

JAN SIEDLECKI

50 LAT DZIAŁALNOŚCI
MIASTECZKA RUCHU
DROGOWEGO
W BIAŁYMSTOKU
1974 – 2024

MOJE 42 LATA W MIASTECZKU
WSPOMNIENIA I REFLEKSJE

MIASTECZKO RUCHU DROGOWEGO W STRUKTURACH SZKOLNEGO MIEJSKIEGO OŚRODKA SPORTOWEGO (SMOS) 1.01.1974-1.01.1979

Historię powstania pierwszego Miasteczka Ruchu Drogowego (MRD) w Białymstoku wiązać należy z Ogólnopolskimi Dożynkami, które odbywały się w naszym mieście we wrześniu 1973 r. Wtedy właśnie zrodziła się idea zorganizowania takiego ośrodka w Białymstoku. Pomysł ten już wcześniej był przedstawiany przez działaczy Polskiego Związku Motorowego i Automobilklubu Podlaskiego.

Na ten cel przeznaczono tereny zielone położone na Nowym Mieście przy ulicy Kawaleryjskiej 17. Powołano do życia SMOS, czyli Szkolny Miejski Ośrodek Sportowy, który swoją działalność rozpoczął 1.01.1974 r. Istniejący w tym miejscu budynek przebudowano i przystosowano do potrzeb ośrodka. Wybudowano garaże na rowery i sprzęt sportowy. Wybudowano kotłownię, założono centralne ogrzewanie, a alejki wyłożono trylinką.

Miasteczko Ruchu Drogowego przy ulicy Kawaleryjskiej 17 obejmowało teren o powierzchni 3,6 ha z dwoma kilometrami dróg. W 1974 r. nie były one jeszcze wyasfaltowane, ale zrobiono to wiosną 1976 r. Dyrektorem SMOS został Zbigniew Popko. Przewidziano 2 etaty nauczycielskie, etat dla sekretarki i kilku dozorców. Plany rozwoju ośrodka na kolejne lata były ambitne. Obejmowały one: wybudowanie hali sportowej, lodowiska, sali wykładowej w istniejącym budynku, muzeum motoryzacji, a także boiska do siatkówki, placu do gry w badmintonie oraz kortów tenisowych. Niestety, nie wszystkie zamierzenia zrealizowano - na przeszkodzie stanął brak pieniędzy.

SMOS utworzono na podstawie wspólnej decyzji Urzędu Wojewódzkiego oraz Kuratorium Oświaty i Wychowania. W czerwcu 1974 r. dyrektor Popko opracował regulamin Miasteczka Ruchu Drogowego działającego w ramach SMOS. Pierwszą masową imprezę zorganizowano na Dzień Dziecka - w zawodach startowało 109 dziewcząt i chłopców a 305 uczniów przystąpiło do egzaminu na kartę rowerową. Egzamin zdało 280 osób, którym sekretariat SMOS od razu wypisał i wydał karty.

Miasteczko Ruchu Drogowego działające w ramach SMOS od początku swego istnienia objęło obowiązkowym i masowym szkoleniem z zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego i obowiązkowym egzaminem na kartę rowerową uczniów klas piątych wszystkich szkół podstawowych w Białymstoku. Od września 1974 r. zaczęto jednocześnie prowadzić szkolenie teoretyczne w szkołach i praktyczne - na terenie miasteczka. Szkolenie obejmowało 6 lub 8 godzin zajęć teoretycznych z każdą klasą w szkole oraz 2 godziny zajęć praktycznych w miasteczku. Egzaminy na kartę rowerową odbywały się w szkołach w okresie zimowym (część teoretyczna), ale także w miasteczku (część praktyczna). Egzaminy, zgodnie z ówczesnie obowiązującym prawem, były ODPLATNE. Uczniowie przystępujący do egzaminu musieli mieć ukończone 10 lat, posiadać legitymację szkolną oraz znaczki opłaty skarbowej na sumę 40 zł. Niektórzy twierdzili, że w latach 1974 - 79 białostockie miasteczko jako jedyny ośrodek w Polsce prowadziło obowiązkowe szkolenie uczniów klas piątych z zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego. W sprawozdaniu pokontrolnym sporządzonym przez wizytatora z Wydziału Oświaty i Wychowania dnia 18.12.1980 r. czytamy, że „szkoleniem z zakresu przepisów i zasad BRD objęci są od początku funkcjonowania ośrodka wszyscy uczniowie z Białegostoku, co daje rocznie 2700 uczniów”. Kiedy w latach dziewięćdziesiątych nadszedł wyż demograficzny, średnia liczba uczniów przeszkolonych rocznie wzrosła do 4500 - 5000.

W latach 1974 - 1979 Miasteczko Ruchu Drogowego działające w ramach SMOS miało monopol na szkolenie teoretyczne i praktyczne uczniów klas piątych, egzaminowanie oraz wydawanie im kart rowerowych. Dodajmy, że w tym okresie karta rowerowa (bez zdjęcia) uprawniała również do jazdy na motorowerze.

Z danych archiwalnych wynika, że w okresie od 1974 do 1979 r. w Szkolnym Miejskim Ośrodku Sportowym prowadzono następujące rodzaje zajęć:

- KURSOWE - MASOWE I OBOWIĄZKOWE szkolenie i MASOWE I OBOWIĄZKOWE egzaminowanie z zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- OKRESOWE - dla grup kolonijnych i półkolonijnych w miesiącach lipiec - sierpień;
- OKAZJONALNE – np. imprezy z okazji Dnia Dziecka.

1.06.1974 r. miasteczko przeżyło istną inwazję chętnych na przeegzaminowanie i otrzymanie karty rowerowej gratis. Jeszcze przez kilka lat stosowano tę zasadę, ale sukcesywnie zmniejszano jej rozmiary, aż w końcu od niej odstąpiono. Uważam, że słusznie.

Wraz z nadejściem lata zaczynano w miasteczku zajęcia okresowe. Już od początku lipca zaczęli odwiedzać miasteczko uczestnicy obozów i kolonii zorganizowanych w ramach akcji „LATO W MIEŚCIE”. Dla tych dzieci prowadzono na terenie ośrodka zabawy i gry sportowe związane z ruchem drogowym.

W czerwcu 1974 r. powstało kółko kolarskie, do którego należeli chłopcy w wieku 12-13 lat z SP 14. Latem do miasteczka przychodziły dzieci z obozów i półkolonii na imprezy rekreacyjne propagujące turystykę rowerową oraz bezpieczeństwo na drogach. W czasie ferii zimowych nauczyciele z miasteczka (oprócz stałych konsultacji i egzaminów) prowadzili dodatkowo pogadanki o BRD w przedszkolach.

Wiosną 1976 r. w miasteczku na wszystkich alejkach położono asfalt. Prowadzenie zajęć praktycznych na nowej nawierzchni ułatwiło pracę nauczycielom i dało dużo radości uczniom. W dniach wolnych od zajęć na asfaltowych alejkach zaczęły się odbywać treningi i zawody sekcji kartingowej działającej przy Zespole Szkół Mechanicznych. Kartingowcy już wcześniej domagali się asfaltu, twierdząc, że „trylinka niszczy drogi sprzęt”. Już 26.06.1977 r. w MRD zorganizowano zawody kartingowe młodzieży szkolnej o puchar Ministra Oświaty i Wychowania. Organizatorem był Automobilklub Podlaski i Szkolny Związek Sportowy. Startowało po 17 osób w dwóch grupach - razem 34 osoby.

17.03.1975 r. na obiektach SMOS odbyły się V Manewry Techniczno-Obronne Drużyn Harcerskich szkół z Miasta Białegostoku. Udział wzięło 36 osób.

Inną formą pracy była OLIMPIJKA - masowy turniej gier i zabaw dla dzieci z klas I - IV białostockich szkół podstawowych. Nauczyciele z miasteczka byli sędziami. Finały OLIMPIJKI odbywały się wiosną każdego r. (marzec - kwiecień) w różnych szkołach naszego miasta. Najczęściej były to SP 9, SP 1 lub SP 5. Wielokrotnie byłem sędzią w tym turnieju i dobrze pamiętam ogłuszający doping młodych kibiców oblegających balkony i wszystkie inne wolne miejsca na sali gimnastycznej. Oczywiście SMOS zawsze organizował OLIMPIJKĘ we współpracy z Wydziałem Oświaty i Wychowania w Białymstoku.

W listopadzie 1988 r. miasteczko odwiedziła inspekcja Najwyższej Izby Kontroli. Inspektor-kontroler przez tydzień badał dokumenty poczynszyszy od tych z 1974 r., a następnie sformułował wnioski pokontrolne. 20.12.1988 r. dyrektor Zbigniew Popko odpowiadając na nie, wyjaśniał: „Szkolny Miejski Ośrodek Sportowy zorganizowałem w r. 1974 z głównym założeniem rozwinięcia działalności w zakresie nauczania zasad i przepisów BRD. Cel ten realizowany był przez kilka pierwszych lat pracy ośrodka jako podstawowy (lata 1974-1979). Prowadziłem masowe szkolenie klas piątych teoretycznie w szkołach i praktycznie w miasteczku naukę bezpiecznej jazdy na rowerach, przygotowując dzieci do egzaminu na pierwsze prawo jazdy, jakim jest karta rowerowa. Dzięki pełnemu poparciu władz oświatowych szkoliliśmy i nadal szkolimy jako jedyny ośrodek w kraju w tak zorganizowanej i systematycznej formie młodzież szkolną”. Za ważny uważam też drugi fragment tej wypowiedzi, dlatego przytoczę go w całości. „W r. szkolnym 1977/78 rozpocząłem również wstępne szkolenie sportowe w podstawowych dyscyplinach sportu szkolnego, takich jak: piłka ręczna, piłka siatkowa, piłka koszykowa i lekka atletyka. Nawiązałem bliską współpracę i podpisałem odpowiednią umowę ze Szkolnym Związkiem Sportowym i MKS „Juwenia” o przekazywaniu z wyselekcjonowanej grupy części sportowo zdolnej młodzieży do dalszego szkolenia specjalistycznego w tym klubie.”

Jak się wkrótce okazało, w kontekście nadchodzących zmian, sport stał się tak samo ważny jak BRD.

MIASTECZKO RUCHU DROGOWEGO (MRD) W STRUKTURACH MIĘDZYSZKOLNEGO OŚRODKA SPORTOWEGO (MOS)

1.01.1979 - 1.12.2004

Zarządzenie Ministerstwa Oświaty i Wychowania z dnia 3.10.1978 r. zmieniło wcześniejsze zarządzenie w sprawie organizacji placówek wychowania pozaszkolnego. Na jego mocy Szkolny Miejski Ośrodek Sportowy (SMOS) został przemianowany na Międzyszkolny Ośrodek Sportowy (MOS). Oczywiście, wychowanie komunikacyjne nadal pozostawało zadaniem wiodącym, ale miało być istotnie uzupełnione przez rozbudowę działu sportowego. Uczyniono to poprzez powołanie przy MOS w grudniu 1978 r. Międzyszkolnego Klubu Sportowego (MKS). Klub rozpoczął działalność 1.01.1979 r. Zbigniew Popko pozostał na stanowisku dyrektora i od pierwszych dni stycznia 1979 r. zaczął zatrudniać na godziny trenerów różnych dyscyplin sportowych, m. in.: piłki ręcznej dziewcząt i chłopców, siatkówki dziewcząt, koszykówki chłopców oraz lekkiej atletyki. Instruktorzy sekcji sportowych, trenerzy mieli prawo i obowiązek uczestniczyć w posiedzeniach Rady Pedagogicznej MOS. Nazwiska kilku trenerów przychodzących na nasze rady pedagogiczne pamiętam do dziś. Byli to: A. Głębocki, E. Dajnowicz i W. Andraszek.

Zmiana nazwy ośrodka nie miała większego wpływu na formę jego działalności, oprócz rozszerzenia sekcji sportowej. Zasadnicze formy pracy w Miasteczku Ruchu Drogowego wypracowane przez dyrektora Zbigniew Popkę w latach 1974-1978, to:

- maj - czerwiec oraz wrzesień – październik: szkolenie praktyczne klas piątych w miasteczku,
- listopad - kwiecień zajęcia teoretyczne z klasami piątymi w szkołach białostockich,
- 9 maja - biegi przełajowe w Zwierzyńcu („Sztafeta zwycięstwa” – wielokrotnie byłem sędzią),
- 1 czerwca – Dzień Dziecka - gry i zabawy dla uczniów z pobliskich szkół podstawowych,
- marzec – kwiecień – OLIMPIJKA (sędziowanie).

