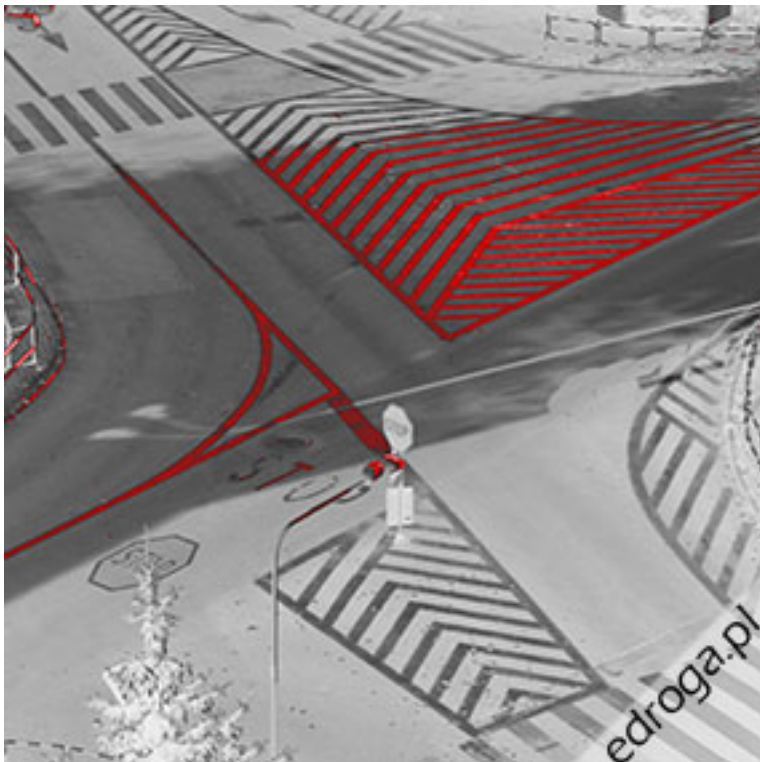




W stanie wojennym zburzono stołeczną strukturę inżynierii ruchu. Również w innych miastach kraju zdeprecjonowano status miejskich inżynierów ruchu. - I tak w latach 80. ludzie się rozpiechli. Potem szukali się i to właśnie dało klimat do integracji środowiska inżynierów ruchu – przypomina Jacek Dobiecki.

W latach 80. w ramach Komisji Doradczej Drogownictwa Miejskiego, jaką powołał Zygmunt Uzdalewicz w okresie swojej pracy w Ministerstwie Administracji i Gospodarki Przestrzennej, działała podkomisja inżynierii ruchu. Ponadto w SITK funkcjonowała Główna Komisja Inżynierii Ruchu. - Ale były to organizacje tylko dla niewielkiej, wybranej grupy osób – przypomina Zygmunt Uzdalewicz.

Odnajdywanie się po latach

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.

- I tak coś szykowaliśmy na Zjazd Drogowców Miejskich w Łodzi w 1989 roku, ale raczej na zasadzie, że na zjeździe to coś wymyślimy. W tym czasie właśnie z „drogówki” wracałem do własnego zawodu, czyli inżynierii ruchu. Na zjeździe w Łodzi działały trzy sekcje: drogowa, mostowa oraz inżynierii ruchu, którą prowadziłem. Sekcja inżynierii ruchu pracowała nad własnymi zagadnieniami. I przed obradami podszedł do mnie Marek Wierzchowski. Zaczął mi opowiadać swoją historię zawodową. W tym momencie akurat byłem zajęty przygotowaniem się do obrad sekcji, więc skróciłem rozmowę do stwierdzenia: zabierz głos i opowiedz to wszystkim zebranym – wspomina Zygmunt Uzdalewicz.

KLIR z przyczynkiem do pewnej historii - cz. II

Utworzono: czwartek, 18, czerwiec 2009 08:57 Agnieszka Serbeńska

- No i opowiedziałem wszystkim swoją historię – dość ciekawą jeśli chodzi o zdarzenia i doświadczenia zawodowe, jakie zdobyłem w Lublinie, ale też typową dla innych ludzi w kraju pod względem tego, co działo się z rangą i hierarchią inżynierów ruchu w strukturach administracyjnych – dodaje Marek Wierzchowski.

