

KLIR z przyczynkiem do pewnej historii - cz. I

Utworzono: wtorek, 16, czerwiec 2009 09:19 Agnieszka Serbeńska



W latach 80. ubiegłego stulecia rozproszone środowisko miejskich inżynierów ruchu czuło się zepchnięte na margines drogownictwa, pozbawione możliwości podejmowania skutecznych działań, wprowadzania nowych rozwiązań i wywierania wpływu na regulacje dotyczące ich specjalizacji w branży. Dlatego w 1989 roku powstał Klub Inżynierii Ruchu.

Zygmunt Uzdalewicz, Marek Wierzchowski i Jacek Dobiecki – trójka inspiratorów i założycieli Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu wspomina początki inżynierii ruchu w kraju, sytuację środowiska wdrażającego zachodnie podejście do organizacji ruchu oraz czas sprzed dwudziestu lat, kiedy zrodziła się idea integracji inżynierów w KLIR – w stowarzyszeniu, które w tym roku obchodzi jubileusz 20-lecia działalności.

- Szczerze mówiąc nie pamiętam dokładnie jak zrodziła się idea integracji naszego środowiska. To nie było specjalnie przygotowywane. Wcześniej funkcjonowała w SITK Główna Komisja Inżynierii Ruchu, była nawet próba stworzenia komórki inżynierii ruchu przy Komitecie Transportu PAN. To jednak nie było wystarczające...
- wspomina Zygmunt Uzdalewicz.

- Doszliśmy do wniosku, że należałoby stworzyć coś, dzięki czemu zacniemy się bronić przed takimi sytuacjami, w których nas, inżynierów ruchu, przedstawia się w strukturach administracyjnych jak pionki na szachownicy, przy tym bez logicznego uzasadnienia, a według czyjogoś widzi mi się – zauważa Marek Wierzchowski.

- Żeby zrozumieć ideę i potrzebę powołania KLIR najpierw trzeba wrócić do tego, skąd się wzięła inżynieria ruchu w Polsce? Od Wojciecha Suchorzewskiego, mojego kolegi ze studiów, który po powrocie z zagranicy przetłumaczył amerykańską

książkę i na jej bazie Politechnika Warszawska wydała skrypt o zagadnieniach inżynierii ruchu. Tak powstał Talmud tej dziedziny w naszym kraju – przypomina Jacek Dobiecki.

Na początku była Floriańska

W ten sposób inżynieria ruchu pojawiła się w Polsce, a jej praktyczne zastosowanie nastąpiło z początkiem lat 70. w Warszawie. Stołecznej inżynierii rozmach nadawali Jerzy Brzostek, który właśnie powrócił ze Stanów Zjednoczonych zafascynowany nową ideą, oraz - kolejno zatrudniani w Wydziale Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy przy ul. Floriańskiej – Antoni Willim, Jacek Dobiecki i Zygmunt Uzdalewicz.



W ciągu następujących jedenastu lat liczba inżynierów ruchu w Warszawie wzrosła do 52.

- Wszyscy byli młodzi i ambitni. Wszyscy byli przyjmowani bezpośrednio po studiach. Zaczynali z entuzjazmem, nie patrzyli na zarobki, wiedzieli że mogą zrobić coś wartościowego. I tak powstała pierwsza w kraju stosowana inżynieria ruchu, a Warszawa stała się miejscem, do którego przyjeżdżali ludzie z innych miast, między innymi z Lublina, Wrocławia, Gdańska, Krakowa, Bielska-Białej, Poznania. Oni uczyli się od nas. I pozakładali podobne struktury inżynierii ruchu u siebie, z tym że wtedy struktura zarządzania krajem była wojewódzka. Byli to więc na ogół wojewódzcy inżynierowie ruchu – opowiada Jacek Dobiecki.

W Wydziale Komunikacji na Floriańskiej, w początkach funkcjonowania struktury inżynierii ruchu, organizowano też wyjazdy terenowe. Ktoś z danego miasta zapraszał, organizował pobyt, a warszawscy inżynierowie konsultowali i wykonywali ekspertyzy. Z innych miast przysyłano również pracowników na staże na Floriańskiej.