Gdy przyszedłem do pracy jako nauczyciel wychowania komunikacyjnego w Międzyszkolnym Ośrodku Sportowym (2.09.1982 r.), wszystkie formy działalności Miasteczka Ruchu Drogowego (MRD) były już ustalone, ja się tylko do nich włączyłem. Do pracy w MRD namówił mnie kolega ze studiów A. Zieniuk, który był tu zatrudniony. Stan wojenny trwał w najlepsze, pracy dla historyków nie było, a ja chciałem wreszcie zacząć zarabiać. Przed podpisaniem umowy pojechałem do miasteczka na spotkanie z dyrektorem MOS Zbigniewem Popko. Atmosfera była przyjazna, a przedstawione warunki pracy - dobre. Urzekła mnie też przyroda. W okolicy miasteczka do dziś rosną stuletnie sosny! Wokół mnóstwo zieleni: leszczyny, świerki, przeróżne krzewy. Cisza i spokój. Miasteczko przy Kawalerskiej 17 to była moja „zielona sala lekcyjna”. Później wielu nauczycieli z białostockich szkół, którzy przyprowadzali swoje klasy na zajęcia, zazdrościło mi takich warunków.

Oto cytat z mojej pierwszej umowy o pracę (zakres obowiązków Jana Siedleckiego nauczyciela MOS): „Do obowiązków na tym stanowisku należeć będzie organizacja i prowadzenie szkolenia z przepisów i bezpieczeństwa ruchu drogowego, zarówno praktycznej nauki jazdy w ośrodku jak i części teoretycznej bezpośrednio w szkołach w wymiarze 22 godzin dydaktycznych tygodniowo (...) troska o sprzęt, drobne konserwacje i naprawy, zwracanie specjalnej uwagi na bezpieczeństwo dzieci na lekcjach praktycznych w miasteczku ”

27.09.1982 po raz pierwszy w życiu uczestniczyłem w posiedzeniu Rady Pedagogicznej w MRD. Brali w niej udział:

- **Zbigniew Popko** - dyrektor MOS
- **Jan Siedlecki** - nauczyciel MOS
- **Andrzej Zieniuk** - nauczyciel MOS
- **Zbigniew Krasiński** - nauczyciel MOS (organizator imprez)
- **Aleksander Głębocki** - instruktor piłki ręcznej MKS.

Od listopada 1982 r., gdy skończyły się zajęcia praktyczne w MRD, przy ulicy Kawaleryjskiej 17 rozpocząłem szkolenie teoretyczne uczniów klas piątych szesnastu białostockich szkół podstawowych. Zajęcia z bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) trwały do końca kwietnia 1983 r. Pamiętam, że początki pracy w szkołach wiązały się z trudnościami technicznymi. Chodziło głównie o ustalenie z dyrekcją danej szkoły rozkładu zajęć z klasami piątymi. Bywało, że dyrekcja placówki proponowała mi zajęcia w późnych godzinach popołudniowych lub tylko wtedy, kiedy dana klasa ma tzw. okienko. Poważnym problemem w szkołach był też brak sal. Zdarzało się, że zajęcia z wychowania komunikacyjnego przeprowadzałem na stołówce, w bibliotece, w harcówce lub na sali gimnastycznej, mając do dyspozycji tylko przenośną tablicę. W kilku przypadkach łączyłem zespoły klasowe. Z czasem współpraca ze szkołami układała się już znacznie lepiej. W idealnej sytuacji proponowano mi zajęcia na dwóch godzinach techniki w klasopracowni technicznej - sali, która posiadała stoły z imadłami (po roku 1990 wszystkie takie pracownie zamieniono na sale informatyczne - z komputerami, a z dwóch godzin techniki tygodniowo została jedna). Niemniej po kilku latach współpracy dyrektorzy większości szkół ustalali szybko i bez większych problemów optymalny rozkład, włączając do niego zajęcia z BRD.

W czasie zajęć teoretycznych w białostockich szkołach realizowałem następujące tematy:

- Droga publiczna i jej części.
- Budowa i obowiązkowe wyposażenie roweru.
- Rodzaje skrzyżowań.
- Rodzaje znaków drogowych.
- Podstawowe manewry na drodze.
- Ćwiczenia zasady pierwszeństwa przejazdu na różnych typach skrzyżowań.

A oto mój rozkład zajęć teoretycznych w szkołach białostockich, wprowadzie z nieco późniejszego okresu, (listopad – grudzień 2004r.), ale typowy dla moich zajęć.

PONIEDZIAŁEK	WTOREK	ŚRODA	CZWARTEK	PIĄTEK
SP 2	SP 28	SP 28	SP 7	SP 2
8.00 – 12.00	8.00 – 10.00	8.50 – 12.30	8.50 – 12.30	8.50 – 12.30
4 godziny	2 godziny	4 godziny	4 godziny	4 godziny

RAZEM:18 godzin

Z każdą klasą piątą miałem 6 godzin zajęć szkolenia .Po 2 godziny tygodniowo przez 3 kolejne tygodnie. Z przedstawionego powyżej rozkładu widać, że codziennie miałem zajęcia w innej szkole (miałem wyrobić pensum wynoszące 18 godzin). Następne 3 tygodnie - już z nowym rozkładem - w kolejnych trzech szkołach. I tak od listopada do kwietnia przez 36 lat.

Natomiast jeśli chodzi o zajęcia praktyczne w Miasteczku Ruchu Drogowego , to zawsze zaczynałem je od omówienia zasad BHP, które każdy uczeń musiał obligatoryjnie poznać przed zajęciami. Klasa była dzielona na 2 grupy, ponieważ w miasteczku mieliśmy do dyspozycji dwa skrzyżowania. Omawialiśmy rodzaje skrzyżowań, zasady pierwszeństwa przejazdu na różnych typach skrzyżowań i przystępowaliśmy do ćwiczenia „reguły prawej ręki”, następnie ćwiczyliśmy praktycznie zmianę pasa ruchu oraz skręt w lewo. Zajęcia w miasteczku trwały 2 godziny z każdą klasą.

Tu dodajmy, że od 1990 r. zgodnie z decyzją MEN zaczęliśmy szkolić już nie piątoklasistów lecz uczniów czwartej klasy szkoły podstawowej.

Oto przykładowy rozkład zajęć praktycznych w miasteczku z dnia 28.09.1993 r. Przyjeliśmy tego dnia wyjątkowo dużą liczbę klas - bo aż 5 z SP 19: godz. 9.00 – kl. IV D, godz.10.30 – kl. IV B, godz.12.00 – kl. IV A, godz. 13.30 kl. – IV C. Musieliśmy stawić czoła problemom, które postawił przed nami wyż demograficzny z lat 80-tych. Od 2.09.1983 r. do 28.08.1984 r. odbywałem roczną służbę wojskową w Szkole Podchorążych Rezerwy w Mrągowie. Po powrocie z wojska w końcu sierpnia 1984 r. w pracy czekało na mnie kilka niespodzianek. Odszedł mój kolega Andrzej Zieniuk, a w jego miejsce przyszedł Tomasz Baranowski. Dowiedziałem się też, że od 1.09.1984 r. zmniejszono tygodniowe pensum z 22 do 18 godzin tygodniowo. Dużą niespodzianką były też nowe przepisy, ze znowelizowanego Kodeksu Drogowego, który wszedł w życie od 1.01.1984 r., np.:

- egzamin na kartę rowerową miał się odbywać tylko przed specjalnie powołaną w tym celu komisją,
- opracowano nowy wzór karty rowerowej - nowa karta musiała być ze zdjęciem ucznia,
- opłata za wydanie karty wzrosła z 40 do 100 złotych w znaczkach skarbowych.

Tak więc postanowienia nowego kodeksu przełamywały dotychczasowy monopol Miasteczka Ruchu Drogowego na POWSZECHNE I OBOWIĄZKOWE egzaminy uczniów na kartę rowerową. Zostało tylko powszechne szkolenie uczniów klas piątych z dziedziny BRD. Od 1.01.1984 r. MOS nie mógł więc przeprowadzać egzaminów we własnym zakresie. Wpłynęło to niekorzystnie na terminowość uzyskiwania karty rowerowej przez młodzież szkolną. Po przeszkoleniu uczniów w miasteczku to szkoły musiały nawiązać kontakt z Wydziałem Komunikacji Urzędu Wojewódzkiego celem uzgodnienia terminu egzaminu przed specjalną komisją. Od tej pory egzamin nie był już obligatoryjny. Wszystkie te zmiany jednoznacznie oceniam negatywnie. Uczniowie mówili wprost, że nie będą uczyć się przepisów, skoro egzamin nie jest obowiązkowy.

Z wielką nadzieją przyjęliśmy za to zapowiedzi dyrektora Z. Popki, że już od wiosny 1985 r. Urząd Miejski zaplanował w MRD nowe inwestycje i niezbędne remonty. Planowano budowę kortów tenisowych i takie wyprofilowanie i zmodernizowanie toru, by można było urządzać w miasteczku zawody kartingowe rangi mistrzowskiej. Faktycznie, wiosną 1985 r. pojawili się w miasteczku robotnicy budowlani, ale tempo tych prac było bardzo powolne. Często w ich poczynaniach zauważyć dało się przestoje i nieuzasadnione przerwy. Przyczyną było słabe finansowanie oraz (jak nam tłumaczono) trudności z zakupem asfaltu. Początkowo korty tenisowe miały być ukończone do końca 1987 r. Ostatecznie nic z tego nie wyszło, ale ja na własnej skórze odczułem niedogodności spowodowane remontem. Wprawdzie robotnicy wyprofilowali zakręty i na odcinku 700 m wylali beton, na który miał być położony asfalt. Niestety, w tym momencie inwestycję przerwano z powodu braku pieniędzy (jak nas zapewniano „czasowo”). Na radzie pedagogicznej z 8.06.1990 r. dowiedzieliśmy się jednak, że z powodu braku środków finansowych prace remontowe w miasteczku zostały całkowicie wstrzymane. Stan taki utrzymywał się praktycznie do 2007 r. Pamiętam doskonale, że wtedy - bez asfaltu, ciężko się jeździło rowerami po betonie.

Jeśli chodzi o rok 1986, to utkwiły mi w pamięci dwa wydarzenia. W końcu kwietnia doszło do awarii w elektrowni atomowej w Czarnobylu. Z tego powodu planowana na dzień 9.05.1986 r. Sztafeta Zwycięstwa w Parku Zwierzynieckim została odwołana. Za to w czerwcu odbył się w sali gimnastycznej SP nr 9 w Białymstoku I Turniej Szkół Podstawowych. Głównym organizatorem tej imprezy był Wydział Oświaty i Wychowania, a Międzyszkolny Ośrodek Sportowy - współorganizatorem. Dyrektor Z. Popko wyznaczył mnie na sędziego. Nigdy nie zapomnę atmosfery, która panowała na sali. Doping był niesamowity, harmider nieopisany, okrzyki tak głośne, że aż trudne do wytrzymania. Nie było dosłownie słyszeć, co mówił sędzia stojący obok. Jednak przeżyłem i dobrze zapamiętałem ten turniej.

Dyrektor Z. Popko miał wielu znajomych pracujących w Polskim Związku Motorowym, Automobilklubie Podlaskim, Towarzystwie Przyjaciół Dzieci oraz policjantów z Komendy Miejskiej i Komendy Wojewódzkiej (jeszcze wówczas milicji) w Białymstoku. Miasteczko często odwiedzał Stanisław Wilma - prezes fundacji „STOP! DZIECKO NA DRODZE”, Marek Danilewicz - prezes białostockiego oddziału TOWARZYSTWA PRZYJACIÓŁ DZIECI. Nie sposób w tym miejscu nie wspomnieć o Piotrze Suszczyńskim, który właśnie w 1986 r. podjął pracę w Zarządzie Okręgu Polskiego Związku Motorowego w Białymstoku i bardzo często był sędzią głównym w kolejnych edycjach Turnieju BRD. Poznałem wszystkich tych panów, z niektórymi się zaprzyjaźniłem, a z Piotrem Suszczyńskim współpracuję do dziś przy organizacji Turniejów BRD.

Warto poświęcić kilka słów temu turniejowi - ogólnopolskiej imprezie, w której na poszczególnych etapach uczestniczy w całej Polsce około 200 tysięcy dzieci. Pierwszy Turniej BRD odbył się w Warszawie w 1977 r., organizatorzy rozesłali do kuratoriów oświaty regulamin tego turnieju. 24.02.1978 r. przeprowadzono pierwsze w historii Białegostoku miejskie eliminacje Turnieju BRD. Do rywalizacji stanęły zespoły reprezentujące trzynaście białostockich szkół podstawowych. Zwyciężyła drużyna z SP 9. Głównym organizatorem był PZMot, a MOS - współorganizatorem. Eliminacje odbywały się wczesną wiosną w szkołach. W 1978 r. była to SP 9, w kolejnych latach - SP 1 i SP 5. Od 1982 r., a więc od początku mojej pracy, zawsze byłem sędzią na rowerowym torze przeszkód. Pamiętam, że w tamtych czasach (aż do 1988 r.) tor ten rozstawialiśmy na salach gimnastycznych. Było to niebezpieczne, ponieważ lakierowana podłoga była dość śliska. Utkwił mi w pamięci Turniej BRD z 1989 r. Tego dnia od rana (9 marca) opiekunowie drużyn z przejęciem omawiali szczegóły katastrofy kolejowej z poprzedniego dnia - w okolicach ulicy Poleskiej wykoleił się pociąg z chlorem. Na szczęście nikt nie zginął.

