawą ekranizacji komedii Aleksandra Fredry "Zemsta". Dzięki Andrzejowi Wajdzie o zamku Ogrodzienickim było znowu głośno w całej Polsce (i nie tylko), jak za czasów dawno minionej świetności (w czasach swojej świetności zamek ten był nazywany "drugim Wawelem", jego wystrój i bogactwa dorównywały bowiem królewskiemu zamkowi na Wawelu !!!). Z zamkiem tym wiąże się również legenda o olbrzymim czarnym psie, który pojawiając się na zamku obwieszczał nadejście nieszczęścia. Drugim spośród najczęściej odwiedzanych przez zwiedzających obiektem są ruiny zamku w Olsztynie tuż koło Częstochowy.

Częstochowa od stuleci pełniąc rolę duchowej stolicy Polski, dzięki obecności klasztoru oo. Paulinów na Jasnej Górze z cudownym obrazem Matki Boskiej, w sercach Polaków zajmuje miejsce szczególne. Przez lata była miejscem wielu wzniosłych uroczystości religijnych zawsze silnie przepojonych akcentami patriotycznymi. To tutaj, do sanktuarium Maryjnego, na Jasną Górę każdego roku zmierzają miliony pielgrzymów z całego świata. Początek trwającej do dzisiejszego dnia sławy miasta dał książę Władysław Opolczyk sprowadzając w 1382 roku z węgierskiej Budy ojców Paulinów. Dwa lata później książę ofiarował klasztorowi na Jasnej Górze obraz Madonny z Dzieciątkiem, otoczony kultem i czcią. Święta ikona z Bełza zaczęła przyciągać wiernych, zmieniając klasztorne ustronie w miejsce licznych pielgrzymek. Obecnie Częstochowa należy do najliczniej odwiedzanych ośrodków pątniczych. Każdego roku przybywa tu ok. 4-5 mln pielgrzymów.

Głównym celem odwiedzin w Częstochowie jest klasztor oo. Paulinów na Jasnej Górze, warto jednak zobaczyć i inne zabytki, odwiedzić muzea, galerie. Goście wspominają Częstochowę również jako ośrodek kultury. Odbywają się tu cykliczne imprezy kulturalne o zasięgu ogólnopolskim i międzynarodowym, wśród których szczególnym uznaniem i sławą cieszy się Międzynarodowy Festiwal Muzyki Sakralnej „Gaude Mater”. Festiwalowym koncertom towarzyszą wystawy plastyczne, instalacje, widowiska baletowe, spektakle teatralne. Kulturalną wizytówką miasta stały się: Triennale Plastyki „Sacrum”, w którym uczestniczy wielu artystów z całego świata, a także Międzynarodowy Plener Jurajski i Plener Miejski.

Ok. 24 km od Częstochowy, w jednym z najbardziej malowniczych zakątków Jury Krakowsko-Częstochowskiej na szlaku „orlich gniazd” w Dolinie Wiercicy, leży miejscowość Złoty Potok, wieś, którą założono już w XIII wieku. Warto zobaczyć piękny park, w którym znajdują się: zaniedbany nieco Pałac Raczyńskich i śliczny dworek rodziny Krasińskich. Dworek należał do generała Wincentego Krasińskiego, ojca słynnego poety romantycznego Zygmunta Krasińskiego, który bywał w Złotym Potoku i któremu Złoty Potok zawdzięcza większość nazw skał, stawów i źródeł. Park okala kamienny mur. Podziwiać tu można stare, monumentalne drzewa, jak dąb „Dziad”, liczący około 500 lat, czy topola biała o obwodzie 4,5 m oraz egzotyczną roślinność, taką jak modrzewie japońskie, tulipanowiec, żywotniki. Pałac Raczyńskich i dworek Krasińskich leżą nad stawem noszącym nazwę od jednego z najsłynniejszych utworów Zygmunta Krasińskiego – Irydion.

W dworku można zwiedzić muzeum poświęcone poecie. Nie ma tam wielu cennych eksponatów, ale na pewno warto zajrzeć, gdyż wnętrza zabytkowego obiektu pozwalają wyobrazić sobie jak toczyło się życie szlachty polskiej w XIX wieku.

We wsi warto zwiedzić także zabytkowy kościół z organistówką i przejść się nad wielkie stawy hodowlane, założone ponad sto lat temu. Tu znajduje się jedna z najstarszych w Europie ferma pstrąga, która wciąż funkcjonuje.

Złoty Potok otoczony jest porośniętymi bukowymi lasami wzgórzami z licznymi wapiennymi ostańcami i wspaniałymi jaskiniami. Do najciekawszych i najbardziej malowniczych ostańców oraz skał wapiennych należą: "Brama Twardowskiego", skała z prześwitem w kształcie bramy o wysokości 4 m, której nazwę nadał, podobnie jak wielu innym obiektom, Zygmunt Krasiński, "Skałka z Krzyżem" i znajdujący się obok amfiteatr skalny, "Diabelskie Mosty", skała z tunelem o długości 8 m. Okolica urzeka każdego, kto przemierza wytyczone w jej obrębie szlaki.

Jeżeli dodamy do tego krystalicznie czyste wody i wyjątkowy mikroklimat to Dolina Wiercicy, rzeczki biorącej swój początek z dwóch źródeł: "Elżbiety" i "Zygmunta", jawi się jako wymarzone miejsce dla szukających niezwykłych atrakcji turystycznych, które warto odwiedzić w czasie wakacji lub podczas weekendów.

Oprac. Małgosia Nestorowicz

Jedno z dwóch „żyjących” wcieleni

To już pięćdziesiątka! Co to znaczy mieć dobrą pamięć i dobrze numerować. Pięćdziesiąta informacja, już nowej generacji, jakże pięknie wydawana, jaka po poznańsku precyzyjna i jaka wspaniała. Raduje serce, raduje oko i przywraca wspomnienia. Czy wiecie, że jest jednym z pięciu wcieleni biuletynów wydawanych przez nasze środowisko, związane z inżynierią ruchu? A było to tak...

Pierwsze wcielenie.

W 1970 r., kiedy do pracy w Stołecznym Wydziale Komunikacji przyszli pierwsi inżynierowie, w większości młodzi, gniewni i pełni zapału, ówcześni ideologiczni panowie tego świata nie rozumieli fachowych pomysłów i działań. Trzeba było nie lada sztuki i samozaparcia, aby kolejne inżynierskie decyzje, wkładać w Ich usta i starać się, aby nasze sukcesy należały do nich, a klęsk żeby nie było.

I przyszedł nam wtedy do głowy pomysł wewnętrznego biuletynu Wydziału Komunikacji, nazwanego dla bezpieczeństwa Szefów Informacją o warunkach ruchu w m.st. Warszawie.

Biuletyn ten rozsyłany raz w miesiącu według specjalnego rozdzielnika, trafiał na biurka wszystkich rządzących miastem pośrednio i bezpośrednio, a także czasami wyżej, do władz krajowych. Otrzymywały go także wszystkie redakcje naszych dzienników, a dwa z nich; Życie Warszawy i Express Wieczorny przez pewien czas uruchomiły nawet specjalne cotygodniowe rubryki: Inżynier Ruchu radzi i Zapytaj nas odpowiemy.

Biuletyn ten, spełniał potrójną rolę:

- w sposób bezbolesny uczył, ostrzegał i informował władców o naszych poczynaniach;
- publikował nasz dorobek; i nasze doświadczenia;
- informował prasę o bieżących działaniach zarządzających ruchem.

Miał pięć stałych rozdziałów poświęconych: analizie wypadków, warunkom ruchu, projektom małych modernizacji, prezentacji wdrożeń (głównie w zakresie sygnalizacji ulicznej) i okresowym zmianom w organizacji ruchu.:

Doczekał prawie stu wydań i zmarł śmiercią naturalną w stanie wojskowym.

Dwa następne, równoległe wcielenia.

Pomysł odrodził się w podobnej formie, ale już w innej skali i treści, w dwu środowiskach. W Towarzystwie Przyjaciół Warszawy i naszym Stowarzyszeniu, kiedy jeszcze było tylko Klubem. Te wcielenia „żyją” do dzisiaj.

Biuletyn Klubu Inżynierii Ruchu, stworzony i rozpędzony przeze mnie, funkcjonuje dalej samodzielnie mając już trzeciego redaktora. Doczekał się pięćdziesiątego zeszytu. To naprawdę wielkie osiągnięcie, które cieszy.

W TPW, są to zeszyty problemowe poświęcone każdy innemu warszawskiemu problemowi. Biuletyny Towarzystwa Przyjaciół Warszawy nie są numerowane, redaguję składam i drukuję je od początku po dzień dzisiejszy. Mogłem im poświęcić więcej czasu, gdy biuletyn KLIR przeszedł w inne ręce. Jak widać szczęśliwe.

Dwie niezbyt udane próby.

Był też dwie próby rewitalizacji pomysłu byłego WIR. Obie nieudane z prostego powodu niechęci pracowników do podjęcia dodatkowej pracy. Tej pierwszej nie pamiętam w szczegółach, ale dotyczyła chyba jednego z biur projektowych, a ta druga miała być narzędziem Dyrektora Zarządu Dróg Miejskich. Tego spektakularnie wysadzonego w powietrze przez obecnego Prezydenta Warszawy, w pierwszym dniu urzędowania.

Byłem tylko przechodniem

Pięćdziesiąty numer wydawnictwa wewnętrznego, ukazującego się średnio raz na kwartał, drukowanego w technice małej poligrafii, to żadna rewelacja wydawnicza. Ale ponad trzynaście lat konsekwentnej realizacji pewnej idei – wydawnictwa, które stało się jednym z symboli Klubu Inżynierii Ruchu – to niewątpliwe osiągnięcie. Dla mnie osobiście jest to symbol o tyle istotny, że łączy i potwierdza ciągłość KLIR, jako zjawiska socjologicznego; od entuzjastycznej deklaracji dość dużej liczby uczestników Zjazdu Drogowców Miejskich w Łodzi, poprzez pierwsze spotkania i współpracę małej, a po Zjeździe Drogowców Miejskich w Płocku (poprzednim), gwałtownie rosnącej grupy nieformalnej oraz trudne początki stowarzyszenia, po dzień dzisiejszy Klubu Inżynierii Ruchu.¹⁾

Nie traktuję tego jako jubileusz, także dlatego, że nie zawsze konsekwentnie wydawaliśmy biuletyn na nasze spotkania, których liczba jest o „oczko” większa. Bardziej kwalifikowało się na obchody jubileuszowe, nasze dziesięciolecie działania (np. w Rybniku – jesienią 1999 r.). Ale każda okazja jest dobra na chwilę zadumy i refleksji. A człowiek jest taką istotą, że potrzebuje okazji, aby zatrzymać się, chociaż na chwilę lub przynajmniej zwolnić tempa. Tak też potraktowałem ten, bardzo osobisty materiał.

Co pamiętam z tych lat?

Geneza biuletynu informacyjnego

„Informacja KLIR”, to pomysł Jacka Dobieckiego. Jego początki sięgają czasów, kiedy był Wojewódzkim Inżynierem Ruchu m.st. Warszawy. Był jedną z kilku form realizacji jego pasji do regularnego informowania o działalności, w której bierze udział. Wydaje mi się, że to była trzecia edycja regularnego biuletynu informacyjnego.

Ja, w trzynastoletniej historii tego wydawnictwa, byłem tylko przechodniem, który przez jakiś czas szedł w tym samym kierunku. Nie byłem przechodniem obojętnym i mam nadzieję, że wniosłem coś od siebie do biuletynu KLIR, chociaż nie był to mój cel i nie wkładałem w jego wydawanie tyle pasji, co w inne formy wydawnicze.

Pierwsze pomysły

Jacek Dobiecki, jako stołeczny WIR, doskonale zdawał sobie sprawę z tego, że działalność jego – jako zarządzającego ruchem i całego zespołu, którym kierował, składała się z wielu drobnych, na ogół mało efektownych (a nieraz wręcz niepopularnych) działań. Nawet te największe przegrywały, w oczach

władz politycznych i „członków dworu” tych władz, z każdą inwestycją drogową. Nigdy nie stwarzały okazji do tego, aby osoby zaangażowane w te działania mogły wypiąć swoje piersi do odznaczeń państwowych. Nie dość tego, to inżynierów ruchu obarczano później winą za błędy w rozwiązaniach geometrycznych i systemowych, za błędne decyzje inwestycyjne.

To my byliśmy odpowiedzialni za błędy na Trasie Łazienkowskiej zbudowanej wg odkurzonego pośpiesznie projektu z połowy lat 60., czy na budowanej „spod dużego palca” Wisłostradzie, na której w ciągu pierwszych 5 miesięcy eksploatacji zginęło 14 osób.

