

# KILKA SŁÓW OD SEKRETARZA KLIR TYTUŁEM WSTĘPU

35 lat to czas jaki upłynął od pierwszych deklaracji wstąpienia do KLIR na VII Zjeździe Drogowców Miejskich w Łodzi 12-14 X.1989r. i zarazem jest to czas jaki upłynął od pierwszego spotkania KLIR 27 listopada 1989 r. w Warszawie. Po kilku latach funkcjonowania inicjatorzy Klubu uznali, że aby pozyskać formalny wpływ na rozwiązywanie problemów inżynierii ruchu w kraju należy przekształcić się w stowarzyszenie.

Komitet założycielski stowarzyszenia w osobach: ś.p. Zygmunta Uzdalewicza, Augusta Dobieckiego, Marka Wierzchowskiego i ś.p. Danuty Kowrygo wymienionych na poniższym dokumencie złożył wniosek o rejestrację KLIR.

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

Warszawa 1993.09.25

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

Skasowano 20 ków sądowych  
na kw. 12 200000 zł  
Warszawa, dnia 1993.09.25  
Sekretarz

WNIOSEK  
o rejestrację Stowarzyszenia "Klub Inżynierii Ruchu"

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

Uzasadnienie

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

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

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

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

Załączniki

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

Komitet Założycielski

Zygmunt Uzdalewicz August Dobiecki Marek Wierzchowski Danuta Kowrygo

Na liście założycieli widniało wówczas **65** osób, przez te 35 lat na listach KLIR przewinęło się **216** osób i co ciekawe czynnych członków mamy **66** osób, z pierwszej listy pozostało **14** emerytów i ku radości tych ostatnich pozostali to czynni zawodowo członkowie, w których pokłada się nadzieję na ciąg dalszy KLIR.

A co do miejsca naszego jubileuszowego spotkania, to:

*„Downo, downo tymu – abo i jeszcze downij - wyndrowało trzech bracholi bez las, jednymu było Lech, drugimu Czech no a zaś trzecimu Rus. Lech godo do bracholi – mnie się tu na tym wzgórku pod dymbem podoba – totyż ostane sie tutej, Czech na to – jo tam ide dali ku południu, no a Rus – jo zaś pójde ku wschodowi – obaj wincy se nie mudzili i powyndrowali – kożden w swojom strune. I tak tyż Lech się ostoł ze swojemi komplami na pagórku – zwanym zaś potym Wzgórzem Lecha – śród wielu jezior - a na dymbie, pod którym stanyli, gniazdo miał biały ptok orłym zwany, którygo to za swój znak przyjęli, – stąd tyż fyrtel tyn swojom nazwę wzion – **Gniezdno.**”*

Resztę historii pierwszej stolicy Polski trzeba obowiązkowo poznać z podręczników, nie mniej jednak warto pamiętać, że w roku 966 nastąpił tutaj niezwykle ważny w historii Polski moment kiedy to książę Mieszko I przyjął chrzest datujący początek państwa polskiego, natomiast Jego syn Bolesław Chrobry został koronowany na pierwszego króla Polski w roku 1025 czego tysiąclecie będziemy obchodzili w przyszłym 2025 roku. Symbolem miasta pozostaje od wieków świątynia ustanowiona przez Bolesława Chrobrego katedrą, której sylweta upamiętnia miejsce naszego spotkania w **35 lecie** istnienia KLIR i Macie ją na torbie z materiałami szkoleniowymi.

Historia historią – wiele o niej usłyszycie w piątek w trzecim dniu naszego spotkania - lecz z punktu widzenia naszego zawodu warto powiedzieć kilka zdań o węźle drogowym tego blisko 70 tysięcznego miasta leżącego na „Szlaku Piastowskim”. (<https://play.google.com/store/apps/details?id=com.ToucanSystems.SzlakPiastowski>).

Gniezdno jest ważnym węzłem dróg krajowych z południa na północ nr S5 i DK15. Ruch prowadzony tymi drogami z biegiem czasu stawał się coraz bardziej uciążliwy dla staromiejskiego układu ulic. Próba wyprowadzenia ruchu tranzytowego ze staromiejskiego centrum na kierunku północ – południe południowy zachód poprzez wybudowanie Trasy Zjazdu Gnieźnieńskiego (który odbył się w roku 1000) z biegiem czasu okazała się niewystarczająca.

W latach siedemdziesiątych (1975 r.) i osiemdziesiątych (1987 r.) ubiegłego wieku, w ramach prac studialno-koncepcyjnych naszego nieżyjącego już członka KLIR ś.p. Wieśka Bartoszewickiego (przy skromnym udziale piszącego te słowa) opracowywano przebieg drogi nr 5. W ramach tychże prac zaproponowano zarówno etapowe (**kolor czerwony**) – do zrealizowanego etapu podłączono obejście północne dla DK15; jak i wówczas docelowe (**kolor żółty**) rozwiązanie na zachód od miasta - obecny przebieg drogi ekspresowej S5 (E261).