Od 1997 r. Turniej BRD zaczął być rozgrywany w MRD. Testy uczniowie pisali w budynku, a rowerowy tor przeszkód odbywali na wyznaczonej alejce. Termin rozgrywek przeniesiono odpowiednio na koniec kwietnia i połowę maja każdego roku. Od 1997 r. w miasteczku zaczęto przeprowadzać również finały miejskie i wojewódzkie. W 1999 r. w wyniku reformy oświaty powstały gimnazja. Turnieje BRD zaczęto rozgrywać w kategoriach: I. szkoły podstawowe, II. gimnazja. Po kolejnej reformie w 2017 r. powrócono do starej formuły, gdzie I. kategoria wiekowa obejmuje uczniów z klas IV i V, a II. - to uczniowie klas VI, VII, VIII. Ze źródeł wynika, że w latach 80-tych nagrody zwycięzcom Turnieju fundował ZO PZMot ze środków prewencyjnych PZU. W archiwum mam egzemplarz 1. regulaminu Turnieju BRD z 1978 r.

1.09.1992 r. Międzyszkolny Ośrodek Sportowy zostaje połączony z Międzyszkolnym Wodnym Ośrodkiem Sportowym (basen „Mleczarza”), nadal nosząc nazwę Międzyszkolny Ośrodek Sportowy (MOS). Dyrektorem nowego MOS-u 1.09.1992 r. zostaje Halina Stepańczuk, dotychczasowa dyrektor Międzyszkolnego Wodnego Ośrodka Sportowego. Działalność Miasteczka Ruchu Drogowego nie ulega zmianie.

To bez wątpienia był trudny czas dla pana Zbigniewa Popki. To on ten ośrodek stworzył, zagospodarował, uporządkował i przez 28 lat był jego dyrektorem... W końcu poinformował nas, że mimo utraty funkcji kierowniczej, postanowił pozostać w miasteczku jako nauczyciel.

Ponieważ w 1992 r. przypadało dziesięciolecie mojej pracy w miasteczku, poprosiłem mego wieloletniego dyrektora o wystawienie opinii o mnie i mojej pracy. Oto ona:

„Dziesięciolecie pracy pedagogicznej w MOS oceniam wysoko. Kolega Jan Siedlecki dał się poznać jako nauczyciel solidny, stale podnoszący swoją wiedzę, bardzo dobrze przygotowany do zawodu, punktualny obowiązkowy i koleżeński. Oprócz zajęć obowiązkowych dużo czasu pracował społecznie z grupami dzieci przychodzącymi do Ośrodka, aby doskonalić bezpieczną jazdę na rowerze oraz poznać lepiej przepisy ruchu drogowego. Brał udział w organizacji corocznych masowych Turniejów Wiedzy z Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (BRD) oraz imprez sportowych takich jak „Olimpijka” (masowy turniej gier i zabaw klas I – IV), Sztafetowe Biegi Przelajowe w Zwierzyńcu, imprezy z okazji Dnia Dziecka itp. Zawsze serdeczny, pogodny i powszechnie lubiany przez dzieci. Z. Popko”

We wrześniu 1992 r. miasteczko straciło samodzielność i jeden etat nauczycielski (nigdy go nie przywrócono). Od września 1992 r. kadrę pedagogiczną w miasteczku stanowili: Zbigniew Popko i ja (Jan Siedlecki). Gdy w roku szkolnym 1996/1997 Z. Popko poszedł na roczny urlop dla poratowania zdrowia, zostałem w miasteczku sam. Sytuacja była trudna - jeśli do miasteczka przychodziła liczna klasa ze względów bezpieczeństwa musiała być dzielona na dwie grupy. Pierwsza odbywała zajęcia praktyczne ze mną na skrzyżowaniu, a druga szła na plac zabaw pod opieką wychowawcy. W 1998 r. Z. Popko przeszedł na emeryturę, ale jeszcze przez dwa lata pracował w miasteczku na pół etatu. Ostatecznie zakończył swoją pracę w czerwcu 2000 r.

Nowa dyrektor MOS zaczęła od próby wprowadzenia opłaty za szkolenie i egzaminy na kartę: od października 1992 r. każdy uczeń miał płacić 20000 zł (kwota sprzed denominacji). Odpłatność przyjmowano w kasie MOS-u, w pływalni przy ul. Zwycięstwa 28. Ten pomysł wzbudził duży opór rodziców i uczniów, ostatecznie więc z niego zrezygnowano. Wtedy dyrekcja MOS zwróciła uwagę na szybko rozwijający się rynek przy ul. Kawaleryjskiej. Postanowiono wykorzystać fakt, że przyjeżdża tam coraz więcej samochodów i otworzono płatny parking. Pamiętam, że gdy w latach 1993-1998 rynek przy Kawaleryjskiej przeżywał „złote czasy” i przyjeżdżało tam mnóstwo ludzi zza wschodniej granicy: Białorusini, Ukraińcy, Rosjanie oraz mieszkańcy krajów bałtyckich, parking zorganizowany w miasteczku po prostu pękał w szwach. Musieliśmy z dziećmi przedzierać się między gęsto ustawionymi autami, żeby dojść do skrzyżowania - miejsca zajęć praktycznych z uczniami. Pamiętam też, że głośnie reklamy z targowiskowych megafonów bardzo przeszkadzały w prowadzeniu zajęć. Dyrektor MOS stwierdziła, że w 1995 r. wpływy wyniosły 17 637 zł, a wydatki 10 208 zł, a w 1997 r. wpływy były na poziomie 32 868 zł, a wydatki wyniosły 22 998 zł. Na Radzie Pedagogicznej tłumaczyła, że koszty utrzymania miasteczka są duże. Według niej najwięcej pieniędzy szło na odzież ochronną i roboczą, środki czystości, narzędzia, paliwo do kosiarek, telefon, wodę, energię elektryczną, części zamienne do rowerów, odśnieżanie i prenumeratę miesięcznika „Wychowanie Komunikacyjne”. I chociaż wpływy czasowo przewyższały wydatki, nie trwało to długo.

Po zmianach prawnych z 1998 r. dotyczących przyjezdnych ze Wschodu ilość autokarów na parkingu miasteczka znacznie się zmniejszyła. W lipcu 2002 r. przeprowadzono okresową kontrolę stanu technicznego miasteczka. Zalecone remonty alejek, ogrodzenia, pomieszczeń biurowych, świetlicy, sanitariatów i boksów garażowych wyceniono na 163 559 zł. Dyrektor MOS zwróciła się do Wydziału

Edukacji Urzędu Miejskiego z prośbą o sfinansowanie tych robót. Według niej „wykonanie powyższych prac ze środków własnych jest niemożliwe ze względu na bardzo duży spadek wpływów jakie placówka aktualnie pozyskuje”.

Tymczasem, zupełnie niespodziewanie na horyzoncie pojawiły się dwa nowe poważne zagrożenia dla przyszłości, bytu i istnienia miasteczka.

Pierwszym – o dziwo – była decyzja Ministerstwa Edukacji Narodowej wprowadzającej wychowanie komunikacyjne jako przedmiot obowiązkowy do szkół podstawowych i ponadpodstawowych od 1.01.1995. Przecież w Białymstoku nasze MRD takie masowe i obowiązkowe szkolenie z wychowania komunikacyjnego prowadziło już od 1974 r. Czyli przez 20 lat Miasteczko Ruchu Drogowego w Białymstoku robiło to, o czym ministerstwo dopiero pomyślało. Jesienią 1994 r. minister edukacji zdecydował, że na razie wychowanie komunikacyjne będzie prowadzone w ramach wychowania technicznego w szkołach podstawowych od klasy czwartej przez nauczycieli techniki. Od 1995 r. Miasteczko Ruchu Drogowego STRACIŁO MONOPOL NA SZKOLENIE DZIECI. Wzrosła rola przeszkolonych na kursach nauczycieli techniki. Pamiętam, że jesienią 1994 r. do miasteczka przychodziły grupy nauczycieli techniki z różnych szkół podstawowych w Białymstoku, aby odbyć tam 2 godziny szkolenia (cały kurs obejmował 20 godzin). Miałem im pokazać i wyjaśnić, na czym polega moja praca w miasteczku i jak wyglądają zajęcia. Większość kursantów dobrze znałem, ponieważ od lat przyjeżdżali z uczniami na zajęcia praktyczne do miasteczka. Była jednak też grupa nauczycieli nowych, którzy wymagali bardzo pogłębionego szkolenia. Odezwały się też głosy mówiące o tym, że Miasteczko Ruchu Drogowego jest niepotrzebne, ponieważ naukę przejmą teraz nauczyciele techniki w szkołach. Sytuacja z jesieni 1994 r. była kuriozalna i absurdalna. Oto przy okazji wprowadzania wychowania komunikacyjnego do szkół miało dojść do likwidacji Miasteczka Ruchu Drogowego! Widząc co się dzieje, ja i pan Zbigniew Popko zaczęliśmy działać. Przede wszystkim zmobilizowaliśmy naszych przyjaciół z Polskiego Związku Motorowego, Automobilklubu Podlaskiego, Towarzystwa Przyjaciół Dzieci, a także policjantów z Wydziałów Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej i Wojewódzkiej w Białymstoku. Dzięki naszej akcji ludzie, z którymi Miasteczko przez lata współpracowało, stanęli twardo w naszej obronie. Szczególnie pozytywną rolę odegrał długoletni działacz PZM, Stanisław Wilma - przewodniczący Wojewódzkiego Komitetu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „STOP! DZIECKO NA DRODZE” działającego w ramach Towarzystwa Przyjaciół Dzieci. To właśnie on kategorycznie nie zgodził się na likwidację MRD. W piśmie z dnia 27.10.1994 r. skierowanym przez Stanisława Wilmę do białostockiego kuratora oświaty czytamy: „Z satysfakcją i uznaniem przyjęliśmy decyzję MEN o wprowadzeniu do szkół powszechnego wychowania komunikacyjnego. Ze zdumieniem więc i dezaprobatą przyjęliśmy pogłoski o zamiarach ograniczenia działalności wybudowanego przed dwudziestu laty obiektu służącego do nauki bezpiecznej jazdy rowerem - Miasteczka Ruchu Drogowego. Uważam, iż właśnie teraz nadszedł czas pełnego i efektywnego wykorzystania miasteczka, jego bazy szkoleniowej i doświadczonej, etatowej kadry nauczycielskiej.” Mocny sprzeciw wobec planów likwidacji miasteczka wyrazili też białostoccy policjanci z obu Komend - Miejskiej i Wojewódzkiej. Swoje głos poparcia dla miasteczka wyraził też Automobilklub Podlaski i białostocki oddział PCK. Po ciężkiej walce bitwa została wygrana. Opary absurdu opadły. Przyszło opamiętanie. Zaczęliśmy wracać do normalnych kontaktów ze szkołami i zacieśniać współpracę z nauczycielami techniki, którzy teraz byli odpowiedzialni za prawidłową realizację wychowania komunikacyjnego w szkołach. Rola i znaczenie miasteczka znów zostały docenione.

Tymczasem na horyzoncie pojawiło się nowe zagrożenie. Okazało się, że Miasteczko Ruchu Drogowego zajmuje działkę niezwykle atrakcyjną dla deweloperów i innych przedsiębiorców prywatnych. Teren o powierzchni 3,6 ha - dogodnie położony, uzbrojony, z dobrym dojazdem wzbudzał zainteresowanie. 12.02.1996 r. w „Kurierze Porannym” przeczytałem sensacyjną dla mnie wiadomość: „Wszystkie firmy, biorące udział w przedsięwzięciu, którego celem jest utworzenie w Białymstoku Centrum Promocji Regionu (CPR) są zgodne, że powinno ono powstać na terenach wystawowych przy ulicy Kawalerskiej. Są już szczegółowe plany zagospodarowania terenu. Cała strefa to 16 hektarów. Tereny wystawowe pod dachem zajmą około 4 ha, a ekspozycje pod gołym niebem ok. 2,5 ha. Sama hala targowa zostanie skonstruowana w ten sposób, aby można było ją wykorzystać także do celów sportowych, widowiskowych i rekreacyjnych. W drugim etapie inwestycji zostaną zagospodarowane tereny w miejscu obecnego Miasteczka Ruchu Drogowego”. Podobno zarząd miasta wstępnie zgodził się na taką lokalizację CPR-u. Ostatecznie jednak do realizacji tego projektu nie doszło. Różni inni przedsiębiorcy próbowali także wydzierżawić teren miasteczka na swoje potrzeby. W lipcu 1996 r. przedsiębiorstwo BAC Spółka z o.o. zajmujące się „organizowaniem torów kartingowych dla wszystkich” zwróciło się do Prezydenta Miasta

Białegostoku z pismem, w którym wyrażało chęć dzierżawy miasteczka na swoją działalność. Projekt również nie został zaakceptowany przez prezydenta miasta.