Pamiętam potworną nagonkę w warszawskiej prasie, po wprowadzeniu zakazów skrętu w lewo na ul. Marszałkowskiej przy ul. Świętokrzyskiej. Efekty widoczne były bardzo wyraźnie. Kierując na objazd 2-4 pojazdów w cyklu, odblokowaliśmy jeden z 3 pasów ruchu na wlocie dla ok. 12-15 pojazdów w każdym cyklu sygnalizacji. A przyczyna nagonki? To była ulubiona trasa jednego z dziennikarzy, który (jako jeden z nielicznych) wołał ryzykować skręt w lewo na skrzyżowaniu bez, nawet minimalnej, powierzchni akumulacyjnej, przecinając tory, po których w każdym kierunku jechał, co najmniej jeden pociąg tramwajowy w cyklu.

Zresztą za prywatę, atakowali nas nawet koledzy po fachu. Tak między innymi zareagowało na zamknięcie Nowego Świata, małżeństwo drogowców, którzy wcześniej studiowali na tym samym roku, co Jacek Dobiecki. Zakaz ruchu indywidualnego na Nowym Świecie, wydłużył im drogę dojazdu samochodem do pracy ponad dwudziestokrotnie. Przedtem z garażu w domu przy ul. Smolnej na (już wówczas) zatłoczoną ul. Kredytową, mieli do przejechania zaledwie kilometr. Zapomnieli też dodać, że na przejechanie tego odcinka samochodem, potrzebowali w godzinach szczytu więcej czasu niż na przejście pieszo. A po uwolnieniu autobusów, czas dojazdu komunikacją publiczną mieli krótszy niż czas dojścia pieszego.

Wybrałem te spektakularne przykłady, żeby przedstawić atmosferę, w jakiej zrodził się pomysł wydawania „*Informacji Wojewódzkiego Inżyniera Ruchu*”. Pomysł nadal jest do wykorzystania.

Pierwsze wydawnictwa informacyjne nie miały jeszcze swojej nazwy. Próbowaliśmy też prowadzić stałą rubrykę w prasie codziennej zatytułowaną „Inżynier ruchu odpowiada”. Z czasem, zaczęliśmy wydawać monotematyczne zeszyciki opisujące ważniejsze wydarzenia, zatytułowane „Informacja techniczna” lub „Analiza techniczna”, z odpowiednio zakodowanym numerem. Jacek Dobiecki wpadł na pomysł, aby numer kolejny informacji poprzedzić rokiem na początku. Stwarzało to wrażenie wydawnictwa o bardzo dużej liczbie zeszytów. Ostatnia analiza techniczna, do której dostarczyłem materiałów, nosiła numer 7921 – i zawierała tekst „Kryteriów i zasad stosowania priorytetów dla komunikacji zbiorowej”. Z Działem Inżynierii Ruchu SWK rozstałem się w połowie

1979r., Jacek Dobiecki odszedł trzy lata później, ale jeszcze zdążył zrealizować swój cel - wydanie regularnej „Informacji WIR”.

Potrzebował do tego człowieka zorganizowanego i skrupulatnego. Takiego, który wolał być urzędnikiem niż inżynierem. Pod koniec swojej działalności jako Wojewódzki Inżynier Ruchu m.st. Warszawy, znalazł takiego młodego inżyniera i zaczął finalizować cel, do którego dążył przez cały czas pracy w Stołecznym Wydziale Komunikacji.

Chyba jednak, zbyt krótki okres wydawania tej informacji pozostawił pewien niedosyt. Dlatego też, pracując w „Metroprojekcie”, wydawał informacje Generalnego Projektanta Metra (tytułu dokładnie nie pamiętam). Przygotowywał je ten sam młody inżynier, mimo że nie zmienił miejsca pracy.

Początki biuletynu informacyjnego Klubu Inżynierii Ruchu.

Członkowie Klubu Inżynierii Ruchu już od pierwszego spotkania, w listopadzie 1989r., zgłaszali potrzebę otrzymywania materiałów w formie pisemnej, oraz zapisywania wyników seminariów. Na początku były to luźno przygotowane materiały, oraz protokoły ze spotkania. Aż któregoś dnia Jacek, Dobiecki przywiózł wydrukowane okładki kartonowe do kolejnych numerów biuletynu. Trzeba było wypełnić ich zawartość...

Pierwsze numery biuletynu KLIR w całości składał Jacek Dobiecki i Danka Kowrygo. Były w nich zamieszczone różne materiały merytoryczne, ale również informacje o poprzednim spotkaniu. „Informacja KLIR” jest, więc trzecią edycją pomysłu Jacka Dobieckiego.

Ja, na początku, jedynie przygotowywałem niektóre materiały do biuletynu, lub udostępniałem różne materiały przygotowane w innym celu. Niewiele pamiętam z tego okresu, ponieważ bardzo mocno byłem w tym czasie zaangażowany w przygotowywanie raportów dla Stałej Komisji Drogownictwa Miejskiego.

Pierwszy biuletyn, w którego współredagowanie byłem mocniej zaangażowany, to przygotowywany na spotkanie w Łomży, w 1991r. Właśnie wówczas, po Zjeździe Drogowców Miejskich w Płocku, gwałtownie wzrosła liczba osób zainteresowanych Klubem Inżynierii Ruchu. Zgłoszonych osób było więcej, niż przygotowanego nakładu okładek do biuletynu. Na szczęście okładki już się skończyły.

Następcy Jacka

W całości zredagowałem biuletyn dopiero na spotkanie we wrześniu w 1992r. w Olsztynie. Od tamtego czasu coraz częściej, coraz więcej czasu poświęcałem „Informacji KLIR”, a po zarejestrowaniu Klubu Inżynierii Ruchu jako stowarzyszenia, z konieczności przejąłem redagowanie biuletynu w całości.

W 1996r., członek Zarządu KLIR, Tomek Borowski zaoferował swoją pomoc w składaniu i druku „Informacji KLIR”, a z czasem przejął całkowicie także funkcje redaktora biuletynu. Poza sporadycznymi eksperymentami, tak jest do chwili obecnej.

W oczach przechodnia

Co lubię i dlaczego

Zamiłowanie do pracy dziennikarskiej, prawdopodobnie odziedziczyłem wraz z imieniem po moim kuzynie, studencie uniwersytetu w Wilnie. W czasie okupacji redagował podziemną gazetę AK-owską. Wpadł i został stracony tuż przed powstaniem wileńskim. Mnie praca dziennikarska fascynowała do tego stopnia, że nawet poważnie rozważałem studia dziennikarskie. Być może, dlatego zawsze łatwo nawiązywałem kontakty z zawodowymi dziennikarzami, a nawet dwukrotnie ułatwiłem początki kariery redaktorowi Wołoszańskiemu.

Przez dwa lata mojego pobytu w Zarządzie Dróg Miejskich w Warszawie (1993-1995), bardzo szybko zawarłem niepisane porozumienia z warszawskimi dziennikarzami o wzajemnym poszanowaniu. Ja nie zbywałem ich byle czym, a oni spełniali moje prośby o zaniechanie lub inne przedstawienie niektórych tematów. Kiedy po odejściu z ZDM i długim urlopie, pojawiłem się w Warszawie, zostałem „napadnięty” przez kilku znajomych, zarzucających mi rozpętanie nagonki prasowej przeciwko swojej byłej firmie. Rzeczywiście, nagonka była agresywna i niewybredna, a jej przyczyny były polityczno-personalne (lub na odwrót). Nie wiem, czy potrafiłbym ją opanować, ale patrząc na to, jak traktowani byli dziennikarze w ZDM, wiem na pewno, że pracownicy mojej byłej firmy robili wszystko, żeby taki właśnie był ich obraz w oczach dziennikarzy. Wkrótce zatrudniono rzecznika prasowego Zarządzie Dróg Miejskich, co w efekcie niewiele pomogło. Stanowisko rzecznika prasowego utrzymuje się do dzisiaj, a efekty działalności kolejnych osób na tym stanowisku, są tak samo mierne jak poprzedników.

„Transport Miejski”

Marzenia moje miały się spełnić w 1981r., kiedy wygrałem konkurs na redaktora naczelnego, nowego miesięcznika „Komunikacja Miejska”. Stan wojenny i aktywna niechęć ówczesnego Ministra Komunikacji do tego tytułu prasowego, poważnie opóźniły chwile realizacji tych marzeń, ale dzięki temu zyskałem czas na: przygotowanie się do nowego zawodu, zaplanowanie programu wydawniczego, dopracowanie formy i treści miesięcznika, a nawet na zmianę tytułu na „Transport Miejski”.

To, czego nauczyłem się w Stołecznym Wydziale Komunikacji, na pewno ułatwiło mi zrozumienie wielu problemów redakcyjnych i wydawniczych, ale bezpośrednio nie na wiele się przydało. Oprócz tego uporczywe prześladowanie tytułu przez urzędników Ministerstwa Komunikacji, zmusiło nas do poszukiwania współpracy z niezależnymi studiami i drukarniami. W ten sposób bardzo wcześnie korzystaliśmy z najnowocześniejszych, dostępnych wówczas w Polsce technik składu i druku.

W ten miesięcznik włożyłem całe swoje serce, a przez pierwsze pięć lat – znaczne pieniądze w jego promocję. I chociaż formę graficzną i wydawniczą przygotowywali wyspecjalizowani pracownicy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, to moi bliscy znajomi byli zgodni w ocenie. „Widać, że to twoja gazeta” – stwierdzali zgodnie, nawet nie pytani o zdanie.

Byliśmy ewenementem na ówczesnym rynku wydawnictw specjalistycznych – czasopismem rozchodzącym się w formie dobrowolnej, a nie nakazowej prenumeraty. Chociaż wiem, że na początku, przyjaciele z wydziałów komunikacji wymuszali prenumeratę na różnych przedsiębiorstwach transportu mleczarskiego, czy innych podobnych jednostkach. Ale w 1990 r., gdy opuszczałem redakcję, mieliśmy ustabilizowaną liczbę prenumeratorów (już bez lokalnych wymuszeń) na poziomie na poziomie 1840-1850 egzemplarzy. Żaden tytuł z naszej branży, nigdy nie osiągnął takiej prenumeraty. Wydaje mi się, że jest to górna granica dla tego rodzaju prasy technicznej.

Rok później „Transport Miejski” miał już 62 (!) prenumeratorów, a w 1992 r., wydawca pozbył się całego działu gazetowego, sprzedając go Stowarzyszeniu Inżynierów i Techników Komunikacji. Reanimacja, nawet z moim skromnym udziałem, nie udała się. Czasopismo jest w stanie śpiączki, a opracowanego przeze mnie raportu w sprawie przystosowania „Transportu Miejskiego” do potrzeb gospodarki rynkowej, obecny wydawca, podobnie jak poprzedni nie zamierza zrealizować. Ponownie odszedłem z redakcji tego tytułu w końcu 1999 r.

Niestety, ciągnie wilka do lasu. Wytrzymałem tylko kilka miesięcy i dałem się namówić na udział w redagowaniu wkładki „Inżynieria ruchu” w „Polskich Drogach”. Kiedy jednak redaktor naczelny, już po złożeniu całości,

dodał do tytułu „Bezpieczeństwo i ...”, zacząłem podejrzewać, że jestem wciągany w grę, w której nie miałem zamiaru uczestniczyć. Przy drugim numerze nabrałem pewności, a likwidacja tytułu w moim artykule, przesądziła o mojej rezygnacji ze współpracy. Wówczas to okazało się, że mam możliwość bardzo bliskiej i bardzo dobrej współpracy z miesięcznikiem, związanym z Klubem Inżynierii Ruchu od początku swojej edycji z „Bezpiecznymi drogami”. Tak dziwnie splatają się ludzkie losy, nazwy, tytuły ...

Od „Bezpiecznej drogi” do „Bezpiecznych dróg”

Kiedy w 1992 r., Jacek Dobiecki wpadł na pomysł powołania fundacji, mającej na celu moralne wsparcie właśnie skopanego, kolejnego kolegi - fundacji, która mogła w tym okresie zrobić w Warszawie i okolicach dużo dobrego, ja wymyśliłem jej nazwę – „Bezpieczna droga”, entuzjastycznie przyjętą już na pierwszym zebraniu założycielskim. Potem do grupy założycielskiej zaczęły przyklejać się różne nieciekawe osoby i w efekcie obaj wycofaliśmy się z tego zespołu. Trochę szkoda, ale byliśmy odosobnieni w swoich zastrzeżeniach. Czas pokazał, że mieliśmy rację. Ale przywiązanie do nazwy zostało.