W 1983 roku została utworzona w Lublinie - w ramach Urzędu Miasta i jego ówczesnego Wydziału Komunikacji - Miejska Inżynieria Ruchu. Stworzono ją na wzór i kształt tej funkcjonującej w Warszawie, co prawda w mniejszym wymiarze, bo odpowiadającym skali tego miasta. Miejski inżynier ruchu był w randze zastępcy kierownika Wydziału Komunikacji. Funkcjonowało to sprawnie. Do czasu. - Niestety, z początkiem 1989 roku nastąpiła kolejna reforma i zarządzanie ruchem zostało przeniesione na szczebel administracji wojewódzkiej. To była już zupełnie inna struktura - z dyrektorem i dwoma zastępcami, oraz temu odpowiadającym podporządkowaniem. Dostałem ofertę stanowiska starszego inspektora bez jakiegokolwiek mocy decyzyjnej. Nie ugiąłem się. Doszło do tego, że mnie zwolniono - wspomina Marek Wierzchowski. - I tak doszło do spotkania na Zjeździe Drogowców Miejskich w Łodzi. Jacek Dobiecki miał swoje przejścia w organizacji i w strukturach inżynierii ruchu. Zaczęliśmy wtedy o tym rozmawiać i doszliśmy do wniosku, że należałoby stworzyć coś, dzięki czemu zaczęniemy się bronić przed takimi sytuacjami, w których nas, inżynierów ruchu, przedstawia się jak pionki na szachownicy, przy tym bez logicznego uzasadnienia, a według czyjegoś widzi mi się. Uznaliśmy, że musi powstać organizacja w formule, która da możliwość pomagania sobie nawzajem, rozwiązywania konkretnych problemów i wspierania się. Ten pomysł przedstawiony na zjeździe w Łodzi zyskał akceptację, niemal aplauz - dodaje.

- Z końca, gdzieś spod drzwi sali, w której prowadziłem zajęcia sekcji inżynierii ruchu podczas łódzkiego Zjazdu Drogowców Miejskich, Jacek Dobiecki głośno powiedział: „Mam wniosek, bo tu koledzy z Lublina słusznie zauważyli, że musimy mieć możliwość bronić się, mieć coś, gdzie będziemy mogli wszystko sobie powiedzieć. No to załóżmy Klub, coś jak forum dyskusyjne.” I tak ten wniosek został sformułowany oraz przedstawiony na walnym posiedzeniu Zjazdu Drogowców Miejskich - opowiada Zygmunt Uzdalewicz.

Okazało się, że do tego Klubu jest bardzo wielu chętnych. Zaczęto zbierać podpisy kandydatów gotowych tworzyć taką organizację. Jeszcze w tym samym roku doszło do spotkania na ul. Floriańskiej w Warszawie w Wydziale Komunikacji Urzędu Wojewódzkiego. Podjęto wtedy rozmowy i dyskusje o tym, jak i w jakim stopniu sformalizować Klub Inżynierii Ruchu.

Nowy impuls z Floriańskiej



- Na ul. Floriańskiej, mieliśmy miejsce klubowych spotkań. Podczas jednego z nich rzuciłem pytanie: „dlaczego mamy dyskutować stale w jednym miejscu, tylko w Warszawie, przecież problemy, które poruszamy możemy omawiać lokalnie, w kraju”. Zaproponowałem, że pierwszą sesję poza Warszawą zorganizujemy my, to jest członkowie Klubu z Lublina – wspomina Marek Wierzchowski.

Pierwszy wyjazdowy zjazd KLIR miał miejsce w Kazimierzu. Następny zorganizował Bronisław Szafarczyk w Bielska-Białej. Potem inni deklarowali, że pokażą co jest u nich, bo chcieli, by im pomóc rozwiązać ich problemy.