Rok 1997 przyniósł szereg zmian dotyczących szkolenia na kartę rowerową. Ustawa z dnia 20.06.1997 „Prawo o ruchu drogowym” (Dz. U. Nr.98 z 1997r. poz.602) porządkowała szereg spraw. Zdecydowana większość tych zmian jest aktualna do dziś. Oto najważniejsze ustalenia w sprawie przygotowywania uczniów do uzyskania karty rowerowej w szkole zawarte w Kodeksie Drogowym z 1997 roku:

Art. 97 ust. 2 mówił, że „Kartę rowerową wydaje nieodpłatnie dyrektor szkoły podstawowej lub ponadpodstawowej”. Ustalono też nowy wzór karty rowerowej.

Art. 109 ust. 4 mówił, że „Sprawdzenia kwalifikacji osoby ubiegającej się o kartę rowerową dokonują:

- 1) nauczyciel wychowania komunikacyjnego uprawniony przez dyrektora szkoły,
- 2) policjant posiadający specjalistyczne przeszkolenie z zakresu ruchu drogowego.

Ważną sprawą było opracowanie wzoru arkusza zaliczeń ucznia ubiegającego się o kartę rowerową.

Z kolei w innym artykule postanowiono, że karta motorowerowa znika od 1.01.1998 r. Od tego momentu będzie ona zastąpiona nowym dokumentem. Będzie to obowiązkowe prawo jazdy kategorii AM uprawniające do jazdy motorowerem, skuterem lub quadem. Warto dodać, że w 1998 r. powstało kilka bardzo ważnych instytucji działających na rzecz BRD. Była to Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego a także Fundacja Zapobiegania Wypadkom Drogowym.

PRACOWNIA WYCHOWANIA KOMUNIKACYJNEGO

1.09.1998-1.12.2004

W sierpniu 1998 r. zostałem kierownikiem nowo powołanej Pracowni Wychowania Komunikacyjnego przy Miasteczku Ruchu Drogowego w Białymstoku.

Jako kierownik pracowni wychowania komunikacyjnego wyszedłem z inicjatywą podpisania kilku umów o współpracy z instytucjami działającymi na rzecz BRD. 1.09.2001 r. została na przykład zawarta – korzystna dla obu stron - umowa z hurtownią rowerów „Olympic” reprezentowaną przez Mirosława Karpińskiego. „Olympic” umieścił billboard w miasteczku, w zamian przekazał części rowerowe (opony, dętki) i kaski oraz dwa nowe rowery typu składak. Drugie porozumienie o współpracy zostało zawarte 6.05.2002 z Ośrodkiem Szkolenia Kierowców „Akces” reprezentowanym przez Andrzeja Surala. Zasady były identyczne jak przy poprzedniej umowie. Obie umowy zawarto na dwa lata z możliwością przedłużenia.

W 1998 r. zaczął działać w Białymstoku Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego (WORD). Jako kierownik pracowni nawiązałem współpracę z tą placówką – oficjalnie dopiero w maju 2002 r. – ale oczywiście już wcześniej współpracowaliśmy corocznie przy turniejach BRD i egzaminach na kartę motorowerową dla gimnazjalistów. Na mój wniosek dyrektor MOS, Halina Stepańczuk zwróciła się do dyrektora WORD-u Henryka Wysockiego z prośbą o przekazanie miasteczku w formie darowizny dwudziestu rowerów marki Wigry 3. Pojazdy miały być wykorzystane do szkolenia z zakresu wychowania komunikacyjnego białostockich czwartoklasistów. 15.09.2003 r. otrzymaliśmy 20 nowiutkich składaków marki Wigry 3. Byłem z tego powodu bardzo zadowolony, bo stare rowery były już w bardzo złym stanie technicznym i utrudniały efektywną i bezpieczną pracę z dziećmi.

Na początku grudnia 2003 r. pracownia otrzymała od WORD-u specjalny pakiet edukacyjny pt. „Droga i ja”. Zestaw zawierał dużą ilość aktualnych, wartościowych materiałów szkoleniowych dla nauczycieli i uczniów: „Kodeksy młodego rowerzysty”, filmy video dotyczące BRD, plansze poglądowe, tablice magnetyczne oraz podręczniki i zeszyty metodyczne do nauki wychowania komunikacyjnego .

MIASTECZKO RUCHU DROGOWEGO (MRD) CZĘŚCIĄ ZESPOŁU SZKÓŁ MECHANICZNYCH (ZSM) 1.12.2004 - 1.09.2007

30.10.2004 r. dyrektor Stepańczuk przysłała do miasteczka pismo następującej treści: „Zawiadamiam, że z dniem 1.12.2004 r. planowane jest przekazanie części zakładu pracy, obiektu Miasteczka Ruchu Drogowego położonego przy ul. Kawaleryjskiej 17 na rzecz Zespołu Szkół Mechanicznych w Białymstoku. Powyższe przekazanie następuje na podstawie decyzji Prezydenta Miasta Białegostoku (Zarządzenie nr1146/04 z dnia 13.10. 2004 r.)”. Przejęcie faktycznie nastąpiło 1 grudnia 2004. Pod kuratelę Zespołu Szkół Mechanicznych przeszedłem ja (jeden etat nauczycielski) oraz dwóch dozorców i sprzątaczkę. Z chwilą przejścia miasteczka pod kuratelę ZSM oczywiście przestałem być kierownikiem Pracowni Wychowania Komunikacyjnego. Na początku grudnia 2004 r. kilka razy wzywano mnie na rozmowy. Musiałem odpowiadać na dość szczegółowe pytania na temat mojej pracy w miasteczku a także na temat mego awansu zawodowego, w trakcie którego wówczas byłem. Jeździłem do Poznania, gdzie na Wydziale Zarządzania Politechniki Poznańskiej odbywałem studia podyplomowe „Technika z Wychowaniem Komunikacyjnym” obejmujące 350 godzin wykładów i ćwiczeń. Ukończyłem je w czerwcu 2005 r. po czym zdałem specjalistyczny egzamin. Wtedy dyrektor ZSM Jędrzej Łucyk nadał mi stopień nauczyciela kontraktowego i zarządził rozpoczęcie na terenie miasteczka prac porządkowych. Usunięto samosiewy – dzięki drzewa owocowe, osiki i leszczyny, a zasadzono młode drzewka. Niewątpliwie nastąpiła poprawa widoczności na skrzyżowaniach i ogólne warunki bezpieczeństwa dla szkolących się w miasteczku dzieci. Na osobiste polecenie dyrektora do pokoju nauczycielskiego wstawiono piecyk elektryczny. Bardzo się przydał w styczniu i w lutym. W czerwcu 2005 r. miasteczko dostało w darze od WORD w Suwałkach nowy rowerowy tor przeszkód w kolorze zielonym. Niestety, jak się później okazało, był zrobiony z drewna mokrego niewysezonowanego. Po jakimś czasie zauważyłem, że poszczególne elementy zaczęły się deformować.

17.08.2005 dyrektor Łucyk zwrócił się do załogi miasteczka o „udostępnienie terenu MRD oraz sprzętu będącego na wyposażeniu MRD dla trzech policjantek z Wydziału Ruchu Drogowego i Wydziału Prewencji Komendy Wojewódzkiej Policji, które będą mieć zajęcia z dziećmi w ramach akcji BEZPIECZNA DROGA DO SZKOŁY. Udzieliliśmy policji wszelkiej pomocy. Akcja trwała w okresie wrzesień -październik 2005. Z kolei 20.04.2006 r. ówczesna dyrektor WORD Elżbieta Filipowicz zwróciła się do dyrekcji ZSM o udostępnienie miasteczka na organizację eliminacji Turnieju BRD w dniach 28.04 i 12.05.2006 r. Prosiła też o możliwość przeegzaminowania grupy młodzieży na prawo jazdy kategorii AM. Zgoda została udzielona. 28.03.2006r. do dyrekcji zwrócił się prezes białostockiego oddziału Polskiego Czerwonego Krzyża L. Sidorowicz z prośbą o udostępnienie terenu miasteczka na organizację rejonowych i okręgowych Mistrzostw Pierwszej Pomocy w dniach 27.04 i 15.05. 2006 r. Mistrzostwa odbyły się zgodnie z planem.

9.05.2006 r. ówczesny dyrektor tak podsumowywał swoje dokonania w miasteczku: „za pieniądze otrzymane z Urzędu Miejskiego wyremontowaliśmy budynki, pomalowaliśmy także drzwi we wszystkich 10 garażach, a za własne pieniądze posadziliśmy 500 drzewek, zrobiliśmy alejki, postawiliśmy znaki drogowe, kupiliśmy rowery dla dzieci, by mogły uczyć się bezpiecznej jazdy. Te „własne pieniądze” pochodziły z opłat za parking, o którym już wcześniej pisałem.

Tymczasem nad miasteczkiem znów zawisła groźba zamknięcia... Artykuły prasowe nie pozostawiały cienia wątpliwości, że teren MRD będzie przejęty przez Klub Sportowy „HETMAN”, a klub nie krył się z zamiarem likwidacji miasteczka.

KS „HETMAN” PRZEJMUJE TEREN MIASTECZKA 1 MAJA 2007 R.

Budowa nowego stadionu miejskiego przy ulicy Słonecznej walnie przyczyniła się do likwidacji MRD przy ulicy Kawaleryjskiej 17, istniejącego tam od 1.01.1974 r. – miejsca, gdzie przepracowałem 25 lat. Aby wybudować nowoczesny stadion miasto musiało przejąć także koronę starego stadionu, gdzie były usytuowane stanowiska handlowe dla kupców. Miasto argumentowało w ten sposób: „chcemy przejąć cały teren, aby stworzyć duży obiekt o znaczeniu ogólnospołecznym. Tylko w takim wypadku uzyskamy pieniądze z Unii Europejskiej na modernizację stadionu”. „Kurier Poranny” donosił, że w zamian za to miasto przekaze „Hetmanowi” około 4 hektary gruntu przy ulicy Kawaleryjskiej 17 (zajmowane przez MRD i wybudowane w 1989 r. korty tenisowe). Wiosną 2007 r. w miasteczku panowała więc bardzo nerwowa atmosfera. Wreszcie w połowie kwietnia bomba wybuchła – otrzymałem od dyrekcji list następującej treści: „Na podstawie art. 20 ust.1 pkt. 2 Karty Nauczyciela z dniem 31 sierpnia 2007 r. rozwiązuję z Panem stosunek pracy z 3 miesięcznym okresem wypowiedzenia. Przyczyną wypowiedzenia są zmiany organizacyjne spowodowane zaprzestaniem prowadzenia przez Zespół Szkół Mechanicznych w Białymstoku Miasteczka Ruchu Drogowego”. Byłem zdruzgotany. Po zasięgnięciu porady prawników 20.04.2007 złożyłem wniosek o przeniesienie mnie w stan nieczynny z dniem 1.09.2007 r. W maju dyrektor Łucyk przychylił się do mojej prośby, informując, że „...w okresie stanu nieczynnego zachowuje Pan prawo do comiesięcznego wynagrodzenia zasadniczego oraz prawo do innych świadczeń pracowniczych do czasu wygaśnięcia stosunku pracy.” „Hetman” przejął MRD od Urzędu Miejskiego już 1.05.2007 - wtedy doszło do kuriozalnej sytuacji, bo gdy zgodnie z harmonogramem roku szkolnego od pierwszych dni maja miałem rozpocząć w miasteczku zajęcia praktyczne z dziećmi, nie mogłem tego zrobić, bo miasteczko zmieniło już właściciela. Wtedy poszedłem do mego bezpośredniego przełożonego - E. Karawajczyka, zastępcy dyrektora ZSM i przedstawiłem sytuację. Wtedy on napisał do dyrektorki „Hetmana” list z prośbą o umożliwienie mi przeprowadzenia - ostatnich w tym miejscu - zajęć praktycznych. W piśmie czytamy: „zajęcia praktyczne z wychowania komunikacyjnego przeprowadzane w Miasteczku Ruchu Drogowego są integralną częścią całego cyklu szkolenia przewidzianego dla wszystkich dzieci z klas czwartych białostockich szkół podstawowych.” Ostatecznie dyrektor „Hetmana” wyraziła na to zgodę i przez cały maj i czerwiec 2007 r. w Miasteczku Ruchu Drogowego prowadziłem z dziećmi szkolenie praktyczne. Gdy 22 czerwca skończyłem zajęcia z ostatnią grupą dzieci na własne oczy widziałem jak przyjechała ekipa budowlana i natychmiast zaczęła wyrywać z ziemi znaki drogowe i słupki na kortach tenisowych. Serce mi się krajało, miałem łzy w oczach. Przecież ja w tym miejscu przepracowałem 25 lat! Przeżyłem tu wiele niezapomnianych chwil! A teraz – ja utraciłem miejsce pracy, a dzieci możliwość szkolenia praktycznego w MRD. Wtedy jeszcze nie wiedziałem, że aż na 10 lat!