Zerowy numer „Bezpiecznych dróg”, który znalazł się na naszym mroźnym, Klubowym spotkaniu w Kazimierzu Dolnym, w grudniu 1998 r., przypomniał mi fundację. Niespełna rok później, we wrześniu 1999 r., w tym samym Kazimierzu Dolnym, dyskutowaliśmy na seminarium zorganizowanym przez redakcję „Transportu Miejskiego”, między innymi o kolejnym, nieudanym działaniu pechowej fundacji.

„Bezpieczne drogi”, od początku przyciągają uwagę swoją niezwykle estetyczną formą. Kiedy pokazałem kilka numerów Olgierdowi Dziekańskiemu, architektowi z dużym poczuciem estetyki (był też przez 1,5 kadencji Wiceprezydentem Warszawy), przez kilka minut nie chciał rozmawiać o niczym innym, tylko wyrażał swój podziw. Podobnie, chociaż nie aż tak spontanicznie reaguje wiele osób. Czułem się zaszczycony, że przyjęto mnie do tej redakcji.

W pierwszych numerach, w których redagowaniu współuczestniczyłem, starałem się rozwijać współpracę redakcji z Klubem Inżynierii Ruchu, ponieważ wydawało mi się, że będzie to z obopólną korzyścią. Przygotowałem kilka publikacji, sygnowanych jako materiały KLIR, wprowadziłem zasadę dopisywania do nazwiska informacji o przynależności do Klubu. Wcześniej, zaczęły ukazywać się systematycznie reportaże z kolejnych spotkań Klubu Inżynierii Ruchu. Nie mogę jednak oprzeć się wrażeniu, że są to formy niechciane, albo co najmniej nie doceniane przez większość członków KLIR.

Nie będę rozwijał tego tematu, ale chwilę sympatycznej zadumy nad 50 numerem skromnego biuletynu wydawanego, jak by nie było w komfortowych warunkach, w małym nakładzie i bez konkurencji, psuje mi świadomość, że na lutowym seminarium KLIR, nikt nie zauważył, iż właśnie ukazał się 50 numer

„Bezpiecznych dróg”, miesięcznika wydawanego w bardzo trudnych warunkach, mimo prześladowania ze strony bardzo silnego wroga. Jedyne tytułu w tej branży, o tak dużym ładunku materiałów merytorycznych. Miesięcznika, którego redakcja funduje Klubowi Inżynierii Ruchu regularne reportaże z seminariów, po kosztach przygotowania i druku. Miesięcznika, którego nie prenumeruje większość członków Klubu Inżynierii Ruchu, bo woli dostać za darmo. W którym, poza nielicznymi wyjątkami, członkowie KLIR nie widzą potrzeby reklamowania się. To nie jest tylko mój punkt widzenia, to są fakty. Ale wracając do naszego wielkiego jubileuszu.

Mój skromny udział w pierwszych biuletynach KLIR

W 1990r., kiedy Jacek Dobiecki i Danka Kowrygo, przygotowywali i montowali pierwsze numery biuletynu KLIR, mnie zaprzętały zupełnie inne problemy. Co prawda, redagowanie i wydawanie miesięcznika „Transport Miejski”, nie wymagało już tak dużego nakładu pracy, jak w pierwszych latach, ale trzeba było przygotować się do zmiany rynku i wprowadzenia samorządowej struktury administracyjnej kraju. Przygotowałem dla wydawcy raport w sprawie przystosowania czasopisma do przewidywanych zmian.

Ale prawie całą energię skierowałem na opracowanie, redagowanie oraz rozpowszechnianie wśród najważniejszych osobistości i instytucji w Polsce, raportów na temat organizacji drogownictwa w miastach, przygotowywanych dla potrzeb Stałej Komisji Drogownictwa Miejskiego, wspólnie z Jerzym Dudą i Franciszkiem Zychem. Z trudem znajdowałem czas na spotkania Klubu Inżynierii Ruchu, a na biuletyn już go nie starczało. Starłem się jednak zapewnić łączność pomiędzy miesięcznikiem i biuletynem. Do „Informacji KLIR” przygotowywałem stałą rubrykę: „Co nowego w 'Transportie Miejskim' ”, a w miesięczniku zamieszczałem informacje o wydarzeniach w Klubie Inżynierii Ruchu.

Wymienione problemy rozwiązały się same w połowie 1990r. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności nie przyjęły mojego raportu w sprawie koniecznych zmian w „Transportie Miejskim”, a koledzy z SKDM sprzedali nas Generalnemu Dyrektorowi Dróg Publicznych, jak się okazało „za pestki”.

Efektom pierwszego niepowodzenia, było bankructwo „Transportu Miejskiego”, natomiast głęboko ukryte raporty na temat drogownictwa, zostały odkurzone dopiero na przełomie wieku i wdrożone. W części dotyczącej struktury podziału sieci drogowej na kategorie - w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z grudnia 1998r. W części dotyczącej oddzielenia zarządu dróg państwowych od organu naczelnego drogownictwa - w 2002r.

Tak więc, w drugiej połowie 1990r., moja droga nieco zbliżyła się do drogi biuletynu KLIR, a od drugiej połowy 1991 r., obie drogi zaczęły się pokrywać w coraz większym stopniu. Od 1996r., ponownie zaczęły się rozchodzić, a od 1998r., przebiegają całkowicie oddzielnie.

Inne formy wydawnictw i seminariów

„Informacja KLIR” nie była jedynym wydawnictwem naszego Klubu. Pierwszy wyłom zrobił Jacek Dobiecki, wydając na spotkanie w Kurzętniku, opracowane wspólnie z „Metroprojektem”, zasady projektowania nawierzchni z (dopiero wchodzącej wówczas na nasze drogi), betonowej kostki brukowej. Jest to jedyny w Polsce, tak dobry merytorycznie materiał pomocniczy do projektowania tego typu nawierzchni, przez wiele osób (także spoza grona KLIR) używany do dnia dzisiejszego. Ja z kolei, zrobiłem wyłom w czerwcu 1991 r., używając znaczka KLIR (takiego samego, jak na ówczesnej okładce biuletynu) do firmowania zbioru referatów z sekcji inżynierii ruchu na Zjeździe Drogowców Miejskich w Płocku. Można powiedzieć, że ta część wydawnictwa ze zbiorem referatów była wydawnictwem KLIR i to za „cudze” pieniądze.

Na seminarium w Warszawie, w 1995r. przygotowałem, jako oddzielne wydawnictwo, zbiór kopii polskojęzycznych publikacji na temat uspokojenia ruchu. W niektórych biblioteczkach fachowych widzę to wydawnictwo do dzisiaj. Ale już na seminarium w Gdańsku, które odbyło się w czasie i na terenie Targów Gdańskich, w 1996 r., referaty wydrukowane zostały w standardowym biuletynie KLIR. Wówczas to, po raz pierwszy (i o ile wiem także po raz ostatni), w ramach umowy barterowej, otrzymaliśmy, jako stowarzyszenie, stoisko targowe do dyspozycji, w zamian za zorganizowanie seminarium. Dlaczego zaniechaliśmy tej zasady?

Dwa lata później, nie starczyło mi sił na doprowadzenie do końca organizacji seminarium na kolejnych Targach Gdańskich. Pozostawiony przez wiceprezesów i sekretariat Klubu sam z wszystkimi problemami organizacyjnymi i finansowymi, borykając się z kłopotami firmowymi, spowodowanymi wygraniem zbyt wielu przetargów, musiałem przede wszystkim ratować egzystencję swoją i swojej rodziny.

Z pomysłem zaistnienia Klubu z seminarium, tym razem na warszawskich targach, wychyliłem się przed czterema laty. Podchwycony i doprowadzony do formalnego końca przez naszego wiceprezesa - Tomka Borowskiego, pomysł ten jest od trzech lat konsekwentnie realizowany i chyba na stałe zapisał się w kalendarzu targów. Nie bardzo wiem jak to się stało, że seminaria KLIR, organizowane w czasie warszawskich targów „Roads and Traffic” mają swoje wydawnictwo, niezależne od kolejnych numerów „Informacji KLIR”.

W tym roku KLIR zaistniał również na kieleckich targach „Autostrada - Polska 2003”, jako współorganizator seminarium. Szkoda jednak, że nie wykorzystano okazji do bardziej widocznego potwierdzenia obecności naszego Klubu.

Co wniosłem do naszego biuletynu

Prawdopodobnie po raz pierwszy, w biuletynie na olsztyńskie spotkanie KLIR (wrzesień 1992r.) przygotowałem materiał turystyczno - historyczny o mieście (przecież to moje rodzinne strony) oraz pozwoliłem sobie na bardzo osobistą refleksję, korzystając z pióra i talentu K. I. Gałczyńskiego - również zakochanego w Mazurach. Pomysł ten jest kontynuowany i rozwijany, co moim zdaniem bardzo ubarwia nasze biuletyny.

Przy okazji spotkania w Augustowie, w którego organizację bardzo zaangażował się Jacek (wg dowodu osobistego August) Dobiecki, natrafiłem na materiały, które rzucały nowe światło na nazwę i pochodzenie miasta. Niestety, materiały te wysłałem za późno i nie znalazły się w biuletynie. Otóż w urbanizację i pobudzenie rozwoju gospodarczego tych terenów była bardzo zaangażowana królów Bona. W rejonie obecnego Augustowi, założyła miasto Zygmuntowi, które niestety zbankrutowało. Kilkanaście lat później, Zygmunt August założył w tym miejscu miasto Augustów, które przetrwało. Zamierzałem obnażyć i podać do publicznej wiadomości niecny spis Augustów przeciwko Zygmuntom, ale dowcip nie wyszedł. Gdzie te czasy, kiedy biuletyn składałem w jeden dzień i co najwyżej przywoziłem na seminarium KLIR jeszcze nie zszyty ?

Dla urozmaicenia, od czasu do czasu sam projektowałem reklamy lub zamieszczałem komentarze do niektórych materiałów w formie rysunkowych dowcipów. Najlepszą reklamę udało mi się opracować w prezencie dla Stasia Ostrowskiego z okazji moich pięćdziesiątych urodzin. Niestety, firma EPOKE nie zdobyła się na dalsze wykorzystanie materiału, przygotowanego specjalnie z punktu widzenia potencjalnego użytkownika a nie producenta. Ich strata.

Po zarejestrowaniu KLIR, jako stowarzyszenia, starałem się przestrzegać zasady, systematycznego zamieszczania wszystkich uchwał i postanowień Zarządu KLIR oraz Walnego Zebrania. Dobrze, że ta zasada ostatnio powraca. Uważam, że jest to najważniejszy rodzaj informacji, jakie powinny ukazywać się w biuletynie.

¹⁾ Przy okazji bardzo proszę, **szanujmy naszą nazwę!** Nie nazywamy się „Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu”, w skrócie SKLIR (jak to ostatnio czytam w niektórych dokumentach Zarządu), lecz **stowarzyszenie o nazwie Klub Inżynierii Ruchu, które używa skrótu KLIR**. Tak zostaliśmy zarejestrowani i osobiście tego pilnowałem. Jeżeli ktokolwiek uważa, że trzeba zmienić naszą nazwę, to musi to zrobić formalnie – przeprowadzić odpowiednią uchwałę na Walnym Zebraniu ze skutkiem pozytywnym (dla mnie niestety negatywnym) oraz przerejestrować stowarzyszenie.

Wspomnienie

czyli przedruk z Biuletynu KLIR nr 2 z lutego 1990 r.

ANKIETA

Podczas narady w dniu 27 listopada 1989 r. członkowie Klubu odpowiedzieli na 4 pytania:

1. czego oczekujesz od klubu?
2. co możesz dać Klubowi?
3. jakie masz inne uwagi?
4. co zamawiasz?

Odpowiedziało 30 osób. Odpowiedzi na 1-sze pytanie zestawiono poniżej w grupy tematyczne, podając ich liczbę w nawiasach.

- wymiana doświadczeń obejmująca środowiskowe kontakty profesjonalne /5/, bezpośrednia wymiana osiągnięć i poglądów /17/, szkolenia zawodowe /11/ oraz integracja środowiska /5/;

- wzajemne konsultacje i ekspertyzy pomagające w rozwiązywaniu bieżących zadań /18/ z wymianą dokumentacji /4/, opiniowaniem i ocenianiem własnych rozwiązań technicznych /7/ oraz udzieleniem pomocy przy rozwiązywaniu trudnych problemów /8/;

- informacje o aktualnych problemach zawodowych /14/, np. na drodze własnych wydawnictw /6/; powinny to być m.in. informacje o wynikach badań /14/, nowych rozwiązań technicznych /14/, tendencjach rozwoju branży /4/, stanie prawnym /11/ oraz o nowościach wydawniczych /2/. Wydawnictwa powinny objąć swoim zakresem problemy sygnalizacji świetlnej, programy komputerowe, a także wzory typowych rozwiązań;

- interpretowanie, komentowanie i opiniowanie aktów prawnych oraz ich propozycji /15/, wpływ na tworzenie przepisów i ich unifikację oraz doskonalenie /8/;

- popularyzowanie idei małych modernizacji oraz innych tanich i efektywnych rozwiązań technicznych wraz z projektowaniem i ewentualnym wykonawstwem /13/;

- reprezentowanie interesów środowiska wobec organizacji i osób a poza branży a w szczególności w sprawach ochrony zawodu /6/, wsparcia środowiska profesjonalnego w stosunku do decydentów /5/, demaskowania dyletantów /2/ itp.;

Ponadto, zgłoszono potrzebę dostępu do literatury /1/, założenia Banku Pracy /1/, oraz podniesienia rangi ruchu pieszego, rowerowego i ochrony środowiska /1/, a także podniesienia rangi Inżynierii Ruchu /1/ i współpracy z zagranicą /2/; zgłoszono również potrzebę zorganizowania Klubu na wzór SARP /5/.