- Ta formuła bardzo szybko się przyjęła. Dlaczego? Dlatego, że w tym czasie następowała dalsza degradacja inżynierów ruchu. Pracownik inżynierii ruchu był niedoceniany, nikt go nie chciał słuchać. W związku z tym, jak przyjeżdżała grupa, która była grupą zawodową i miała obiektywne spojrzenie z zewnątrz, to siłą rzeczy te lokalne jednostki inżynierii ruchu były w jakiś sposób nobilitowane. Była też wtedy okazja, żeby zapraszać kogoś z władz miasta, z różnych urzędów, czy zarządów dróg. Lokalne władze też wtedy postrzegały inaczej swoich inżynierów ruchu i prędzej dawały się przekonać do ich opinii. Poruszano bowiem te problemy, które w tym danym regionie były najważniejsze i potrzebowały rozwiązań – mówi Marek Wierzchowski.

To się na tyle dalej rozwinęło, że następnych chętnych do organizacji sesji wyjazdowych KLIR nie brakowało. Natomiast po następnym Zjeździe Drogowców Miejskich w Płocku (w 1991 roku), w którym inżynierowie ruchu wzięli liczny udział, Klub był już postrzegany jako bardzo jednolita organizacja.

- Dzięki temu, że funkcjonowaliśmy jako Klub, udało się wprowadzić do Polski kilka nowinek, na przykład skutecznie promowaliśmy odblaskowe oznakowanie pionowe. W ślad za tym propagowaliśmy odblaskowe oznakowanie poziome, a potem - oznakowanie poziome grubowarstwowe. Stąd – myślę – zaczęły się Klubem interesować firmy i uczestniczyć w naszych seminariach. Część kosztów organizacji seminariów klubowych pokrywały więc firmy, które wprowadzały jakieś nowe technologie czy rozwiązania. Korzyść oczywiście była obustronna. My w jednym

KLIR z przyczynkiem do pewnej historii - cz. II

Utworzono: czwartek, 18, czerwiec 2009 08:57 Agnieszka Serbeńska

miejscu zdobywaliśmy informację o nowinkach, natomiast przedstawiciele firm, nie musieli jeździć po kraju, docierając do poszczególnych osób – opowiada Marek Wierzchowski.

- Dodam, że mimo braku rejestracji stowarzyszenia, wówczas prowadziliśmy korespondencję z Sejmem, z ministerstwami, składaliśmy tam wnioski. I otrzymywaliśmy stamtąd odpowiedzi. Nasze opinie były szanowane – zaznacza Zygmunt Uzdalewicz.

W połowie kwietnia 1993 roku, podczas zjazdu KLIR w Kiekrzu, został uchwalony statut stowarzyszenia. Wtedy też została wybrana grupa założycielska, której zadaniem było zarejestrować KLIR.

- To była potrzeba chwili. Uważam, że to był ostatni dzwonek na sformalizowanie Klubu. Gdybyśmy tego nie zrobili, przy tym jak się zaczęliśmy rozrastać liczebnie i braku konkretnego zorganizowania się, skończyłoby się na spotkaniach grupy nieformalnej trwających jeszcze jakiś czas i potem by się środowisko ponownie rozpadło – uważa Marek Wierzchowski.

Klub Inżynierii Ruchu od powołania w 1989 roku działał społecznie. W 1994 roku uzyskał sądową rejestrację jako stowarzyszenie. Od początku funkcjonowania Klub był organizacją otwartą dla wszystkich. Potem to znalazło swój wyraz w statucie i w zachowanej po rejestracji nazwie: Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu. W statucie jest zapisane, że nie jest to stowarzyszenie branżowe, ponieważ nie ma zawodu inżyniera ruchu. Zatem do Klubu mogą należeć wszyscy, którzy pracują w inżynierii ruchu, są nią zainteresowani albo mają z nią jakiś styk. - I trzeba pamiętać, że Klub Inżynierii Ruchu jest kontynuacją idei, jaką rozwinęła warszawska inżynieria ruchu – w kontekście jubileuszu 20-lecia KLIR podkreśla Jacek Dobiecki.

Agnieszka Serbeńska