Z likwidacji miasteczka byli niezadowoleni również inni nauczyciele i uczniowie Zespołu Szkół Mechanicznych, którzy odbywali tam treningi swojej sekcji kartingowej oraz amatorzy tenisa ziemnego. Członkowie Białostockiego Towarzystwa Tenisowego „Kawaleria”, którzy od 10 lat wynajmowali u nas korty, byli bardzo oburzeni. Szef tenisistów - Izydor Gaiński stwierdził, że członkowie klubu wydali w tym czasie 60 tysięcy złotych na prace remontowe na 3 wynajmowanych przez nich kortach. Gdy wiosną 2006 było już wiadomo, że MRD będzie zlikwidowane, w Urzędzie Miejskim trwały przymiarki do nowej lokalizacji miasteczka. W maju 2006 r. ówczesny wiceprezydent miasta Krzysztof Sawicki powiedział w „Kurierze Porannym”, że najrozsądniejszą nową lokalizacją wydają się być tereny zielone przy ulicy Wierzbowej w bezpośrednim sąsiedztwie Zespołu Szkół Mechanicznych. Ostatecznie jednak w listopadzie 2006 r. została zaakceptowana inna koncepcja. 18.11.2006 r. w Urzędzie Miejskim zaakceptowany został PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY MIASTECZKA RUCHU DROGOWEGO PRZY ULICY ANDERSA W BIAŁYMSTOKU. Jan Szczyński, zastępca naczelnika Departamentu Oświaty zaakceptował go wcześniej, bo już 31.10.2006 r. Ja zobaczyłem projekt dopiero, gdy został „odtajniony”.

Muszę przyznać, że nowe Miasteczko Ruchu Drogowego zostało zaprojektowane z ogromnym rozmachem. Było bardzo nowoczesne. aż trudno dziś uwierzyć, że pod budowę MRD i połączonych z nim obiektów rekreacyjno-sportowych miasto przeznaczało teren o powierzchni 14 ha! Oto co proponowali projektanci:

- ścieżki rowerowe długości 500 m, szerokości 4,5 m o nawierzchni asfaltowej na podbudowie betonowej, bez wystających krawężników, elementy jezdni: skrzyżowanie dróg równorzędnych, skrzyżowanie podporządkowane, rondo, przejścia dla pieszych, przystanki i znaki drogowe,

- budynek dydaktyczno-administracyjny z centralnym ogrzewaniem, kanalizacją, salą zajęć z ruchu drogowego z zapleczem i i przebieralnia dla dzieci,
- pokój instruktorów, pokój kierownika, sekretariat, wc, portiernia,
- budynki garażowo-gospodarcze - 6 garaży na rowery i motorowery oraz warsztat naprawczy,
- plac do organizacji Turniejów BRD,
- profesjonalny plac zabaw dla dzieci,
- tor wyścigowy dla gokartów,
- plac manewrowy do nauki jazdy samochodem i motocyklem
- 4 korty tenisowe i kawiarnia.

Cały teren miał być oświetlony, ogrodzony, odwodniony i zadrzewiony. Gdyby ten projekt zrealizowano, mielibyśmy w Białymstoku miasteczko marzeń. Niestety, do realizacji tego fantastycznego projektu nigdy nie doszło. Unia Europejska zażądała, aby w Białymstoku powstała nowoczesna i ekologiczna spalarnia śmieci. Zagroziła też wysokimi karami w przypadku niewywiązania się z tego obowiązku. Miasto musiało wybrać: albo spalarnia śmieci, albo miasteczko. Miasto zdecydowało oczywiście, że przy ulicy Andersa wybuduje spalarnię śmieci.

29.08.2007 r. zwróciłem się do dyrektora Łucyka z prośbą o wyrażenie zgody na przeniesienie mnie ze stanowiska nauczyciela wychowania komunikacyjnego w Zespole Szkół Mechanicznych w Białymstoku na to samo stanowisko w Zespole Szkół Ogólnokształcących nr 10 w Białymstoku przy ul. Sokolskiej 1 w Białymstoku. Zgodę otrzymałem, a w dniu rozpoczęcia nowego roku szkolnego wręczono mi pismo z podpisem dyrektora Edmunda Dajnowicza, że: „Z dniem 1 września 2007 r. stał się pan pracownikiem ZSO nr 10 im. Sługi Bożego ks. Michała Sopoćki w Białymstoku”.

MIĘDZY STARYM A NOWYM MIASTECZKIEM

ZSO nr 10, PG 16, KLUB BRD - 2007-2017

Od 1.09.2007 r. przeszedłem do Zespołu Szkół Ogólnokształcących nr 10. W Wydziale Oświaty uznano, że nowe miasteczko prędej czy później powstanie, a Turnieje BRD to obowiązkowa, coroczna impreza. Nauczyciel wychowania komunikacyjnego z 25-letnim stażem może się więc miastu przydać. Dyrektorem ZSO nr 10 był Edmund Dajnowicz, który wcześniej pracował ze mną w Międzyszkolnym Ośrodku Sportowym jako trener piłki ręcznej chłopców. Zawsze dobrze się rozumieliśmy. Ponieważ miasteczko przy Kawaleryjskiej już nie istniało, nie miałem gdzie realizować zajęć praktycznych. Zwiększyliśmy więc liczbę zajęć teoretycznych w szkołach. Szkół w tym czasie również przybyło.

Po likwidacji miasteczka na Kawaleryjskiej pojawił się problem z zabezpieczeniem rowerów, sprzętarki, toru przeszkód, itd. Urząd Miejski zdecydował, by sprzęt przewieźć na ulicę Antoniuk Fabryczny i złożyć w garażach Zespołu Szkół Melioracji Wodnych. Stało się to w końcu czerwca 2007 r.

Ponieważ Turniej BRD od 2008 do 2016 r. był rozgrywany na boisku ZSO nr 10 przy ulicy Sokolskiej, sprzęt każdorazowo przewożono z ulicy Antoniuk Fabryczny i z powrotem do garaży. Tu trzeba dodać, że na Sokolskiej rozgrywano eliminacje powiatowe (czyli miejskie), natomiast eliminacje wojewódzkie odbywały się przy ZO PZMot na ulicy Wierzbowej (gdzie też przywożono niezbędne wyposażenie).

W latach 2008, 2009, 2010 MSWiA ogłaszało corocznie konkurs „Budujemy Miasteczka Ruchu Drogowego”. Samorząd, który zdecydował się wybudować miasteczko, mógł otrzymać 200 tysięcy złotych dofinansowania. Taką sumę dostał np. w 2010 r. Przasnysz. Nie wiem, czy władze Białegostoku brały pod uwagę udział w konkursie.

W marcu 2010 r. Automobilklub Podlaski złożył wniosek o lokalizację Ośrodka Sportów Motorowych na części byłego lotniska Krywlany i zaproponował, by w pobliżu ośrodka wybudować nowe Miasteczko Ruchu Drogowego. Ale ówczesny wiceprezydent Adam Poliński wstrzymywał się z decyzją. Tymczasem budowa spalarni śmieci przy ul. Andersa nabierała tempa. Edmund Dajnowicz w 2012 r. odszedł na emeryturę. Nowym dyrektorem ZSO nr 10 została Barbara Stankiewicz, a sam Zespół Szkół Ogólnokształcących nr 10 został przekształcony w 2014 r w Publiczne Gimnazjum nr 10.

KLUB BRD PRZY ZO PZMot W BIAŁYMSTOKU

2014-2017

Od początku 2014 r. wspólnie z ówczesnym prezesem ZO PZMot Markiem Słomczyńskim, skarbnikiem Piotrem Suszczyńskim i przewodniczącym Komisji BRD Janem Sańczykiem dyskutowaliśmy o możliwości zaradzenia sytuacji, która powstała w 2007 r. po likwidacji Miasteczka przy ul. Kawaleryjskiej. Doszliśmy do przekonania, że to właśnie PZMot powinien wyjść z inicjatywą do władz Białegostoku i zaproponować rozwiązanie. Zrodził się pomysł powstania Klubu BRD działającego na bazie infrastruktury PZMot-u, w której skład wchodziły: rowery, rowerowy tor przeszkód, plac do egzaminowania i przeprowadzania Turniejów BRD oraz sala dydaktyczna. 8.09.2014 r. prezes M. Słomczyński wystosował list do Prezydenta Białegostoku, oferując miastu współpracę w dziedzinie wychowania komunikacyjnego uczniów klas czwartych. W piśmie czytamy: „Kierując się troską o bezpieczeństwo dzieci [...] chcemy wziąć udział w szkoleniu dzieci, zapraszając je na zajęcia do Klubu BRD, który zainaugurował swoją działalność w maju tego roku przy naszej siedzibie przy ul. Aleja Jana Pawła II 52. Klub BRD jest w pewnym sensie próbą wypełnienia dotkliwej luki, która powstała w 2007 r. po likwidacji Miasteczka Ruchu Drogowego [...]. Wierzimy, że w Białymstoku powstanie jeszcze Miasteczko Ruchu Drogowego z prawdziwego zdarzenia. ZO PZMot proponuje, by dzieci z klas czwartych białostockich szkół podstawowych objęte szkoleniem teoretycznym z wychowania komunikacyjnego i przygotowywane do egzaminu na kartę rowerową, skorzystały z naszej oferty, która jest następująca. Mamy do dyspozycji:

a) dobrze wyposażoną salę dydaktyczną ze sprzętem umożliwiającym projekcję filmów poświęconych tematyce bezpieczeństwa ruchu drogowego ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa dzieci,

b) zgodny z wymogami regulaminu rowerowy tor przeszkód do przeprowadzania gier i zabaw oraz treningów przed Ogólnopolskim Turniejem z Zasad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego”.

Urząd Miejski przychylnie ustosunkował się do propozycji ZO PZMot i ostatecznie porozumienie na r.sz. 2014/2015 podpisano 28.10.2014 r., było ono przedłużane aneksami aż do 2017 r. Umowę podpisali: ze strony Miasta Białegostoku - Adam Poliński, PZMot-u - Marek Słomczyński - prezes oraz Piotr Suszczyński – skarbnik, natomiast ze strony PG 16 - dyrektor Barbara Stankiewicz. W jednym z punktów porozumienia był zapis, że ewentualne koszty naprawy rowerów, innego sprzętu i wyposażenia ponosi PZMot.

Klub BRD działał bardzo aktywnie przez 3 lata - do końca czerwca 2017 r. Osobiście dzwoniłem do dyrekcji szkół, z którymi przez wiele lat współpracowałem i zapraszałem uczniów na szkolenia, szczególnie w miesiącach wrzesień - październik i maj - czerwiec. Jesienią prezentowałem uczniom w klubie filmy o tematyce BRD i inicjowałem dyskusję na ich temat. W maju i w czerwcu najważniejszą sprawą były Turnieje BRD, egzaminy na kartę rowerową, a także gry i zabawy z okazji Dzień Dziecka.

W moich prywatnych zbiorach zachowało się wiele zdjęć z działalności Klubu BRD.

NOWE MIASTECZKO PRZY SP 43

BIAŁYSTOK - ul. STROMA 16

2017-2024

Idea budowy nowego Miasteczka Ruchu Drogowego nie wygasła, a w 2014 r. odżyła z całą mocą. Kampanię budowy nowego miasteczka zainicjował Michał Freino, ówczesny zastępca dyrektora WORD w Białymstoku. To właśnie on był pomysłodawcą wpisania budowy MRD do inicjatyw Budżetu Obywatelskiego na 2015 r.

W moim prywatnym archiwum znalazłem ulotkę z tego okresu: „Zwracam się z serdeczną prośbą o poparcie inicjatywy budowy w Białymstoku Miasteczka Ruchu Drogowego. Brak tego rodzaju placówki z prawdziwego zdarzenia utrudnia upowszechnianie wśród młodzieży wiedzy i praktycznych umiejętności z zakresu wychowania komunikacyjnego”. O budowę nowego miasteczka (prócz WORD-u) zabiegała także Komenda Miejska i Komenda Wojewódzka Policji, a także ZO PZMot, PCK i Straż Miejska.