Odpowiedzi na pytanie - co możesz dać? – zestawiono w formie tabelarycznej i podano w ofertowej części niniejszej informacji.

W uwagach ankietowani stwierdzili m.in. potrzebę:

- zwiększenia dbałości o kulturę techniczną przedstawionych rozwiązań;
- szerszego spopularyzowania zagadnień związanych ze środowiskiem ruchu; zaznaczając naszą obecność w społeczeństwie między innymi przez współpracę z RTV i prasą;
- odpowiedniego zorganizowania Służby Inżynierii Ruchu; klub mógłby pomóc przy tworzeniu schematów organizacyjnych;
- wymiany doświadczeń i poglądów między tymi samymi stanowiskami w różnych rejonach kraju i różnych instytucjach;
- zarezerwowania dla Klubu prawa do opiniowania wszelkich zmian prawnych dotyczących inżynierii ruchu;
- położenia głównego nacisku na problem bezpieczeństwa ruchu;

Zaproponowano klubowi także:

- organizowanie, zwiedzanie dobrych rozwiązań w różnych częściach kraju;
- wgląd do interesujących dokumentacji;
- centralny kolportaż i dystrybucję wydawnictw, w tym prawnych /wytyczne, aktualne instrukcje itp./;
- prowadzenie interwencji jako działalności statutowej;
- prowadzenie reklam i ogłoszeń np. o producentach znaków, sygnałów i urządzeń drogowych

Zwrócono uwagę aby:

- nie ograniczać uczestnictwa w Klubie ze względu na niepełne przygotowanie zawodowe;
- nie dopuszczać do obecności i krytyki dyletantów /nic o nas bez nas/;

- potrzebę zewnętrznej reklamy możliwości Klubu, ze wskazaniem form współpracy;

W odpowiedzi na ostatnie pytanie większość ankietowanych zamówiła wydawnictwa, instrukcje i materiały nt. ciekawych lub typowych rozwiązań /17/.

W dyskusji, która poprzedziła ankietę mówiono także o:

- potrzebie opracowania aktu typu deklaracja czy statut;
- konieczności wymiany usług i rozpowszechniania wybranych prac;
- opracowywaniu tematów na wspólne zlecenie;
- członkostwie zbiorowym i sposobach finansowania;

Opracował: Augustyn Dobiecki

Doświadczenia Miejskiego Zarządu Dróg w Częstochowie w eksploatacji sygnalizatorów typu LED

Miejski Zarząd Dróg w Częstochowie jako jednostka budżetowa Urzędu Miasta Częstochowy administruje wszystkimi drogami publicznymi na terenie miasta od połowy 1997 r. W Częstochowie funkcjonuje 51 sygnalizacji świetlnych. Zestawienie rodzajów sygnalizacji przedstawiono w tabeli poniżej.

Lp	Rodzaj sygnalizacji	Tryb pracy	Ilość sygnalizacji
1	Cykliczna stałoczasowa	odosobniona skoordynowana	11 12
2	Cykliczna akomodacyjna (zmiennoczasowa)	odosobniona	3
3	Acykliczna akomodacyjna	odosobniona	13
4	Cykliczna wzbudzana za pomocą przycisków dla pieszych lub (i) detektorów indukcyjnych dla pojazdów	odosobniona	11
5	Ostrzegawcza		1
Razem:			51

Stan techniczny urządzeń sygnalizacji świetlnej można uznać za dobry:

- Częstochowa posiada dość nowe sygnalizacje – blisko 70% sygnalizacji było wybudowane w ciągu ostatnich 10 lat (dla tego okresu daje to średnią 3,5 nowej sygnalizacji na rok),
- średni wiek sterownika sygnalizacyjnego wynosi niecałe 5 lat,

- 10 sygnalizacji realizujących sterowanie acykliczne jest włączonych w system monitorowania pracy sygnalizacji,
- wloty zdecydowanej większości skrzyżowań (a praktycznie wszystkie na podstawowym układzie drogowym) wyposażone są w sygnalizatory umieszczone na wysięgnikach i posiadające energooszczędne źródła światła (diody LED) oraz obudowane w czarne ekrany kontrastowe.

Mając do dyspozycji dość skromne środki finansowe przeznaczone na utrzymanie dróg, zaczęliśmy szukać oszczędności w wydatkach na utrzymanie i konserwację urządzeń sygnalizacji świetlnej. Równocześnie analizy bezpieczeństwa ruchu potwierdzone opiniami policji potwierdzały o wiele lepszą czytelność sygnałów wyświetlanych przez sygnalizatory LED w porównaniu z tradycyjnymi sygnalizatorami.

Pożyteczne były przeprowadzane przez nas obserwacje w różnych porach doby i w różnych miesiącach. Niezwykle cenne okazały się doświadczalne testy porównawcze – zamontowanie obok siebie na wysięgniku sygnalizatora LED i żarówkowego. Z wszystkich tych doświadczeń zrodził się pomysł sprawdzenia energooszczędnych i tanich w eksploatacji źródeł światła w sygnalizatorach świetlnych w szerszym zakresie.

Do powszechnie znanych zalet sygnalizatorów z wkładami diodowymi LED należą:

- małe zużycie energii elektrycznej,
- niskie koszty utrzymania,
- trwałość, wysoka niezawodność,
- doskonała widoczność,
- odporność na efekt powstawania złudnego sygnału po odbiciu światła słonecznego,
- zwiększenie bezpieczeństwa na drodze i równoczesne zminimalizowanie utrudnień w ruchu w wyniku bardzo małej liczby koniecznych interwencji służb utrzymaniowych.

Pierwsze sygnalizatory z matrycami LED w Częstochowie pojawiły się rok po utworzeniu Zarządu Dróg Miejskich, tj. w 1998 r. Zamontowano je na wysięgnikach na skrzyżowaniu al. Wojska Polskiego z al. Pokoju oraz z ul.

Jagiellońską ze środków przeznaczonych na bieżące utrzymanie urządzeń ulicznej sygnalizacji świetlnej.

Były to bardzo drogie sygnalizatory – kompletna latarnia kosztowała ok. 6,0 tys. zł i trzeba było bardzo lubić nowości, żeby wtedy obronić ideę wdrażania takiego – jak na ówczesny czas – „luksusu”. Nie znaleźliśmy wówczas takiego miasta w kraju, które miałoby doświadczenia w eksploatacji tych sygnalizatorów. Wysoka cena zniechęcała inwestorów – i dość długo trzeba było czekać na ten rok, w którym drogi zakup zacznie przynosić zysk. Okres spłaty inwestycji wynosił ok. 7 lat. Natomiast wiedzieliśmy już wtedy, że zakres stosowania tych sygnalizatorów za granicą szybko się rozszerza, o czym pisał coraz częściej „Traffic Technology”, podając nawet wiadomość o czterech skrzyżowaniach z sygnalizatorami LED w Moskwie.

W 1997 roku pracował w Częstochowie zespół projektowy francuskiej firmy BCEOM, realizujący kontrakt finansowany w ramach funduszu PHARE. Po pewnych perypetiach i dość trudnych negocjacjach udało się jedno z zadań tematu: Studium transportowe dla miasta i regionu, będących jedyną częścią niestudialną zamienić z pierwotnie zakładanej budowy tablic zmiennej treści na budowę i modernizację pięciu skrzyżowań z sygnalizacją świetlną sterowanych akomodacyjnie, które wyposażono także w sygnalizatory LED na wysięgnikach. Był to dobry impuls dla rozwoju sygnalizacji w mieście. Następnie podjęliśmy rozmowy z dostawcami sprzętu aby, mówiąc potocznie, nieco „zeszli z ceny”, a następnie przeforsowaliśmy w wymaganiach dla urządzeń nowobudowanej sygnalizacji świetlnej warunek mówiący o konieczności zastosowania na wysięgnikach sygnalizatorów z wkładami LED. Nie było to łatwe zadanie, gdyż LED-y podnosiły koszty inwestycji i było to odczuwalne zwłaszcza w przypadku tych niewielkich zadań. Pojawiały się pytania: dlaczego chcemy takie drogie sygnalizatory?, nie można zamontować czegoś tańszego?, dlaczego Wydział Inżynierii Ruchu upiera się przy kolejnych nowinkach?, itd. Oczywiście była alternatywa w postaci sygnalizatorów halogenowych, tańszych i też dających spadek zużycia energii do 30%. Woleliśmy jednak zbić to zużycie do kilkunastu %, stosując LEDy. Początkowo były pewne problemy z komorami światła zielonego, które na początku świeciły nieco szmaragdowo, ale z czasem technologia produkcji diod całkowicie usunęła tę niedoskonałość. Pozostała tylko jedna istotna wada – wysoka cena. Jak się niebawem okazało, cena powoli ale coraz wyraźniej, przestawała być dokuczliwa. W wyniku konkurencji na rynku ceny LED-ów spadały średnio o ok. 10% rocznie. Cena energii elektrycznej z kolei rosła w granicach 4% rocznie, rosły również koszty utrzymania urządzeń sygnalizacji. Opisane okoliczności sprawiły, że coraz rzadziej pojawiały się wątpliwości, co do potrzeby montażu takich sygnalizatorów nad jezdnią – na konstrukcjach wysięgnikowych i bramowych.

Uznaliśmy, że największe korzyści przyniesie montaż sygnalizatorów LED nad jezdnią, gdyż :

- koszty konserwacji sygnalizatorów z oprawami żarówkowymi na wysięgnikach są najwyższe (wymiana żarówek przy pomocy podhośnika, utrudnienia w ruchu itp.),
- różnica w poborze mocy jest największa (żarówka – 100W, LED- 12-16W),
- widoczność z daleka sygnalizatorów umieszczonych nad jezdnią ma dużo większe znaczenie niż w przypadku sygnalizatorów umieszczonych obok jezdni,
- ryzyko uszkodzenia sygnalizatora (np. w skutek wandalizmu) jest minimalne.

Począwszy od 1999 r. w trakcie realizacji każdej inwestycji związanej z budową lub modernizacją sygnalizacji świetlnej na wysięgnikach pojawiały się sygnalizatory ze źródłami światła typu LED. Dodatkowo w ramach środków przeznaczonych na utrzymanie sygnalizacji na kilkunastu skrzyżowaniach (głównie na ciągach dróg krajowych) przeprowadzona została wymiana wyeksploatowanych sygnalizatorów żarówkowych umieszczonych nad jezdnią na LED-y.

Ponadto, przy okazji zmiany w prawie o ruchu drogowym zakazującej stosowania tabliczek z malowanymi strzałkami warunkowymi dokonaliśmy montażu kilkudziesięciu strzałek warunkowych z matrycami LED.

Corocznie w Częstochowie instalowanych jest po kilkadziesiąt latarni z matrycami LED na wysięgnikach. W chwili obecnej skutek jest taki, że **sygnalizatory LED zamontowane na wysięgnikach (bądź konstrukcjach bramowych) stanowią 74% wszystkich sygnalizatorów, umieszczonych nad jezdnią oraz prawie 30% ogólnej liczby sygnalizatorów kołowych w mieście.**

Chcąc sprawdzić, czy warto zabudować wszystkie sygnalizatory z wkładami diodowymi podczas budowy jednej konkretnej sygnalizacji przeprowadziliśmy kalkulację porównawczą zakupu oraz eksploatacji dla sygnalizatorów konwencjonalnych i dla sygnalizatorów typu LED.

W projekcie tejże sygnalizacji przewidziano 10 szt. sygnalizatorów kołowych 3xØ300, 16 szt. – pieszych (lub pieszo-rowerowych) 2xØ200 oraz 2szt. strzałek warunkowych.

Symulacja oparta została o następujące czynniki:

- koszty zakupu,
- koszty zaopatrzenia w energię elektryczną,

- koszty utrzymania,
- koszty wymiany przepalonych źródeł światła.