Z początkiem lat 70. stołeczni inżynierowie ruchu ujednoliciли dla Warszawy sposób

oznakowania poziomego i to przeszło jako wzór dla całego kraju. Oczywiście poprzez ówczesne ministerstwo komunikacji, które przejęło te rozwiązania, bo przecież wówczas nie było żadnych instrukcji i wzorów. Te rozwiązania powstały dzięki Wojciechowi Suchorzewskiemu, który informował, co dzieje się na świecie. - Takim pierwszym przykładem ówczesnych inżynierskich nowości jest zebra 50x50. Potem zaczęliśmy nią manewrować i na przykład zrobiliśmy szersze przejścia na przystankach tramwajowych, bo wtedy był taki przepis, że się przechodziło na chodnik całą szerokością jezdni. Poszerzona zebra umożliwiała takie przejście wysiadającym z pierwszych i drugich drzwi tramwaju - wspomina Jacek Dobiecki.

Dlaczego inżynieria ruchu akurat rozwijała się w Warszawie? Nie dlatego, że tu był największy ruch. Przecież Poznań w pewnym momencie osiągnął nawet wyższy poziom motoryzacji. - Otóż, Warszawa miała najwcześniej wprowadzone zarządzanie ruchem - już w 1959 roku. Paradoksalnie zaczęło się od tego, że po 1956 roku szukano stanowisk dla różnych ludzi. W 1959 r. powstał więc w Warszawie Oddział Bezpieczeństwa i Organizacji Ruchu Ulicznego (OBiORU), a naczelnikiem jego został kierowca z rządowej kolumny transportu. Do tego pracował tam między innymi zdemobilizowany z wojska sierżant, który zaczynał od zwracania przez megafon uwagi ludziom źle przechodzącym przez jezdnię, czy kontuzjowany w wypadku pilot znanego kierowcy rajdowego - wspomina Zygmunt Uźdalewicz.

W tych quasstrukturach zarządzania ruchem musieli się odnaleźć inżynierowie nowego pokolenia i nowatorskiej dziedziny. Nie było to zresztą łatwe. - Kiedy kierownikiem Wydziału Komunikacji był Jerzy Brzostek, zatrudniano właśnie Antoniego Willima. I co się okazało? Przez pół roku nie dawano mu nic do pracy, bo był zagrożeniem dla zarządzającego ruchem naczelnika OBiORU. Dopiero jak Jacek Dobiecki przyszedł do Wydziału Komunikacji to go wzięto do siebie. A kiedy ja przychodziłem do pracy - jako z kolei trzeci inżynier ruchu na Floriańskiej - Jacek nauczony już doświadczeniem, nie zatrudnił mnie w OBiORU, tylko w Oddziale Zaplecza Technicznego, gdzie zajmowałem się parkowaniem, taksówkami i obsługą warsztatów samochodowych, a równocześnie robiłem projekty małych modernizacji. Wtedy takie wybiegi musiały być stosowane - opowiada Zygmunt Uźdalewicz.

W latach 70. warszawskich inżynierów ruchu rozproszono na etatach w sześciu różnych instytucjach. Ale nadal kierownictwo nad nimi pełnił Jacek Dobiecki. Instytucje te dawały etaty dobrowolnie, albo za pieniądze, czyli rozliczając się z Wydziałem Komunikacji. Na przykład Pracownia Zarządzania Ruchem z Biura Planowania Rozwoju Warszawy, która formalnie była przydzielona zastępcy dyrektora Wydziału Komunikacji, była opłacana z budżetu miasta. Ale były też etaty w Zarządzie Dróg Miejskich, w Dyrekcji Budowy Tras Komunikacyjnych, czy w Przedsiębiorstwie Budowy Sieci Ciepłych.

KLIR z przyczynkiem do pewnej historii - cz. I

Utworzono: wtorek, 16, czerwiec 2009 09:19 Agnieszka Serbeńska



- Po 80. roku zaczęto wyciągać różne sprawy i stwierdzono, że takie etaty przypominają fabryczne fuchy dla sportowców, które były ukrytą formą zapłaty za zawodowe uprawianie niby amatorskiego sportu. W tym momencie zaczęto burzyć służby inżynierii ruchu. A tu przecież nie było płacenia za prace w fabryce komuś, ~~kto w niej nigdy nie był. Tylko to był wkład, na ogół firm miejskich w to, by na~~ naszych ulicach było bezpieczniej – zaznacza Zygmunt Uzdalewicz.

- Do stanu wojskowego jako inżynierowie ruchu pieliśmy się „w górę”. W stanie wojskowym (władza wojskowa została ustanowiona w Warszawie przed stanem wojennym, a prezydentem Warszawy został generał Dembicki) nastąpił „uskok” i spadła ranga inżynierów ruchu. I tak w latach 80. ludzie się rozpierzchli. Potem szukali się i to właśnie dało klimat do integracji środowiska inżynierów ruchu – zauważa Jacek Dobiecki.