Magistrat, widząc istotną potrzebę naprawy sytuacji, jaka wytworzyła się po likwidacji obiektu przy Kawaleryjskiej, postanowił wpisać MRD do budżetu miejskiego. Wstępny koszt budowy oszacowano ostrożnie na 300 tysięcy złotych. Jak się później okazało, była to estymacja bardzo mocno niedoszacowana. Problemem była też lokalizacja obiektu. Michał Freino zaproponował działkę u zbiegu ulic Marczukowskiej i Stromej. Nowoczesne miasteczko miało być wyposażone w elementy architektoniczne odzwierciedlające rzeczywisty ruch uliczny: różne rodzaje skrzyżowań (w tym rondo), sygnalizację świetlną, przejazd kolejowy, przejścia dla pieszych, znaki drogowe poziome i pionowe. M. Freino podkreślał, że w miasteczku mogłoby się szkolić co roku tysiące dzieci, a setki dzieci mogłyby tu zdawać egzamin na kartę rowerową. Zapowiadał też, że WORD chętnie włączy się w funkcjonowanie miasteczka, organizując np. szkolenie dla nauczycieli wychowania komunikacyjnego.

Bardzo ciekawe informacje zawiera dokument przygotowany przez M. Freinę do „Formularza zgłoszenia projektu budżetu partycypacyjnego na 2015”, w którym wnioskodawca podawał opis i cele zgłoszonego projektu, po czym wysyłał swoje uwagi dotyczące strategii rozwoju Białegostoku w latach 2011-2020 do miasta drogą internetową. Chodziłem wtedy po szkołach, rozdawałem ulotki, prosiłem dyrektorów i nauczycieli o poparcie. Tym razem zabrakło głosów, jednak nie poddawaliśmy się.

Akcję powtórzono w r. 2015. Tym razem rozniosłem ulotki do 30 białostockich szkół podstawowych. Trzeba zauważyć, że sytuacja w dziedzinie BRD w latach 2007-2014 była w województwie podlaskim bardzo dynamiczna. Białystok stracił swoje miasteczko, ale inne miasta wtedy je otrzymały. W ciągu 7 lat miasteczka powstały w Suwałkach i Łomży, a nawet tak małych miejscowościach jak Tykocin i Zawady. W tej sytuacji zastępca dyrektora WORD w Białymstoku - Michał Freino, ponownie zgłaszając projekt budowy MRD do Budżetu Obywatelskiego (w 2015 r.), w wywiadzie dla „Kuriera Porannego” z 16.10.2014 r. argumentował to tak: „Taka inwestycja jest w naszym mieście bardzo potrzebna. Mamy coraz więcej ścieżek rowerowych, coraz więcej ludzi przesiada się na rowery. W mieście ruszyły właśnie BiKeRy. Nie wszyscy znają jednak przepisy ruchu drogowego”. Natomiast w uzasadnieniu wniosku pisano: „...jest ogromne zainteresowanie ze strony dzieci, ich rodziców oraz nauczycieli, dyrektorów szkół i przedszkoli tym tematem, gdyż każde dziecko jest przecież uczestnikiem w ruchu drogowym, czy to pieszym, czy rowerzystą. Chcąc poprawić bezpieczeństwo na naszych drogach, należy przede wszystkim zacząć od edukacji najmłodszego pokolenia. MRD jest do tego idealnym miejscem. W chwili obecnej istnieje problem w Białymstoku ze zdawaniem egzaminu na kartę rowerową z powodu braku odpowiedniej infrastruktury; budowa miasteczka rozwiąże go z pewnością. Co ważne, będzie to również miejsce, gdzie będą się mogły odbywać różnego rodzaju imprezy i konkursy, jak chociażby Turnieje BRD i turnieje motoryzacyjne dla dzieci z terenu miasta”. Opis projektu zawierał także informacje o wyglądzie i funkcjonalności MRD. W Miasteczku miały się znaleźć: wyasfaltowane alejki o szerokości 2,5 metra, kilka rodzajów skrzyżowań, około 100 znaków pionowych, na niektórych skrzyżowaniach sygnalizacja świetlna stała czasowa, a także takie elementy jak: przejazd kolejowy, próg zwalniający, przejścia dla pieszych, ulice jednokierunkowe. Planowano też elementy małej infrastruktury, takie jak: ławki, kosze na śmieci, stojaki na rowery, toaletę przenośną typu ToiToi oraz plac zabaw dla dzieci i niewielką wiatę chroniącą użytkowników w razie złej pogody. Rowery, kaski i rowerowy tor przeszkód miały być przechowywane w specjalnym kontenerze. W „Celach projektu” wnioskodawca stwierdzał, że „...budowa miasteczka ma na celu wprowadzenie dzieci i młodzieży z Białegostoku w podstawy bezpiecznego

zachowania się w ruchu drogowym. Będzie to miejsce, gdzie edukacja w zakresie wychowania komunikacyjnego będzie odbywać się już dla przedszkolaków. Z kolei uczniowie szkół podstawowych będą mieli możliwość odbywania zajęć w ramach egzaminu na kartę rowerową, pierwszego dokumentu uprawniającego do poruszania się po drogach. Budowa miasteczka z pewnością przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez edukację najmłodszego pokolenia, co z kolei przełoży się na mniejszą liczbę wypadków z ich udziałem, a w przyszłości będziemy mieć bardziej świadomych kierowców i uczestników ruchu drogowego”.

Ostatecznie z projektu budowy miasteczka u zbiegu ulicy Marczukowskiej i Stromej zrezygnowano. Możliwe, iż powodem rezygnacji była ulokowana nad tą działką przebiegająca tam linia wysokiego napięcia. Ostatecznie zwyciężyła koncepcja budowy nowego MRD przy Szkole Podstawowej nr 43 w Białymstoku - przy ulicy Stromej 16.

W moim prywatnym archiwum znajduje się dokument zatytułowany „Zaprojektowanie i budowa Miasteczka Ruchu Drogowego przy ul. Stromej 16 - Białystok”. Sporządzony został 29.06.2016 r. i zawiera następujące wytyczne dla budowniczych: „...oznakowanie poziome należy zaprojektować na wszystkich odcinkach ulicy i ścieżki rowerowej, a organizację ruchu zaprojektować zgodnie z załącznikami 1-4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3.07.2003 r. w sprawie szczególnych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach”. Dzięki analizie dokumentu dowiadujemy się też, których zaplanowanych elementów ostatecznie nie zrealizowano (np. kontrapasy, kontra ruch, ulica wielopasmowa, skrzyżowanie z lewoskrętem, zwężenie jezdni z zastosowaniem znaku B-31). Dowiadujemy się również, że propozycja WORD zlokalizowania toru przeszkód o większych rozmiarach na placu pomiędzy boiskiem a budynkiem szkoły okazała się po analizie pod kątem możliwości terenowych i finansowych niemożliwa, więc projektant proponuje inne rozwiązanie.

Wiosną 2017 r. nowe Miasteczko Ruchu Drogowego przy SP 43 było gotowe, ale uroczyste otwarcie z udziałem Prezydenta Miasta Białegostoku Tadeusza Truskolaskiego odbyło się 3 czerwca 2017 r.

Już na początku kwietnia 2017 r. pojechałem jednak razem z prezesem ZO PZMot - Jerzym Poznańskim na rozmowę z Andrzejem Danielukiem, ówczesnym dyrektorem SP 43. Zaczęliśmy od wspólnej wizji lokalnej gotowego już obiektu, a następnie zapytaliśmy, czy w końcu kwietnia 2017 r. będziemy mogli na terenie nowego, nowoczesnego MRD przeprowadzić eliminacje miejskie i wojewódzkie Turnieju BRD. Rozważaliśmy wszelkie za i przeciw. W końcu po namyśle dyrektor szkoły przychylnie ustosunkował się do naszej prośby. Tak więc formalnie miasteczko nie było jeszcze oficjalnie otwarte, jednak Turniej BRD już tam się odbył.

31.08.2017 moja umowa o pracę z PG 16 została rozwiązana, a 1.09.2017 zostałem nauczycielem SP 43 w Białymstoku z umową na czas nieokreślony. Zostałem też ustanowiony opiekunem MRD przy SP 43.

Od razu odnowiłem lub nawiązałem kontakty z nauczycielami białostockich szkół podstawowych, którzy w danej placówce byli odpowiedzialni za wychowanie komunikacyjne. Bardzo chętnie zaczęli przyprowadzać swoich uczniów na zajęcia praktyczne oraz egzaminy na kartę rowerową. Tradycja zajęć praktycznych i egzaminów w Miasteczku Ruchu Drogowego została po dziesięcioletniej przerwie wskrzeszona ku zadowoleniu wszystkich stron uczestniczących w procesie szkolenia z zasad BRD i wychowania komunikacyjnego.

We wrześniu i październiku 2017 r. i wiosną 2018 miałem pełne ręce roboty w MRD.

W maju 2018 r. dyrektor Andrzej Danieluk poinformował, że od r.sz. 2018/2019 w okresie zimowym nie będę prowadził zajęć w innych szkołach, lecz wypełniał różne zadania w placówce macierzystej.

Oto przykłady moich funkcji i zajęć w szkole:

- trener dwóch drużyn SP 43 (dwie grupy wiekowe) ćwiczących przed finałami Turnieju BRD,
- pracownik konserwujący rowery oraz rowerowy tor przeszkód i dokonujący remontów w rowerowni,
- nauczyciel pełniący dyżury w świetlicy,
- członek komisji w szkolnych etapach konkursów przedmiotowych,
- opiekun uczniów reprezentujących SP 43 podczas różnych konkursów odbywających się na terenie innych placówek,
- nauczyciel pełniący doraźne zastępstwa.

Po spokojnym r. sz. 2018/2019, gdzie wszystkie zaplanowane działania przebiegały w sposób rutynowy, nikt nie przypuszczał, że kolejny rok szkolny będzie wyglądał zupełnie inaczej. Epidemia koronawirusa, która wybuchła na początku marca 2020 r. sparaliżowała nie tylko działanie szkoły i miasteczka, ale całego kraju. Wszystkie egzaminy na kartę rowerową zostały w związku z sytuacją epidemiologiczną przeniesione z wiosny na wrzesień i październik 2020 r. 20 marca prezes Zarządu Głównego PZMot zdecydował o odwołaniu Turniejów BRD oraz Turnieju Motoryzacyjnego. Wciągu całej historii Turniejów BRD (czyli od 1977 r.) do tej pory nie było przypadku, by jakiś Turniej został odwołany.

Lata 2020 – 2021 to ciąg dalszych zmagania z pandemią. Wtedy bezpośredni kontakt z uczniami miałem tylko we wrześniu i w październiku 2020 r. oraz w maju i czerwcu 2021 r. Od listopada 2020 do końca maja 2021 lekcje w szkołach były przeprowadzane on-line. W tym czasie na polecenie dyrekcji SP 43 sprawowałem opiekę nad uczniem trudnym, przebywającym podczas zajęć zdalnych w szkole.

We wrześniu 2020 r. SP 43 otrzymała od Urzędu Miejskiego darowiznę w postaci 60 rowerów, które wcześniej przeleżały 3 lata w biurze rzeczy znalezionych. Większość pojazdów była w dobrym stanie, część wymagała naprawy, a z kilku rowerów do użytku nadawały się tylko pewne części zamienne.

W październiku 2020 r. część tej darowizny została wykorzystana podczas... bicia rekordu Guinnessa. Uczestniczyłem wtedy w przygotowaniu i realizacji projektu zatytułowanego „Najwyższy rower świata”. Pomysłodawca - Adam Zdanowicz - z pomocą wolontariuszy wybudował pojazd, który liczył 7 m wysokości. Powstał z zespalanych ram starych rowerów. Rower-olbrzym wyglądem i kształtem przypominał choinkę bożonarodzeniową. Rekord został uznany i wpisany do Księgi Rekordów Guinnessa.

16 czerwca 2021 r. w MRD odbył się I Festyn BRD. Pomysłodawcą tej imprezy był dyrektor Andrzej Danieluk. Do współpracy w organizacji tego festynu, zaprosiliśmy policjantki z Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji, które nadzorowały wolną jazdę uczniów po alejkach miasteczka, PZMot zorganizował pokaz samochodu rajdowego (który wzbudził ogromne zainteresowanie uczestników), ja rozstawiłem rowerowy tor przeszkód, oczywiście - ze względów bezpieczeństwa - w formie zabawowej. Były też gry i zabawy na świeżym powietrzu oraz występ szkolnego zespołu „Gadu-Gadu”. Na festyn zaproszono jedną klasę z SP 38 i jedną z SP 48.

Jesienią 2021 r. pandemia wróciła. We wrześniu i październiku tego roku przeszkoliłem tylko około 500 dzieci. Dyrektorzy wielu szkół odmawiali przysłania swoich uczniów na zajęcia do miasteczka, obawiając się zarażeń, np. w czasie jazdy autobusem.