Z analizy wynika, że inwestycja zwróci się po niecałych trzech latach eksploatacji, po czterech latach przyniesie już zysk w wysokości ok. 9 tys. zł, a każdy następny rok powinien przynosić ok. 11,5 tys. zł zysku.

Podjęliśmy decyzję, aby skrzyżowanie wyposażać wyłącznie w sygnalizatory diodowe. Począwszy od bieżącego roku każda nowobudowana sygnalizacja w Częstochowie jest w całości wyposażana tylko w sygnalizatory LED.

Sygnalizatory typu LED są przede wszystkim bardzo wygodne w eksploatacji. Konserwacja praktycznie sprowadza się do utrzymywania w czystości układu optycznego sygnalizatora. Oszacowaliśmy, że koszty konserwacji są niższe o ok. 8-10 razy niż przy konserwacji sygnalizatorów żarówkowych.

Nowoczesne wkłady LED mają mały pobór mocy: po 12W - wkład czerwony i żółty oraz 16W - wkład zielony. Zatem kompletny sygnalizator LED kołowy 3xØ300mm pobiera średnio ok.13W, co jest wartością ponad 7-krotnie mniejszą w stosunku do mocy pobieranej przez sygnalizator wyposażony w żarówkowe źródła światła (przy założeniu, że posiada on żarówki o mocy 100 W).

Diodowe wkłady LED są hermetyczne (szczelność obudowy IP65), nie są zatem narażone na wpływ czynników atmosferycznych tak, jak żarówki. Bardzo częstą przyczyną przepalenia się żarówki jest właśnie nieszczelna komora sygnalizacyjna.

Sygnalizatory z wkładami LED są cięższe niż konwencjonalne. Jednak różnica w masie rzędu 4,0 kg na kompletnej latarni sygnalizacyjnej nie ma większego znaczenia.

W przedstawionej poniżej tabeli przedstawiono porównanie kosztów energii zużywanej przez urządzenia sygnalizacji świetlnej w Częstochowie w latach 2000-2003.

Stan na koniec roku	Ilość sygnalizacji	Ilość sygnalizatorów 3 x Ø 300 typu LED	Ilość sygnalizatorów strzałki warunkowej typu LED	Sumaryczny koszt energii w skali roku [tys. zł]	Średni koszt energii dla jednej sygnalizacji w skali roku [tys. zł]
2000	42	35	18	448,90	10,68
2001	44	83	32	385,30	8,76
2002	46	115	44	332,00	7,22
2003 (plan)	51	144	54	322,70	6,33

Z powyższego porównania wynika, że koszty energii elektrycznej dla potrzeb sygnalizacji, pomimo corocznego wzrostu cen energii oraz stale zwiększającej się liczbie sygnalizacji, z roku na rok wyraźnie maleją. Należy przy tym zaznaczyć, że w ostatnich latach budowano w Częstochowie sygnalizacje wyposażone dość licznie w sygnalizatory, w większości realizujące program kolorowy przez całą noc, a więc takie, które powinny znacząco zwiększać pobór energii.

Doświadczenia z ostatniej dekady wskazują wyraźnie, że sygnalizatory z matrycami LED są optymalną propozycją dla tych zarządów dróg, eksploatujących sygnalizacje świetlne, które dbają o niezawodność i wysoką jakość techniczną eksploatowanych przez siebie urządzeń, a koszty eksploatacji szacują w okresach dłuższych niż dwuletnie.

SZCZĘŚCIE W NIESZCZĘŚCIU

Szczęściem jest fakt uchwalenia przez Sejm RP noweli Ustawy o Drogach Publicznych – i to na miesiąc przed upływem terminu wyznaczonego przez TK. Fakt ten stwarza bowiem szansę na uniknięcie sporego bałaganu w miastach polskich, w których z powodów problemów z parkowaniem pojazdów wprowadzono regulacje czasu postoju za pomocą najskuteczniejszego, w Polsce, środka jakim są opłaty.

Pozostała więc ta odrobina czasu – zaledwie jeden miesiąc – na to, aby nasze miasta zdołały dostosować swoje regulaminy parkowania do wymogów ustawowych i uniknąć chaosu.

Nieszczęściem natomiast jest to co Sejm RP uchwalił, a raczej to co Sejmowi do uchwalenia podsunęto. Wiele głosów rozsądku płynących od fachowców i gremiów zajmujących się parkowaniem płatnym okazało się głosami wołających na puszczy.

Analizując li tylko artykuł, nomen omen, 13 wspomnianej Ustawy, artykuł dotyczący między innymi płatnego parkowania, odnosi się nieodparte wrażenie, że kilkanaście już lat doświadczeń miast polskich w tej dziedzinie ponownie poszło na marne.

„Rozbierając” zatem zapisy Ustawy, w aspekcie płatnego parkowania, ustęp po ustępie i punkt po punkcie, powinniśmy zauważyć to co poniżej postanowiłem opisać.

Tłustym drukiem podaję treść zapisów ustawowych a *kursywą* komentarze i uwagi jakie nasunęły mi się podczas tejże lektury.

Art. 13. 1. Korzystający z dróg publicznych są obowiązani do ponoszenia opłat za:

- 1) parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania,

Pierwsza sprawa to niespójność - w rozporządzeniu „w sprawie znaków i sygnałów drogowych” mowa jest o „strefie parkowania” a nie o „strefie płatnego parkowania”. Stworzono szanse na rozpoczęcie niepotrzebnych bojów o to, że „płatności” w strefie parkowania nie można oznakować bo nie ma takiego znaku.

Dруга sprawa: pojazd samochodowy wg Ustawy Prawo o ruchu drogowym Art. 2. 33) „pojazd samochodowy – pojazd silnikowy (wyposażony w silnik z wyjątkiem motoroweru i pojazdu szynowego), którego konstrukcja umożliwia jazdę z prędkością przekraczającą 25 km/h; określenie to nie obejmuje ciągnika rolniczego”, a zatem motocykle jako pojazdy samochodowe powinny być brane pod uwagę przez organizatorów płatnego parkowania. Konia

z rzędem temu kto wskaże sensowne miejsce na umieszczenie biletu parkingowego na motocyklu, tak aby nie został natychmiast ukradziony. A propos konia, gdyby Zakopane chciało wprowadzić płatne parkowanie dla dorożek, to pomijając fakt, że dorożka to nie pojazd samochodowy problem z biletem byłby mniejszy – nie wolno przecież pozostawiać pojazdu „z włączonym silnikiem”, czyli woźnica mógłby zawsze okazać bilet do kontroli.

3. Od opłat, o których mowa w ust. 1 i 2, są zwolnione:

1) pojazdy:

- a) Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Państwowej Straży Pożarnej, jednostek ochrony przeciwpożarowej, Straży Granicznej, pogotowia ratunkowego, Służby Więziennej, Służby Celnej,
- b) zarządów dróg,
- c) Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, a także sił zbrojnych państw obcych, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, tak stanowi,
- d) wykorzystywane w ratownictwie lub w przypadku klęski żywiołowej,

2) autobusy szkolne przewożące dzieci do szkoły.

W ust. 3 katalog pojazdów zwolnionych bezwarunkowo jest zamknięty, bez możliwości jego rozszerzenia. Nie ma w tym wykazie oznakowanych pojazdów konstrukcyjnie przeznaczonych do przewozu osób niepełnosprawnych o obniżonej sprawności ruchowej lub pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową – wybrnąć z tego można poprzez zastosowanie np. „stawki zerowej”. Wspomniane pojazdy są natomiast zwolnione z opłat, ale tylko za przeprawy promowe na drogach publicznych – co ma karta parkingowa do promu?

5. Korzystający z drogi publicznej może być zwolniony z opłat, o których mowa w ust. 1 i 2, w przypadku wykonywania przez niego przejazdów w ramach pomocy humanitarnej i medycznej.

6. Zwolnienie, o którym mowa w ust. 5, następuje w drodze decyzji administracyjnej, wydanej przez ministra właściwego do spraw transportu, na wniosek podmiotu występującego o takie zwolnienie.

No pięknie, pojazdy parkujące w trakcie wykonywania czynności ramach pomocy humanitarnej i medycznej (np. samochód misji humanitarnej ładujący odzież lub leki w godzinach funkcjonowania strefy), wymagają decyzji aż ministra dla zwolnienia od opłat za postój w SP – a gdzie rola zarządu ruchu?

art. 13b otrzymuje brzmienie:

„Art. 13b. 1. Opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, pobiera się za parkowanie pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania, w wyznaczonym miejscu, w określone dni robocze, w określonych godzinach lub całodobowo.”

W rozporządzeniu „w sprawie znaków i sygnałów drogowych: Par. 58.4 „Znak D-44 „strefa parkowania” oznacza wjazd do strefy, w której za postój pojazdu jest pobierana opłata. W strefie tej zabroniony jest postój pojazdu (pojazd – środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszynę lub urządzenie do tego przystosowane) bez wniesienia opłaty, z wyjątkiem postoju pojazdów osób lub jednostek, dla których ustalona została zerowa stawka opłaty, oraz postoju pojazdów komunikacji publicznej na wyznaczonych dla nich miejscach. Znak D-45 „koniec strefy parkowania” oznacza wyjazd z takiej strefy.” A zatem regulamin powinien ustalić stawkę zerową dla tych pojazdów, które mają stanowić wyjątek – np. dla motocykli.

Wyznaczone miejsce należy chyba rozumieć jako lokalizację strefy parkowania np. w obszarze ograniczonym konkretnymi ulicami, rzekami, torami itp.

Określone dni robocze czyli od poniedziałku do soboty eliminują niedziele - co w przypadku miast targowych takich jak np. Poznań powoduje brak możliwości regulacji parkowania wtedy gdy liczba odwiedzających targi jest największa. Problem dotyczy również atrakcyjnych miejsc rekreacyjnych w dni wolne od pracy.

2. Strefę płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej.

Ustalenie obszaru należy chyba rozumieć jako „wyznaczone miejsce” z ustępu 1. Zapis tego ustępu, jak się dobrze wczytać, pozwala miastu, które ma „lokalną politykę parkingową”, na wprowadzenie strefy parkowania praktycznie wszędzie i w każdych warunkach.

3. Rada gminy na wniosek wójta (burmistrza, prezydenta miasta), zaopiniowany przez organy zarządzające drogami i ruchem na drogach może ustalić strefę płatnego parkowania.

Czyli Rada może zgodzić się na wprowadzenie strefy parkowania w wyznaczonym we wniosku (zaopiniowanym, niekoniecznie pozytywnie, przez organy zarządu ruchu i drogi) miejscu (obszarze).

4. Rada gminy 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,

Dobrze, że użyto liczby mnogiej „stawek”, zatem mogą być one różnicowane. Natomiast ograniczenie opłaty za pierwszą godzinę parkowania do 3 zł to już jest kompletny nonsens. Po pierwsze odgórne narzucenie sztywnej stawki dla całego kraju w tej wysokości to kompletne nieliczenie się z realiami. W Poznaniu obecnie pierwsza godzina w najdroższej podstrefie A kosztuje 4 zł. Dla nieorientowanych, jest to opłata, liczona względem inflacji, dokładnie taka sama jak 10000zł ustalone uchwałą Rady Miasta w listopadzie 1992 r. Dzięki temu, że miasto miało możliwość regulacji tej opłaty we własnym zakresie i stosownie do potrzeb – wskaźnik zatłoczenia centrum Poznania utrzymywany jest od ponad 10 lat na przyzwoitym poziomie, co byłoby niezmiernie trudne do zrealizowania gdyby ta opłata musiała wynosić dzisiaj 25 gr. za pierwszą godzinę. Proszę zwrócić uwagę, że opłata za przejazd pojazdu kategorii 2 (np. samochód osobowy) przez most nie może przekroczyć 5 zł, a kategorii 4 (np. autobusu) 8 zł. Proporcja 8:5 powiada nam, że chcąc różnicować opłaty za parkowanie stosownie do struktury parkujących pojazdów w miastach opłata za parkowanie samochodu osobowego w pierwszej godzinie nie powinna przekroczyć 1,87 zł. Przy przyjęciu stawki 3 zł dla samochodu osobowego musimy godzić się z faktem, że autobusy zajmujące znacznie więcej miejsca będą płaciły tyle samo. Można było zrobić tak – ustalić opłatę maksymalną np. w odniesieniu do stabilnego wyznacznika jakim mogłaby być stosowna część płacy minimalnej ($1/100 \text{ z } 800 \text{ zł} = 8 \text{ zł}$) i pozwolić poruszać się miastom w tych ramach, a nie uważać z góry samorządowców za kretynów, którzy w każdym miejscu i o każdej dobie uchwalaliby sobie stawkę maksymalną. A tak, jakby komuś wpadło do głowy zmienić to 3 zł, to będzie trzeba zmieniać ustawę – tu już bata TK może zabraknąć.

2) może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowane oraz zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników drogi,

Abonament „to opłata umożliwiająca w określonym czasie, regularne korzystanie z dostaw jakiegoś produktu lub usługi”; „także dowód takiej opłaty”

– tutaj może to być jak miemam opłata za np. czas parkowania w ciągu tygodnia lub miesiąca czasu.

Ryczałt „to kwota przeznaczona na coś np. na towar lub usługę określona ogólnie, bez podziału na poszczególne pozycje lub niezależnie od ich ilości i wartości” - tutaj kwota za wydawanie identyfikatory wszelakie (np. pojazdów mieszkańców strefy).

„Stawka zerowa” jest również opłatą tyle że o wysokości 0.00 zł. Wymagany byłby więc dokument poświadczający wniesienie „stawki zerowej.” Stawką zerową może być objęty postój np. „oznakowanych pojazdów konstrukcyjnie przeznaczonych do przewozu osób niepełnosprawnych o obniżonej sprawności ruchowej” lub pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową. W tej sytuacji osoba niepełnosprawna na podstawie karty parkingowej mogłaby otrzymywać dowód wniesienia opłaty zerowej – jeżeli taka byłaby wola organów ustalających opłaty (uwaga! stawka zerowa nie jest zwolnieniem bezwarunkowym wg art. 13 ust. 3, pkt 1.).

3) określa sposób pobierania opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1.

Czyli wskazuje jak opłata ma być wnoszona np. w parkomacie itp.

5. Stawki opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, mogą być zróżnicowane w zależności od miejsca parkowania. Przy ustalaniu stawek uwzględnia się progresywne narastanie opłaty przez pierwsze trzy godziny parkowania, przy czym progresja nie może przekraczać powiększenia stawki opłaty o 20% za kolejne godziny, w stosunku do stawki za poprzednią godzinę parkowania. Stawka opłaty za czwartą i kolejne godziny parkowania nie może przekraczać stawki opłaty za pierwszą godzinę parkowania.

Czyli progresja jest narzucona odgórnie ale czy może ona wynosić 0%? – wystarczyło napisać „dopuszcza się...” i byłoby po sprawie.

6. Organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach w uzgodnieniu z zarządcą drogi:

- 1) wyznacza w strefie płatnego parkowania miejsca przeznaczone na parkowanie, w tym miejsca przeznaczone na parkowanie oznakowanych pojazdów konstrukcyjnie przeznaczonych do przewozu osób niepełnosprawnych o obniżonej sprawności ruchowej lub pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową,**

Wobec treści art. 8, ust 1 i 2 w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, karta parkingowa przysługuje:

- 1) osobie o obniżonej sprawności ruchowej kierującej pojazdem,
- 2) kierującemu pojazdem przewożącym osobę o obniżonej sprawności ruchowej
- 3) pracownikom placówek zajmujących się opieką, rehabilitacją lub edukacją osób niepełnosprawnych.

Tylko posiadaczom karty parkingowej przysługuje prawo do niestosowania się do niektórych znaków drogowych. W ustawie - Prawo o ruchu drogowym, nie ma zapisów o „oznakowanych pojazdach konstrukcyjnie przeznaczonych do przewozu osób niepełnosprawnych o obniżonej sprawności ruchowej”. Powyższy zapis w Ustawie o drogach publicznych jest zagadkowy. Jakie oznakowanie pojazdu uprawnia do postoju na „kopertach” przeznaczonych dla pojazdów osób niepełnosprawnych a nie posiadających karty parkingowej? W art. 13b ust. 6, pkt 1 Ustawy, brak zapisu o tym, że wyznaczone miejsca „kopert” są bezpłatne. Karta parkingowa nie stanowi podstawy prawnej do zwolnienia od opłat za postoje w strefie parkowania, obowiązują więc, stawki za postój określone w ust. 4 tego artykułu. Zastosowany może tu być ust. 4 pkt 2 o możliwości wprowadzenia przez radę gminy stawki zerowej opłaty za postój.

Wg rozporządzenia o znakach i sygnałach drogowych (Dz.U. Nr 170 z 2002 r. poz. 170) w art. 33 ust. 2 zapisano: „2. Uprawniona osoba niepełnosprawna o obniżonej sprawności ruchowej, kierująca pojazdem samochodowym, oraz kierujący pojazdem przewożący taką osobę mogą, pod warunkiem zachowania szczególnej ostrożności, nie stosować się do zakazów wyrażonych znakami: B-2, B-3, B-3a, B-4, B-10, B-35, B-37, B-38 i B-39.” Uprawnienie stanowi karta parkingowa (kodeks drogowy art. 8, ust. 1) W ustawie – Prawo o ruchu drogowym i w rozporządzeniu o znakach i sygnałach drogowych nie ma zapisów zwalniających posiadaczy kart parkingowych od opłat drogowych oraz nie ma zapisów o wymogach oznakowania pojazdów przeznaczonych do przewozu osób niepełnosprawnych.

- 2) może wyznaczać w strefie płatnego parkowania zastrzeżone stanowiska postojowe (koperty) do korzystania z nich na prawach wyłączności w określonych godzinach lub całodobowo.

Rodzi się pytanie czy do „kopert” ma zastosowanie zapis w ust. 4, pkt 2 o opłatach abonamentowych lub ryczałtowych? Brak zapisów o sposobie ustalania opłat za „koperty”, wskazywać może, że obowiązują więc stawki określone na podstawie ust. 4 tego artykułu. Licząc wprost maksymalnie „koperta” może kosztować 73,92 zł całodobowo. Ciekawe czy wyłączność na „kopertę” działa także w niedziele – ktoś kto wykupi „kopertę” np. w pobliżu targów może się zdziwić gdy jakiś prawnik stanie mu na niej i będzie udowadniał, że jest ona ważna tylko w dni robocze.

5. Oplatę, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, pobiera zarząd drogi, a w przypadku jego braku zarządca drogi.”;

Ustawa o drogach publicznych stanowi o pobieraniu opłat “w określone dni robocze w określonych godzinach” natomiast nie uściśla kompetencji rady gminy, zarządcy ruchu oraz zarządu czy zarządcy drogi jeżeli chodzi o wybór dni roboczych i godzin poboru opłat za parkowanie w SP. Kompetencje rady gminy ujęto w ust. 3 i 4, można więc przyjąć, że pozostałe warunki funkcjonowania SP, nie wymienione w ust. 3 i 4 - ustalają zarząd ruchu i zarząd lub zarząd drogi. Powyższe może dotyczyć wyboru dni i godzin pobierania opłat.

Art. 13f. 1. Za nieuiszczenie opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1 pobiera się opłatę dodatkową.

2. Rada gminy określa wysokość opłaty dodatkowej, o której mowa w ust. 1, oraz sposób jej pobierania. Wysokość opłaty dodatkowej nie może przekroczyć 50 zł.

3. Oplatę dodatkową, o której mowa w ust. 1, pobiera zarząd drogi, a w przypadku jego braku zarządca drogi.

Uwaga cały art. 13 g. Ustawodawca przeznaczył na opis postępowanie wobec przejazdów po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych bez zezwolenia. Zawarł tam prawie wszystko to czego nie postanowił w sprawie egzekucji nieuiszczenia opłat za parkowanie (w tym także wobec uchylania się od uiszczenia opłaty dodatkowej). Są w art. 13g. zapisane postanowienia w sprawach:

- decyzji administracyjnej, wysokości kar, rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji, terminu uiszczenia kary i przekazania dowodu jej uiszczenia, formy uiszczenia kary, ponoszenia przez wpłacającego kosztów związanych z uiszczeniem kary, stosowania przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

Nasuwa się tutaj nieodparty wniosek, że szczegółowość rozważenia kwestii dochodzenia kwot należności zależy w ustawie od tego komu się te pieniądze należą, za parkowanie – Samorządom, za przejazdy nienormatywne - GDDKiA.

Warsztaty KLIR

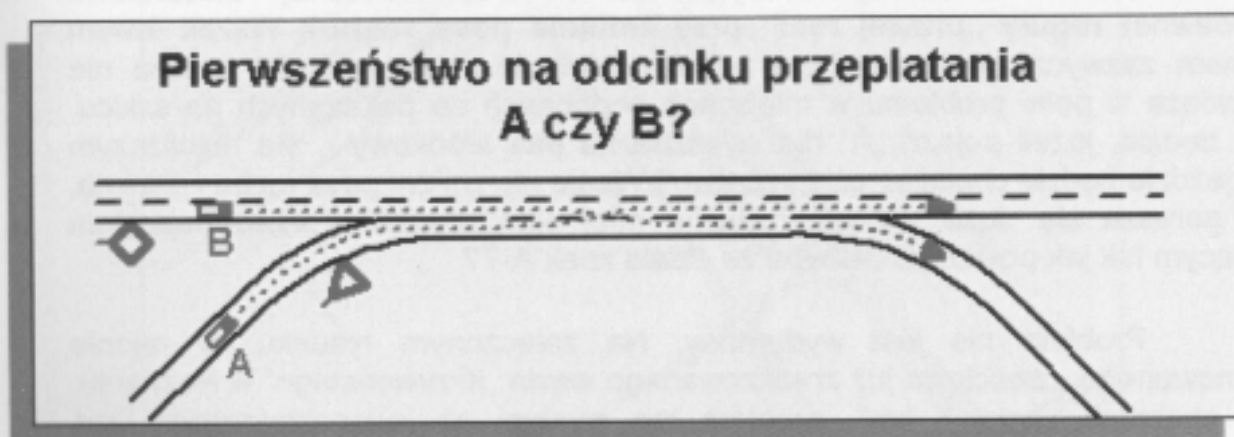
„Najstarsi” klirowcy pamiętają, że nasz Klub tworzył się z potrzeby „pogadania” o codziennych problemach inżyniera ruchu – nie takich jak obecnie: prawodawstwo, przepisy, polecenia, ruchy kadrowe, albo „czy mi wolno coś zrobić”, ale czysto inżynierskich – choćby jak oznakować nietypowy odcinek ulicy, jak i gdzie stawiać sygnalizatory, gdzie względem skrzyżowania lokalizować przystanki autobusowe itp. W gorącej dyskusji powstawały szkice czy rysunki, często wykonywane na skrawku papieru, czy restauracyjnych serwetkach. Nie zawsze, albo prawie nigdy nie dochodziliśmy do jednoznacznych wniosków, ale przynajmniej mieliśmy poczucie, że nie sami borykamy się z jakimś problemem. Proponujemy choć w części wrócić do korzeni i na każdym z seminariów SKLIR poświęcić parę godzin na dyskusowanie o podobnych problemach. Spróbujmy je opisać, naszkicować, pokazać Kolegom. Może razem odkryjemy jakąś Amerykę?

Na początek kilka przykładów przygotowanych przez kolegów z Poznania. Nie są to wyczerpujące opracowania problemów, cytaty nie zawsze dosłowne, rysunki – szkicowe, czasem celowo zdeformowane – po prostu materiał do klirowskiej „burzy mózgów”.

Problem nr 1

Przeplatanie ruchu na poszerzonym odcinku jezdni.

Popatrzmy na rysunek poniżej. Typowa sytuacja na ulicach wyższych klas w mieście, a także na drogach zamiejskich, zwłaszcza na węzłach drogowych. W mieście może to być też odcinek między dwoma skrzyżowaniami, który ze względu na zwiększone natężenie ruchu o jeden, czy więcej pasów poszerzono.



Zwyczajowo (?) na wlocie jezdni dojazdowej (?), także w przypadku, gdy dodatkowy pas jest tzw. pasem włączenia, stawia się znak A-7.

Pytanie pierwsze. Po co znak A-7 ????

Przy oznakowaniu jak na rysunku, gdy nie można wjechać bezpośrednio na któryś z pasów na drodze „głównej”, przejeżdżając na pas wewnętrzny, trzeba „zmienić pas”, a więc i tak trzeba ustąpić pierwszeństwa pojazdowi poruszającym się po pasie na który chcemy wjechać.

Sytuacja się komplikuje, gdy dochodzi do przeplatania i pojazd z drogi „głównej” chce zjechać na dodatkowy pas. Jeżeli sytuacja dotyczy odcinka między skrzyżowaniami, obowiązuje pierwszeństwo z prawej strony, a więc pojazd „B” musi ustąpić pojazdowi „A”. Ale przed połączeniem obu jezdni stoi znak A-7, nakazujący pojazdowi „A” ustąpienie pierwszeństwa...

Tu dochodzimy do drugiego pytania.

Jak DALEKO obowiązuje znak A-7 ???