Podsumowując ten okres należy stwierdzić, że pandemia trwająca od marca 2020 do wiosny 2022 r. bardzo osłabiła działalność miasteczka. Dzieci przyjęliśmy o wiele mniej niż zwykle, dwa turnieje BRD w ogóle się nie odbyły. Odzwierciedla to statystyka, którą opracowałem na podsumowanie r. sz. 2021/2022: ze szkolenia praktycznego w MRD skorzystało 836 uczniów, do egzaminu na kartę rowerową przystąpiło 968 uczniów, na finałach Turniejów BRD uczestniczyło 100 uczniów (**razem - 1904 uczniów**).

Wiosną 2022 r. doszło do zintensyfikowania obopólnie korzystnej współpracy SP 43 z WORD w Białymstoku. 24 maja 2022 dyrektor SP 43 Andrzej Danieluk i dyrektor WORD-u Adama Sarosiek podpisali umowę, w której czytamy: „...w celu zapewnienia sprawnej i skutecznej współpracy w zakresie poprawienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym dzieci i młodzieży, a w szczególności osób kierujących rowerami, hulajnogami elektrycznymi oraz urządzeniami transportu osobistego (UTO), działając w ramach Rozporządzenia Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie uzyskiwania karty rowerowej, strony postanawiają zawrzeć porozumienie następującej treści:

Punkt 1. Strony porozumienia realizują współpracę w celu promowania i szerzenia wiedzy z zakresu bezpieczeństwa w ruchu drogowym w celu uzyskiwania karty rowerowej.

Punkt 2. Celem porozumienia jest w szczególności wspólna realizacja szkoleń oraz egzaminów na kartę rowerową wśród uczniów szkół podstawowych oraz poprzez realizację zadań edukacyjnych i organizację egzaminów dla zainteresowanych osób. Cel ten, będzie realizowany poprzez współpracę w zakresie organizacji egzaminów na kartę rowerową, szkoleń wyrównawczych oraz kursów na kartę rowerową; przygotowanie materiałów edukacyjnych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowaną na podstawie uzgodnionych wspólnie harmonogramów przygotowanych poprzez aneksy do porozumienia.

Punkt 3. SP 43 zobowiązuje się do zapewnienia sprzętu rowerowego oraz użyczenia infrastruktury na swoim terenie (miasteczko) do realizowania programu na podstawie uzgodnionego wspólnie harmonogramu będącego aneksem do niniejszej umowy.

Punkt 4. WORD w Białymstoku zobowiązuje się do: przekazania sprzętu (rowery, części zamienne i eksploatacyjne) zgodnie z uzgodnioną wspólnie specyfikacją będącą aneksem do niniejszej umowy”.

SP 43 już latem 2022 r. wypełniła swoje zobowiązanie, przystępując do prowadzonego przez WORD programu ROGATA KARTA ROWEROWA. W dniach 29-30 czerwca oraz pod koniec sierpnia 2022 r. WORD przeprowadził w MRD egzaminy na kartę rowerową dla uczniów szkół ponadpodstawowych, którzy z różnych przyczyn nie zdawali egzaminu w normalnym terminie i teraz zwrócili się w tej sprawie do WORD.

Z kolei WORD swoje zobowiązanie z punktu 4. umowy spełnił 2.12.2022 r. , przekazując miasteczku w formie darowizny: nowy rowerowy tor przeszkód (rynna, tarka, równoważnia, slalom z ograniczeniem, bramka wisząca i korytarz z desek krótkich) a także 20 opon o wymiarach 26x1,95, 20 opon o wymiarach 26x2,10, 20 dętek o wymiarach 26x1,75 i tyle samo o wymiarach 26x1,95. Tę wspaniałą darowiznę przyjął już nowy dyrektor SP 43 Andrzej Uścińowicz.

Rok szkolny 2022/2023 to powrót do normalności po czasach pandemii. Podsumowując: jesienią 2022 oraz wiosną 2023 roku z różnych form zajęć prowadzonych w miasteczku skorzystało:

- szkolenia praktyczne - **1276** uczniów,
- egzaminy na kartę rowerową - **1056** uczniów,
- turnieje BRD - **100** uczniów,
- **łącznie: 2432 uczniów.**

LICZBA DZIECI PRZESZKOLONYCH W LATACH 1974-2024

Do obliczeń statystycznych dających pełny obraz ilu uczniów z białostockich szkół przeszło przeszkolenie z zakresu BRD, wychowania komunikacyjnego, zdało egzamin oraz korzystało z innych form pracy w Miasteczku Ruchu Drogowego w latach 1974-2024 bardzo pomocne okazały się takie źródła, jak: Kronika SMOS z lat 1974-1986, Kronika MOS (1987-2002), Zeszyty posiedzeń Rady Pedagogicznej SMOS (1976-1981) i MOS (1982-1992) oraz moje sprawozdania roczne z przebiegu szkolenia, które składałem dyrektorowi MOS, potem dyrekcji SP 43 w czerwcu na zakończenie każdego roku szkolnego.

Z kroniki SMOS dowiadujemy się, że już w r. szkolnym 1974/75 przeszkolono praktycznie i teoretycznie 2593 uczniów klas piątych z białostockich szkół podstawowych, a sekretariat SMOS wydał łącznie 2585 kart rowerowych. Później ,w kolejnych latach ta liczba systematycznie rosła. W kronice SMOS znalazłem informację, że nauczyciele z miasteczka pomagali sekretarce SMOS w przygotowaniu i wypisywaniu kart rowerowych dla osób, które pomyślnie zdały egzamin - tyle było pracy. Gdy 1.06.1975 r. na Dzień Dziecka zorganizowano akcję wydawania bezpłatnie kart rowerowych, egzamin zdało ponad 200 dzieci i tyle kart wydano. Uznano jednak, że to był zły pomysł, ponieważ nikt nie ceni tego, co dostał za darmo. Ograniczano więc zasięg tej akcji, aż w końcu całkowicie z niej zrezygnowano.

W r.sz. 1975/76 przeszkolono systemem lekcyjnym wszystkie klasy piąte z białostockich podstawówek, a sekretariat SMOS wydał 2688 kart. W r. szkolnym 1979/80 SMOS wydał 2222 sztuki kart rowerowych dla uczniów klas piątych, a z okazji Dnia Dziecka bezpłatnie wydano tylko 48 kart. W r. sz. 1982/83 MOS wydał 2828 sztuk kart .Z tej ilości 2147 sztuk wydano pobierając opłatę skarbową w wysokości 40 złotych w znaczkach skarbowych za sztukę, a 681 kart wydano pobierając opłatę w wysokości 100 złotych za sztukę zgodnie z nowym katalogiem opłat po zmianach w Kodeksie Drogowym (Dz. U. Nr.34 .poz.161).

W grudniu 1980 r. w MOS przeprowadzono kontrolę działalności Ośrodka. W protokole pokontrolnym stwierdzono: „...od chwili powołania Ośrodka w 1974 r. przeszkolonych zostało i otrzymało karty rowerowe około 15 tysięcy uczniów z białostockich szkół podstawowych”. Według moich źródeł w 1985 r. w Białymstoku działalność prowadziły 34 szkoły podstawowe, a w 1986 r. tych szkół było już 38. Powoli wkraczał wyżej demograficzny.

Na Radzie Pedagogicznej MOS 15 czerwca 1985 r., podsumowując r. sz. 1984/85 stwierdzono, że łącznie przeszkolono 124 klasy piąte z 34 szkół podstawowych w Białymstoku. Jeśli przyjmiemy, że w klasie uczyło się wtedy średnio 28 uczniów, to daje nam to łącznie 3472 uczniów, którzy zostali w tym roku szkolnym przeszkoleni praktycznie na zajęciach w miasteczku i teoretycznie w szkołach. W r. sz. 1985/86 liczba ta przekroczyła już 3500 uczniów. W r. sz. 1985/86 miałem zajęcia teoretyczne w 18 szkołach białostockich, w kolejnym - już w 20! Rosła liczba szkół, ale zwiększała się też ilość uczniów w klasach. Pamiętam, że w styczniu 1987 r. w SP 23 były dwie klasy piąte, ale w każdej aż 37(!) osób. Prowadzenie zajęć w tak licznych oddziałach to był prawdziwy horror.

Na Radzie Pedagogicznej 19.06.1989 r. (w związku z piętnastolecie MRD) dyrektor MOS dokonał podsumowania działalności miasteczka: „...przeszkoliliśmy dwukrotnie - to jest raz teoretycznie, a drugi raz praktycznie - około 60 tysięcy dzieci ze szkół białostockich. Wszyscy absolwenci szkół podstawowych w naszym mieście są przeszkoleni z zasad i przepisów BRD, a większość z nich ma kartę rowerową. Obecnie (r.sz. 1988/1989) rocznie szkolimy około 7 tysięcy uczniów. Praca ta w Białymstoku jest oceniana niezwykle pozytywnie. Zarówno przez rodziców dzieci jak i prasę, radio, policję, PZMot oraz Wydział Komunikacji”. (Wyjaśnijmy, że w r.sz. 1988/89 szkoliliśmy podwójny rocznik w związku ze zmianą przepisów. Od r.sz 1990/1991 mieliśmy już szkolić nie piąte, a czwarte klasy).

Od początku lat 90-tych XX wieku do szkół zaczęły przychodzić dzieci urodzone w latach wyżu demograficznego lat 80-tych. Oficjalne źródła mówią, że w 1982 r. urodziło się w Polsce 700 tysięcy dzieci. W kolejnych latach była podobna sytuacja. Budowano nowe szkoły, ale średnia liczba uczniów w klasie niezmiennie oscylowała około 28. W tym czasie (1990 – 2004) około 5 tysięcy dzieci z klas czwartych białostockich szkół podstawowych odbywało co roku w miasteczku zajęcia praktyczne, a następnie w szkole zajęcia teoretyczne z nauczycielami z miasteczka. Na Radzie Pedagogicznej MOS 30.08.1991 r. dyrektor Z. Popko zadeklarował, że: „...z ruchu drogowego planujemy przeszkolić w naszym mieście wszystkie klasy czwarte. Razem jest to 170 oddziałów (klas), czyli około 5 tysięcy młodzieży.” Końcowa rada z 26 czerwca 1992 r. potwierdziła wykonanie planu: „...w ruchu drogowym przeszkolono 174 klasy czwarte ze szkół białostockich, to jest prawie 5500 młodzieży na zajęciach teoretycznych i tyle samo ponownie na zajęciach praktycznych”.

Zapisy z Dziennika Zajęć prowadzonego od 5.05.1992 do 21.10.1993 r. pokazują, że w tym czasie w miasteczku przyjmowaliśmy na zajęcia praktyczne równocześnie po 3,4, a czasami i więcej klas, by sprostać wyzwaniu, jakie postawił przed nami wyż demograficzny trwający aż do początków XXI w.

W 1999 r. miasteczko obchodziło 25 lecie powstania. Razem z byłym dyrektorem MOS, Zbigniewem Popko podjęliśmy wtedy próbę policzenia uczniów, którzy skorzystali z różnych form zajęć oferowanych przez naszą placówkę. Po żmudnych obliczeniach dokonanych na podstawie źródeł, doszliśmy do wniosków, że: „...w latach 1974-1999 nauczyciele MRD w MOS przeszkolili ponad 100 tysięcy dzieci z białostockich szkół podstawowych, dając im wiedzę komunikacyjną i przygotowując do egzaminu na pierwsze prawo jazdy jakim jest karta rowerowa”.

W latach 2002-2007 liczba przeszkolonych dzieci spadła do 3500 rocznie. Stało się tak, ponieważ wtedy zlikwidowano drugi etat nauczycielski w miasteczku, a jedna osoba po prostu nie była w stanie wyszkolić więcej uczniów. Gdy w 2007 r. zlikwidowano miasteczko, w powstałym z naszej inicjatywy Klubie BRD przy PZM-ot byliśmy w stanie przeszkolić i przeegzaminować około 1000 uczniów rocznie.

Po oddaniu do użytku nowego miasteczka przy SP 43 w 2017 r., starałem się odrobić straty i dojść do dawnych wyników. W pierwszym roku z usług miasteczka skorzystało prawie 3 tysiące dzieci. Potem – z powodu pandemii – ilość dzieci w miasteczku spadała: W r. sz. 2019/2020 z zajęć w miasteczku skorzystało około 1300 dzieci, w kolejnym – tylko 500. Jednak już w r.sz. 2021/2022 przeszkolono i przeegzaminowano w miasteczku 1900 uczniów, a w następnym - 2432 uczniów. Tylko we wrześniu i październiku 2023 r. w miasteczku podczas zajęć praktycznych przeszkolono kolejnych 800 uczniów.