Jeżeli tylko na skrzyżowaniu (kłania się nierozstrzygnięty konkurs P.Graczyka na definicję skrzyżowania), to chyba nie ciągnie się ono w nieskończoność i „kończy” jeszcze przed końcem linii ciągłej, a więc poza obszarem kolizji! Czyli znak w praktyce „nie działa”. A może obowiązuje on na całej długości dodatkowego pasa? A jeżeli ten pas ma kilka kilometrów długości, to też??

Intuicyjnie wyczuwamy, że jednak pojazd jadący drogą główną (najczęściej ze znacząco większą szybkością) powinien mieć pierwszeństwo. Znak A-7 jest jednak nie do końca skuteczny, albo w ogóle zbędny(?!).

Pytanie trzecie.

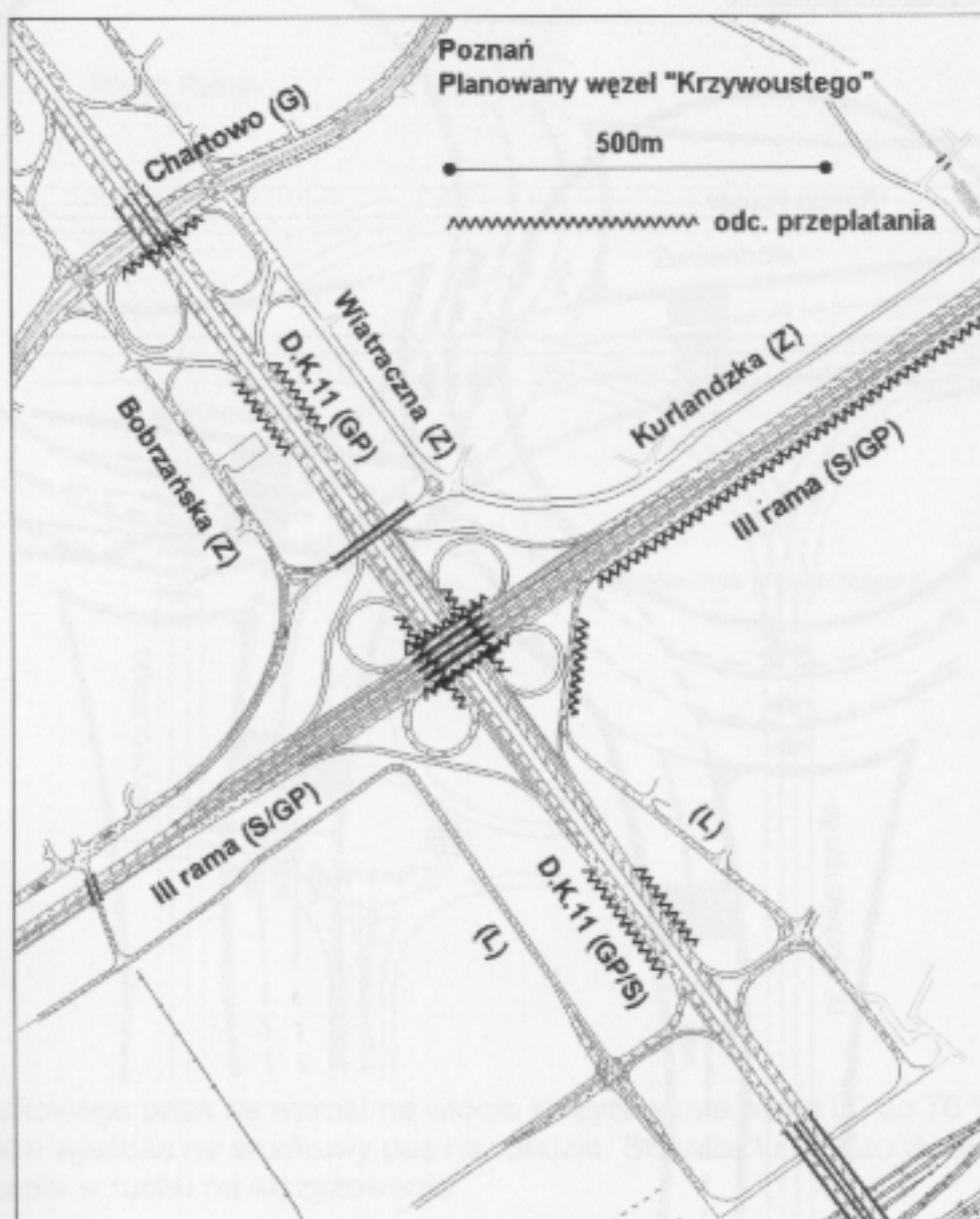
Może należałoby zrezygnować z (wprowadzonej stosunkowo niedawno) **reguły „prawej ręki” przy zmianie pasa ruchu?** Wszak lewym pasem zazwyczaj poruszają się pojazdy szybsze. Ale nawet ta zmiana nie rozwiąże w pełni problemu w miejscach podobnych do pokazanych na szkicu. Co będzie, jeżeli pojazd „A” nie wyjedzie na pas środkowy i na najbliższym rozjeździe będzie chciał skręcić w prawo? Wcale nie zmieni pasa ruchu i – mimo, że porusza się dużo wolniej – będzie miał pierwszeństwo przed pojazdem jadącym tak jak pojazd „B”. Chyba że działa znak A-7?

Problem nie jest wydumany. Na załączonym rysunku, w rejonie planowanego, częściowo już zrealizowanego węzła „Krzywoustego” w Poznaniu, na obszarze około 1 km², problem ten wystąpi aż jedenastokrotnie! Dziś funkcjonuje już 6 odcinków przeplatania i na dwóch najkrótszych (po około 150 m) problemy są ogromne, zwłaszcza, że w sąsiedztwie pokazanych ulic

znajduje się największy kompleks hipermarketów i jedno z największych osiedli mieszkaniowych w mieście).

Oczywiście można zwać winę na planistów lub projektantów, albo na zarząd drogi, który taką sytuację toleruje. Ale wtedy dochodzimy do problemu braku wjazdów na „szybkie” ulice z ogromnych połaci miasta. A to już inna bajka...

No i co zrobić z planowanymi odcinkami przeplatania na jezdniach „zbierająco – rozprowadzających” w najklasycznej rozwiązanej „koniczynie” węzła ???



Problem 2

Poznań – Rondo Rataje

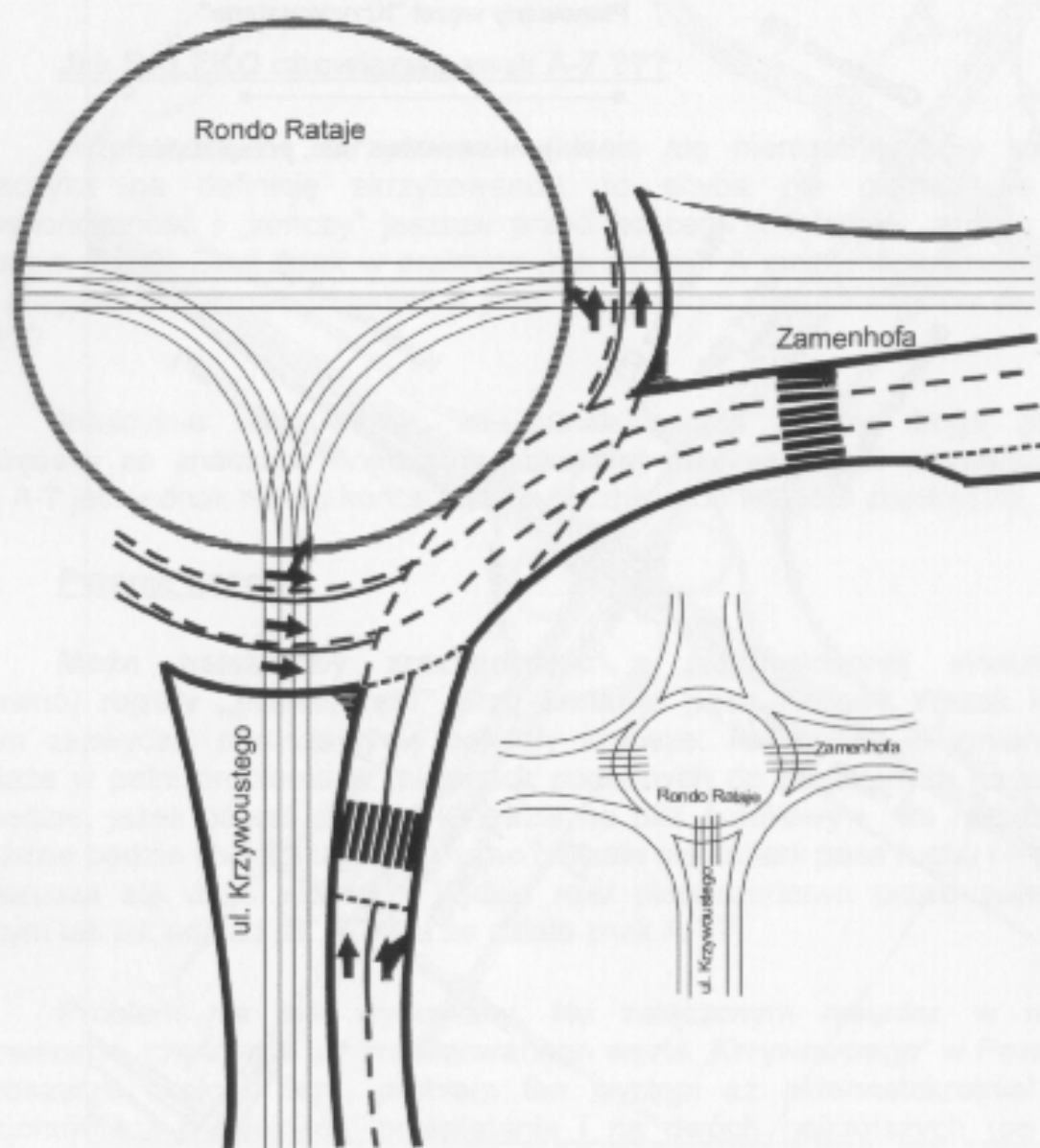
Stan z przed przebudowy

Dwa pasy ruchu na wlocie – organizacja ruchu na ogólnych zasadach

Pas lewy – w lewo i prosto

Pas prawy – w prawo i prosto

Dwa pasy ruchu na rondzie.



Stan po modernizacji

Trzy pasy ruchu na wlocie – dobudowano jeden pas ruchu z prawej strony

Pas lewy – w lewo i prosto

Pas środkowy – prosto

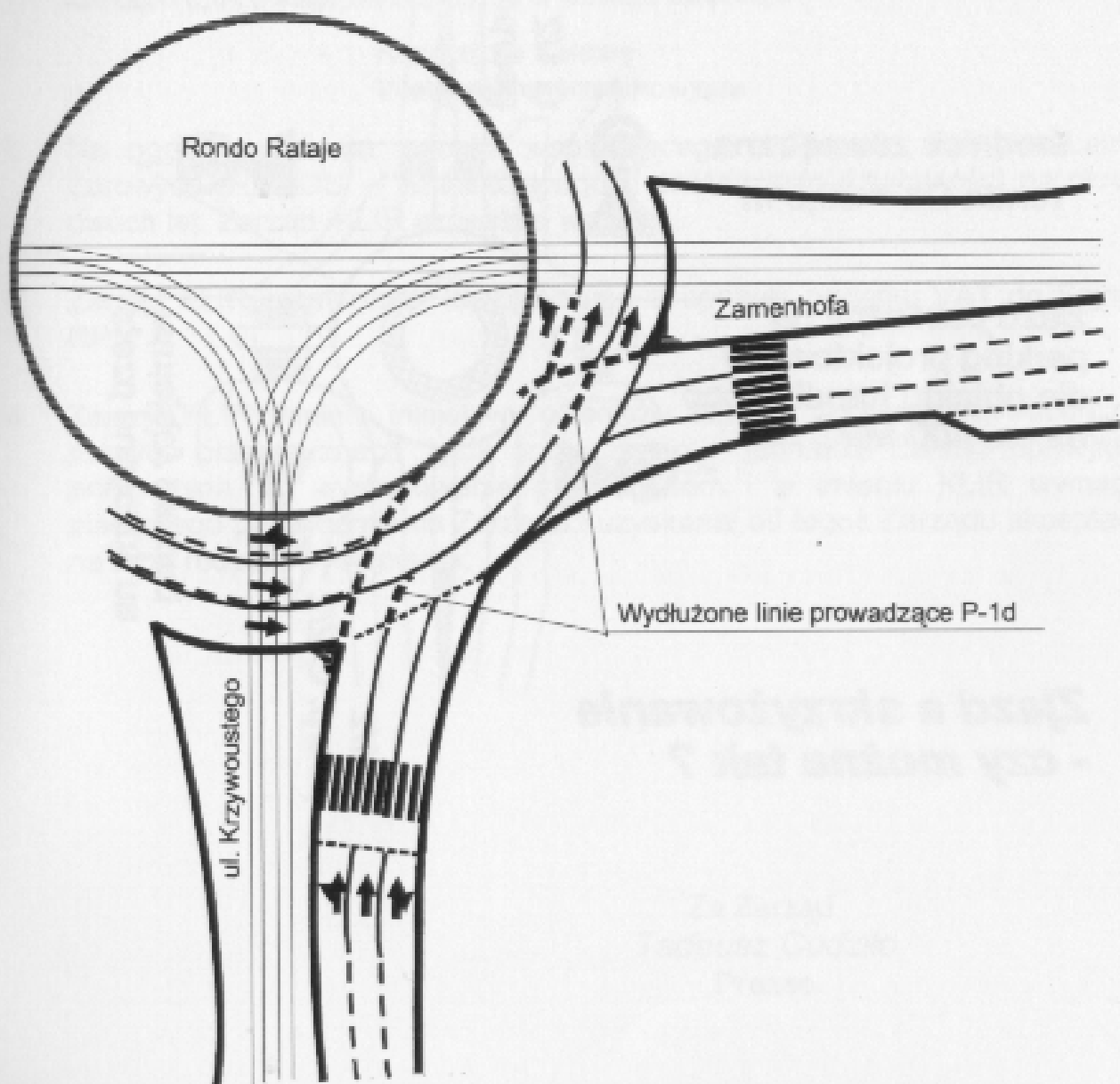
Pas prawy – w prawo

Trzy pasy ruchu na rondzie – dobudowano jeden pas ruchu z prawej strony.

Pas lewy – w lewo

Pas środkowy – prosto

Pas prawy – prosto.

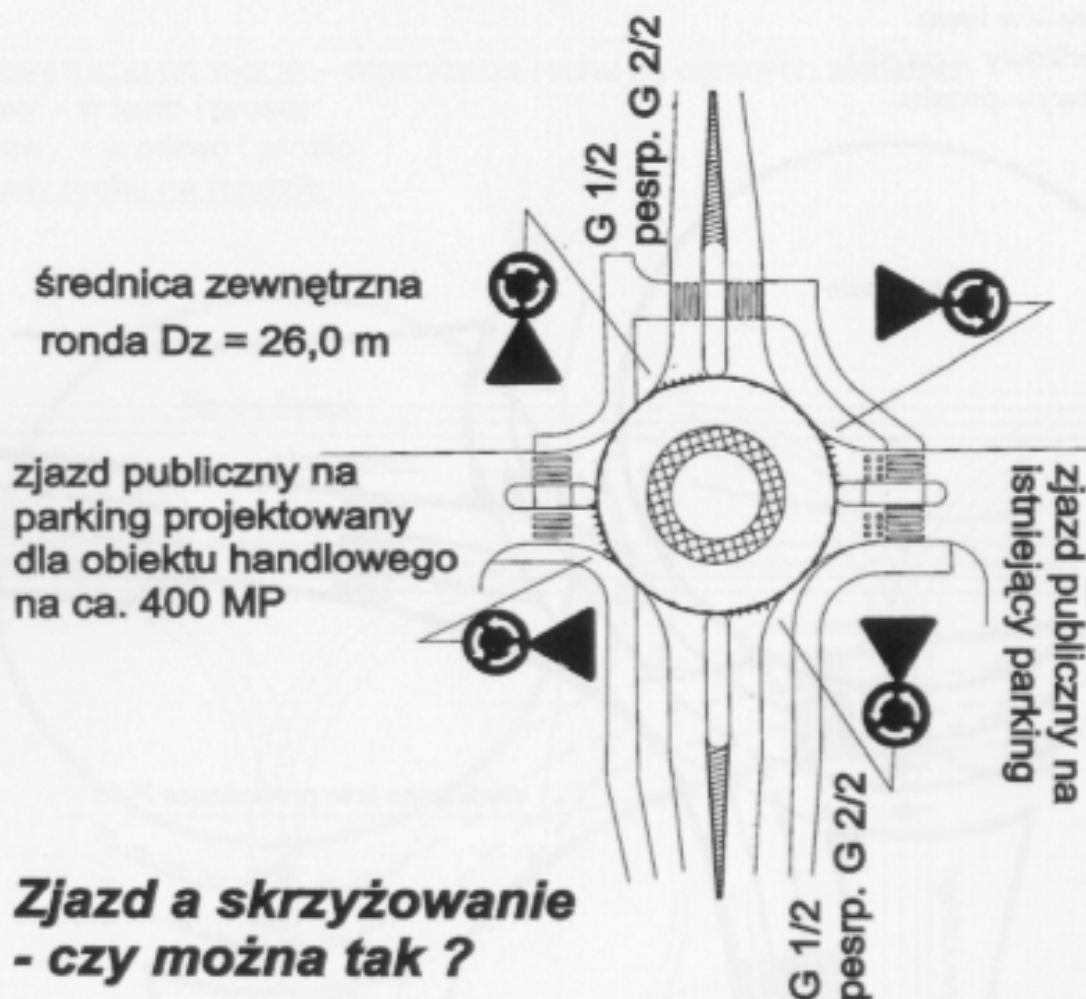


Ze środkowego pasa na wprost na wlocie skrzyżowania około 60 do 70 % pojazdów wjeżdża na środkowy pas na rondzie. Stwarza to bardzo duże zagrożenia w ruchu na skrzyżowaniu.

Próba rozwiązania problemu

Wydłużono linie prowadzące /P-1d/ na samym rondzie. Efekt jest niewielki.

Problem 3



UCHWAŁA 18/03

Zarządu Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu w Kielcach z dnia 05.06.2003 r. w sprawach:

1. Na podstawie paragrafu 6 Statutu Stowarzyszenia Klubu Inżynierii Ruchu Zarząd KLIR postanawia przyjąć w poczet członków:
 - Krzysztofa Zalewę
 - Waldemara Araminowicza
2. Na podstawie pisma członka wspierającego – Śląska Fabryka Lamp Żarowych „HELIOS” – wnioskującego o zawieszenie działalności na okres dwóch lat, Zarząd KLIR akceptuje wniosek.
3. Zarząd KLIR zatwierdza i kieruje pismo w sprawie podatku VAT do Sejmu RP.
4. Zarząd KLIR popiera inicjatywy członków KLIR w popularyzacji Klubu na różnych płaszczyznach życia społecznego – jednakże Zarząd uprzejmie przypomina, że występowanie pod szyldem i w imieniu KLIR wymaga pisemnego powiadomienia Zarządu i uzyskania od tegoż Zarządu akceptacji na tego rodzaju wystąpienia.

Za Zarząd
Tadeusz Cudziło
Prezes

Seminaria i spotkania Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu

Lp.	Data	Miejsce	
1.	12-15.09.1989	Łódź	Założenie Klubu – Zjazd Drogowców Miejskich
2.	27.11.19889	Warszawa	
3.	08.01.1990	Warszawa	
4.	19.02.1990	Warszawa	
5.	06.04.1990	Lublin	
6.	16.05.1990	Warszawa	
7.	20-21.06.1990	Bielsko – Biała	
8.	11-12.10.1990	Szczecin	
9.	15-16.11.1990	Toruń (Kurzętnik)	
10.	14.03.1991	Warszawa	
11.	25-26.04.1991	Gdańsk	
12.	13-14.06.1991	Płock	Zjazd Drogowców Miejskich
13.	03-05.09.1991	Łomża	
14.	21.11.1991	Warszawa	Puszcza Kampinoska
15.	20-21.02.1992	Jelenia Góra	Szklarska Poręba
16.	25-27.06.1992	Bełchatów	
17.	10-12.09.1992	Olsztyn	
18.	10-12.12.1992	Warszawa	
19.	15-17.04.1993	Poznań	Kiekrz – Walne Zebranie
20.	26.06.1993	Warszawa	
21.	09-11.09.1993	Rzeszów	Zjazd Drogowców Miejskich
22.	14-16.10.1993	Gdańsk	Sobieszewo
23.	27-29.04.1994	Gorzów Wlkp.	Rogi
24.	26-28.05.1994	Warszawa	Rynia – Walne Zebranie
25.	07-09.09.1994	Tarnów	Janowice
26.	12-15.10.1994	Opole	Pokrzywna
27.	22-25.02.1995	Białystok	Supraśl
28.	11-13.05.1995	Leszno	Rokosowo
29.	24.06- 02.07.1995	Szwecja – Norwegia	
30.	06-08.09.1995	Wrocław	Zjazd Drogowców Miejskich
31.	08-10.09.1995	Karpacz	Samotnia I – Spotkanie koleżeńskie
32.	16-24.09.1995	Dania	
33.	09-11.11.1995	Warszawa	Zalesie – Walne Zebranie
34.	20-23.03.1996	Bielsko-Biała	Jaworze
35.	29.05- 01.06.1996	Olsztyn	Stare Jabłonki
36.	06-08.09.1996	Karpacz	Samotnia II – Spotkanie koleżeńskie
37.	11-14.09.1996	Gdańsk	Sobieszewo
38.	06-09.11.1996	Lublin	Kazimierz Dolny
39.	14-17.05.1997	Kielce	Św. Krzyż
40.	10-13.09.1997	Suwałki	Augustów

41.	24-26.09.1997	Lublin	Zjazd Drogowców Miejskich
42.	19-22.11.1997	Sieradz	Burzenin
43.	09-14.03.1998	Holandia – Amsterdam	Intertraffic
44.	18-22.03.98	Gdańsk	Sobieszewo
45.	03-06.06.1998	Inowrocław	Przyjezierze – Walne Zebranie
46.	04-06.09.1998	Karpacz	Samotnia III – Spotkanie koleżeńskie
47.	10-12.12.1998	Lublin	Kazimierz Dolny
48.	10-13.03.1999	Bielsko-Biała	Bystra
49.	19-22.05.1999	Poznań	Zaniemyśl – Walne Zebranie
50.	09-11.09.1999	Rybnik	Rudy
51.	05-07.11.1999	Karpacz	Samotnia IV – Spotkanie koleżeńskie
52.	23-26.02.2000	Janowice	
53.	09-16.04.2000	Holandia, Belgia, Luksemburg	Niemcy -Intertraffic
54.	14-17.06.2000	Bydgoszcz	Klonowo k/Koronowa
55.	06-09.10.2000	Raciechowice	Dobczyce
56.	03-05.11.2000	Karpacz	Samotnia V – Spotkanie koleżeńskie
57.	28.02-03.03.2001	Tatry	Polana Zgorzelisko
58.	06-09.06.2001	Wrocław	Oborniki Śląskie - Walne Zebranie
59.	10.10.2001	Warszawa	Seminarium KLIR na R & T 2001
60.	05-07.10.2001	Karpacz	Samotnia VI – Spotkanie koleżeńskie
61.	20-23.02.2002	Pokrzywna	Pokrzywna
62.	03-06.04.2002	Gdańsk – Gdynia – Słupsk	Jurata
63.	13-21.04.2002	Amsterdam - Paryż	Intertraffic 2002
64.	04-06.07.2002	Zielona Góra	Dychowo
65.	27-29.09.2002	Karpacz	Samotnia VII – Spotkanie koleżeńskie
66.	09.10.2002	Warszawa	Seminarium KLIR na R & T 2002
67.	13-16.11.2002	Koronowo	Nowy Jasiniec - Walne Zebranie
68.	26.02-01.03.2003	Bielsko – Biała	Bielsko - Biała
69.	04-07.06.2003	Kielce	Św. Krzyż
70.	18-21.09.2003	Karpacz	Samotnia VIII – Spotkanie koleżeńskie
71.	08.10.2003	Warszawa	Seminarium KLIR i IBDiM – R&T 2003
72.	26-29.11.2003	Częstochowa	Złoty Potok

Spis treści

„Częstochowa”	- M. Nestorowicz.....	3
„Jedno z dwóch żyjących wcieleń”	- J. Dobecki.....	6
„Byłem tylko przechodniem”	- Z. Uźdalewicz.....	8
„Wspomnienie czyli przedruk z Biuletynu KLIR nr 2 z lutego 1990r.”	- Ankieta.....	17
	M. Chachulski,	
„Doświadczenia Miejskiego Zarządu”	-M.Lewandowski.....	20
	J. Graczyk,	
„Szczęście w nieszczęściu”	- W. Bartoszewski.....	26
„Warsztaty KLIR.....		33
	- A. Deskur.....	33
	- E. Bayer.....	36
	- J.P. Graczyk.....	38
„Uchwała nr 18”.....		39
„Seminaria i Spotkania”	- Wykaz.....	40



Zamek Olsztyn

JuraPolska.com © 2002