STATYSTYKA KOŃCOWA

ILOŚĆ UCZNIÓW, KTÓRZY W LATACH 1974-2024 SKORZYSTALI Z RÓŻNYCH FORM ZAJĘĆ ORGANIZOWANYCH W BIAŁOSTOCKIM MIASTECZKU RUCHU DROGOWEGO*

- w latach **1974-1980** - **15** tysięcy uczniów
- w latach **1974-1989** - **60** tysięcy uczniów
- w latach **1974-1999** - **100** tysięcy uczniów
- w latach **1974-2024** - **150** tysięcy uczniów

* różne formy zajęć, to oprócz szkolenia praktycznego z zasad i przepisów ruchu drogowego, również Turnieje BRD oraz imprezy z okazji Dnia Dziecka, Festyny BRD, itd.

TRUD DOCENIONY

DYPLOMY, MEDALE I ODZNACZENIA

23.09.2016 r. zostałem wybrany na członka Okręgowej Komisji BRD przy ZO PZM w Białymstoku. 15.11.2016 r. przewodniczący Okręgowej Komisji BRD Jan Sańczyk złożył do Zespołu do spraw Wyróżnień i Odznaczeń Zarządu Głównego PZMot formalny wniosek o przyznanie mi srebrnej odznaki honorowej PZMot. W uzasadnieniu wniosku podkreślono, że to jest już 35. rok mojej pracy jako nauczyciela wychowania komunikacyjnego, a współpracę z PZMot podjąłem jesienią 1982 r., zaraz po rozpoczęciu pracy w Miasteczku Ruchu Drogowego. We wniosku podkreślono moje zaangażowanie przy organizacji kolejnych edycji Ogólnopolskiego Turnieju BRD oraz Turnieju Motoryzacyjnego dla młodzieży szkół średnich województwa podlaskiego. Doceniono też moją znaczącą pomoc w przygotowaniu Turniejów BRD od strony organizacyjnej, a także pełnienie funkcji sędziego w jednej z konkurencji. Przypomniano inicjatywę stworzenia Klubu BRD przy PZMot po likwidacji miasteczka przy ulicy Kawaleryjskiej. Wniosek złożono „...w uznaniu dotychczasowych zasług kolegi Jana Siedleckiego, biorąc pod uwagę jego dotychczasowy staż pracy oraz zaangażowanie w pracy z dziećmi i młodzieżą w dziedzinie krzewienia wiedzy o BRD i wychowaniu komunikacyjnym”. Srebrną odznakę PZMot otrzymałem z rąk prezesa ZO Jerzego Poznańskiego w maju 2017 r. podczas finałów wojewódzkich Turnieju BRD, już w nowym MRD przy ulicy Stromej 16.

Po upływie regulaminowych 5 lat – 20.01.2023 r. Andrzej Sural przewodniczący Okręgowej Komisji do spraw Wyróżnień i Odznaczeń pozytywnie zaopiniował wniosek o nadanie mi złotej odznaki PZMot. Zaznaczył, że minęło już 40 lat mojej pracy z młodzieżą jako nauczyciela wychowania komunikacyjnego. Podkreślił fakt, iż w latach 2017-2020 byłem prezesem Stowarzyszenia Miłośników Sportów Motorowych i BRD, a od stycznia 2021 - członkiem Społecznego Stowarzyszenia Szkolenia Kierowców. Podkreślono rolę, jaką odegrałem po likwidacji miasteczka przy ul. Kawaleryjskiej, kiedy wspierałem każdą inicjatywę mającą na celu budowę w naszym mieście nowego MRD. Doceniono moją współpracę przy kolejnych edycjach Turniejów BRD i Turniejów Motoryzacyjnych, a szczególnie pracę przy organizacji XXII Finału Ogólnopolskiego Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego dla uczniów szkół ponadpodstawowych, który odbył się w dniach 12-13.06.2018 r. Drugi Ogólnopolski Finał Turnieju BRD dla I grupy wiekowej, którego organizację przyznano naszemu miastu odbył się 6 i 7 czerwca 2022 już w nowym miasteczku na Stromej. (Tak więc po wielu latach białostockie MRD doczekało się organizacji imprez ogólnopolskich!). Wnioskodawca nie pominął nawet tak drobnego faktu, iż 1 czerwca 2018 r. jako prezes Stowarzyszenia Miłośników Sportów Motorowych i BRD byłem współorganizatorem imprezy z okazji Dnia Dziecka na Stadionie Miejskim w Białymstoku. Przy końcu uzasadnienia czytamy: „***Pan Siedlecki od 40 lat jest propagatorem BRD wśród dzieci i młodzieży. Kształtuje prawidłowe wzory zachowania poprzez między innymi propagowanie treści nauczania zawartych w podstawie programowej wychowania komunikacyjnego, przestrzeganie przepisów ruchu drogowego, popularyzowanie udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej, właściwych postaw wobec innych uczestników ruchu. Jego zaangażowanie i działalność na rzecz BRD w pełni zasługuje na wyróżnienie Złotą Odznaką Honorową PZM***”.

Złotą odznakę honorową PZM otrzymałem 1.04.2023 z rąk prezesa Jerzego Poznańskiego w trakcie Walnego Zgromadzenia Członków PZMot. Tego samego dnia Walne Zgromadzenie Członków wybrało mnie na członka Okręgowej Komisji Rewizyjnej przy ZO PZMot w Białymstoku.

7.04.2017 r. Prezydent Miasta Białegostoku wpisał do ewidencji stowarzyszeń Stowarzyszenie Miłośników Sportów Motorowych i BRD z siedzibą w Białymstoku przy ulicy Wierzbowej 8 (siedziba PZMot). Komitet założycielski tego stowarzyszenia już 18 marca 2017 r. ukonstytuował się, przyjął statut oraz wybrał władze. Zostałem wtedy wybrany na prezesa SMSMiBRD. Skarbnikiem został Piotr Suszczyński, przewodniczącym Komisji Rewizyjnej Józef Pala, a sekretarzem Marta Lipińska. W szczytowym momencie liczba członków urosła do 30. Składka nie była wygórowana, a członkowie rzeczywiście SMSMiBRD otrzymywali zniżkę na ubezpieczenie swoich zabytkowych pojazdów. W statucie stowarzyszenia wytyczono cele działania: „...popularyzowanie wiedzy na temat BRD, motoryzacji, sportu i turystyki samochodowej wśród zawodników sportów motorowych. Krzewienie wśród uczniów wiedzy i kultury motoryzacyjnej, organizowanie zlotów, rajdów i imprez sportowych motorowych a także propagowania informacji i metod z zakresu ratownictwa drogowego”. 24.07.2017 r. ZO PZMot przyjął w poczet członków rzeczywistych **Stowarzyszenie Miłośników Sportów Motorowych i BRD**, które działało prężnie na polu BRD do momentu zmiany przepisów dotyczących obostrzenia kryteriów

wynajmowania pomieszczeń w obiektach PZMot. Wtedy, w 2020 r. stawka czynszu za pomieszczenie (dotychczas było ono udostępniane bezpłatnie) została tak wydatnie podniesiona, że przekraczało to możliwości finansowe stowarzyszenia i pod koniec roku wyrejestrowaliśmy nasze stowarzyszenie z ewidencji.

Na początku października 2020 r. otrzymałem od ówczesnej Kurator Oświaty w Białymstoku Beaty Pietruszki zaproszenie na uroczystość z okazji Dnia Edukacji Narodowej z udziałem ministra Dariusza Piątkowskiego. 12.10.2020 w Filharmonii Podlaskiej przy ul. Podleśnej 2 miałem zostać odznaczony Medalem Komisji Edukacji Narodowej przez samego ministra. Niestety, ze względu na epidemię koronawirusa uroczystość została przełożona na dogodniejszy termin. Ostatecznie Medal KEN wręczono mi 21 czerwca 2021 r. w siedzibie Kuratorium Oświaty w Białymstoku. Medal KEN to dla mnie ogromne wyróżnienie. Traktuję go jako wyraz docenienia mojej 40-letniej pracy z dziećmi w zakresie wychowania komunikacyjnego. W uzasadnieniu nadania medalu podkreślono wszystkie moje dotychczasowe osiągnięcia w pracy zawodowej i społecznej oraz pełnione funkcje. Oto one:

- nauczyciel wychowania komunikacyjnego z 42-letnim stażem pracy stale współpracujący z PZMot, Wydziałami Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej i Wojewódzkiej Policji, Wojewódzkim Ośrodkiem Ruchu Drogowego, PCK, Automobilklubem Podlaskim i Strażą Miejską,
- kierownik Pracowni Wychowania Komunikacyjnego w latach 1998-2004,
- wiceprzewodniczący Okręgowej Komisji BRD przy ZO PZMot w Białymstoku od 2016 r.,
- sekretarz tejże Komisji od 13 maja 2023 r.,
- prezes Stowarzyszenia Miłośników Sportów Motorowych i BRD w latach 2017-2020,
- odznaczony srebrną odznaką PZMot w maju 2017 r.,
- założyciel Klubu BRD przy ZO PZM w Białymstoku w 2014 r.,
- nauczyciel wychowania komunikacyjnego i opiekun nowego MRD przy SP 43 od 2017 r.,
- współorganizator i koordynator miejskich i wojewódzkich Turniejów BRD oraz Turniejów Motoryzacyjnych od 1982 r.,
- odznaczony złotą odznaką PZMot w kwietniu 2023 r.,
- członek Komisji Rewizyjnej przy ZO PZMot w Białymstoku od 1 kwietnia 2023 r.,
- nauczyciel, który **przeszkolił w latach 1982-2024 około 150 tysięcy dzieci** z białostockich szkół podstawowych z zasad i przepisów BRD.

Uzasadnienie nadania medalu kończą słowa: „**Ukoronowaniem działalności Jana Siedleckiego jest właśnie ten MEDAL KOMISJI EDUKACJI NARODOWEJ**”.

ŹRÓDŁA

- Kronika SMOS (Szkolnego Miejskiego Ośrodka Sportowego) (od początku r. sz. 1974/75 do końca roku kalendarzowego 1986)
- Kronika MOS (Międzyszkolnego Ośrodka Sportowego) (lata 1987- 2002)
- Zeszyt Posiedzeń Rady Pedagogicznej SMOS (od 19.01.1976 r. do 6.06.1980 r.)
- Zeszyt Posiedzeń Rady Pedagogicznej SMOS (r. sz. 1980/81)
- Zeszyt Posiedzeń Rady Pedagogicznej MOS (lata 1982 – 1992)
- Dziennik Zajęć prowadzonych w MOS (od 5.05.1992 r. do 21.10.1993 r.)
- Dzienniki Zajęć prowadzonych w MOS (lata 1993 – 2004)
- Dziennik Zajęć prowadzonych w MOS (lata 2004 – 2007)
- Protokoły Posiedzeń MKS (Międzyszkolnego Klubu Sportowego) przy MOS (lata 1979-1987 i 1984-1992)
- Relacje pracowników PZMot - prezesa Jerzego Poznańskiego, prezesa OZDG - Michała Freino oraz Jana Sańczyka i Piotra Suszczyńskiego
- Archiwum prywatne Jana Siedleckiego:
 - Wycinki prasowe z lat 1982 – 2024
 - Dyplomy z podziękowaniami za pomoc przy organizacji Turniejów BRD
 - Dyplom z podpisem Prezydenta Miasta Białegostoku Tadeusza Truskolaskiego
 - Plany imprez organizowanych w MRD
 - Plan działalności MOS z roku 1984
 - Pierwszy regulamin Turnieju BRD z 1978 r.
 - Kodeksy Młodego Rowerzysty z lat 1980-2020
 - Plakaty MOS
 - Plakat Budżetu Obywatelskiego na r. 2015 „Budowa Miasteczka Ruchu Drogowego ”
 - Dokumenty kursów, szkoleń, dokumenty dotyczące awansu zawodowego nauczyciela
 - Srebrna odznaka PZMot, złota odznaka PZMot, medal Komisji Edukacji Narodowej i związana z nimi dokumentacja
 - Zdjęcia (np. z otwarcia nowego MRD 3 czerwca 2017 r. z udziałem Prezydenta Miasta Białegostoku Tadeusza Truskolaskiego).

LITERATURA

- Pecyna Jerzy, Sztuka Marcin. 40 lat Ogólnopolskich Turniejów Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym (1977-2017). Warszawa 2017.
- 70 lat Polskiego Związku Motorowego (1950-2020). Red. Brzóska Stanisław. Warszawa 2020.

SKRÓTY

MRD – Miasteczko Ruchu Drogowego

MOS – Międzyszkolny Ośrodek Sportowy

PZM (PZMot) – Polski Związek Motorowy

BRD – Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego

SMOS – Szkolny Miejski Ośrodek Sportowy

MKS – Międzyszkolny Klub Sportowy

SSSK – Społeczne Stowarzyszenie Szkolenia Kierowców

ZSM – Zespół Szkół Mechanicznych

WORD – Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego

SMSMiBRD – Stowarzyszenie Miłośników Sportów Motorowych i Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego