



**WŁODZIMIERZ WALERYCH**  
Biuro Usług Technicznych  
Inżynierii Lądowej

## Zarządzanie drogami publicznymi w latach 1945–2017

Do 1985 roku zarządzanie drogami w Polsce podlegało permanentnym reorganizacjom. Zmiany dokonywane były w zależności od czynników zewnętrznych, przede wszystkim takich jak: podział administracyjny Polski oraz system organów administracji rządowej i samorządowej obciążony zadaniami w zakresie rozwoju kraju, regionów, województw, powiatów i gmin. Organizacja drogownictwa jest uzależniona również od kondycji finansowej (ekonomicznej) państwa i dynamiki rozwoju gospodarczego, ze szczególnym uwzględnieniem zadań dotyczących transportu drogowego oraz od obowiązującego systemu prawnego.

### Kalendarium zmian

1945–1951 Powiatowe zarządy drogowe (PZD), wydziały komunikacyjne urzędów województw, starostwa i urząd Ministra Komunikacji.

1951–1952 Likwidacja starostw, likwidacja powiatowych zarządów drogowych (PZD).  
Utworzenie Centralnego Zarządu Dróg Publicznych (CZDP) jako organu Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego.  
Utworzenie wojewódzkich zarządów dróg publicznych (WZDP).  
Utworzenie rejonów eksploatacji dróg publicznych (REDP)

1955 Utworzenie Centralnego Ośrodka Badań i Rozwoju Techniki Drogowej – COBiRTD

1963 Utworzenie powiatowych zarządów dróg lokalnych (PZDL) podległych wydziałom komunikacji prezydium wojewódzkich rad narodowych PWRN (uchwała Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów, o intensyfikacji rozwoju budownictwa drogowego).

1969 Utworzenie wojewódzkich zarządów dróg lokalnych (WZDL).

1972 Utworzenie Zarządu Autostrad podległego Ministerstwu Komunikacji.

1975 Utworzenie dyrekcji okręgowych dróg publicznych (DODP) podległych Centralnemu Zarządowi Dróg Publicznych (po likwidacji WZDP i WZDL).  
Utworzenie rejonów dróg publicznych (po likwidacji REDP i PZDL) – podległych z wyjątkiem PZDL zarządzających drogami lokalnymi w tzw. województwach wyłączonych np. war-

szawskie, wrocławskie, krakowskie) – podległych wojewodom).  
Utworzenie rejonów eksploatacji kruszyw podległych DODP.  
Utworzenie okręgowych zakładów transportu i maszyn drogowych podległych DODP.

1975 Utworzenie Instytutu Badawczego Dróg i Mostów (IBDiM).

1985 Ustawa o drogach publicznych – aktualizacja organizacji drogownictwa.

1985 Utworzenie Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych (GDDP).

1991 Likwidacja rejonów dróg publicznych, powołanie w ich miejsce zarządów dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych (administracji drogowej).  
Ustawa „Prawo Budżetowe” – „urynkowanie” drogownictwa.

1992 Utworzenie przedsiębiorstw drogowych podległych wojewodom w miejsce RDP – gospodarstw pomocniczych.  
Utworzenie Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad, podległej Ministerstwu Transportu i Gospodarki Morskiej.

1999 Zmiana statusu Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych (organ centralny).  
Utworzenie oddziałów GDDP.  
Utworzenie rejonów dróg krajowych (RDK).  
Utworzenie zarządów dróg wojewódzkich i zarządów dróg powiatowych.

2002 Likwidacja GDDP – powołanie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) z oddziałami w województwach i rejonami dróg.  
Likwidacja Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad – włączenie zarządzania autostradami do GDDKiA.

### Okres po II wojnie światowej

Lata po II wojnie światowej od 1945 do 1952 r. to okres odbudowy zniszczonych, nieprzejezdnych w 30% dróg kołowych i w 52% obiektów inżynierskich w ciągach tych dróg. Za utrzymanie i budowę dróg publicznych odpowiedzialne były, tak jak przed 1939 rokiem – powiatowe zarządy drogowe (PZD). PZD – w zakresie budowy i utrzymania dróg państwowych, podlegał wydziałowi komunikacyjnemu urzędu wojewódzkiego, natomiast w zakresie budowy i utrzymania dróg powiatowych – Starostwu.

Po zakończeniu wojny PZD przystąpiły niezwłocznie do remontów dróg, odbudowy mostów (również z pomocą wojska) i własnych zapleczy technicznych (tzw. dróżniczówek, baz, itp.). Gospodarka drogowa w tych latach miała za zadanie: utrzymanie nawierzchni na niezniszczonych drogach, odbudowę zniszczonych dróg i budowę tymczasowych mostów drogowych – celem przywrócenia ruchu na głównych drogach oraz rozpoczęcie odbudowy mostów stałych drogowych.

Przystąpiono do przebudowy nawierzchni ważniejszych ciągów drogowych, na nawierzchnie ulepszone. Utrzymanie dróg o nawierzchni tłuczniowej czy żwirowej przy wzrastającym ruchu samochodowym było bardzo trudne. Nawierzchnie brukowe („kocie łby”) pozostawały bez zmian, po usunięciu ubytków po zniszczeniach wojennych.

Przystąpiono do budowy nowych dróg lokalnych, w miejscach istniejących malowniczych, ale trudno przejezdnych nie profilowanych dróg gruntowych, będących synonimem „polskiej drogi”, wykorzystując do tego celu materiały miejscowe (kamień polny, żwiry pospółki) oraz pochodzące z wojskowego demobilu samochody ciężarowe i maszyny do robót ziemnych, nawierzchniowych i mostowych (kafary). Rozpoczęto rozbudowę kamieniołomów oraz remonty i produkcję sprzętu i maszyn drogowych.

Pierwsza po II wojnie światowej reorganizacja polskiego drogownictwa nastąpiła 1 stycznia 1952 roku. Przedtem zostało powołane przez Sejm ustawą z 25 lutego 1951 roku (na miejsce Urzędu Ministra Komunikacji), Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego. 1 stycznia 1952 roku nastąpiła całkowita zmiana zarządzania drogami i zmiana systemu organizacyjnego administracji drogowej w Polsce. Na mocy Uchwały Nr 688 Prezydium Rządu, z dnia 29 września 1951 roku (nieogłoszonej) w sprawie zasad reorganizacji gospodarki na drogach publicznych powołano:

- Centralny Zarząd Dróg Publicznych (CZDP) jako organ Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego
- wojewódzkie zarządy dróg publicznych (WZDP), w 17 województwach
- rejony eksploatacji dróg publicznych (128 REDP)
- Zjednoczenie Przedsiębiorstw Drogowych i Mostowych
- przedsiębiorstwa robót drogowych (6 PRD)
- przedsiębiorstwa robót mostowych (Kieleckie i Płockie)
- zakłady transportu i maszyn drogowych (17 ZTiMD)
- rejony budowy dróg i mostów (17 RBDiM)
- rejony eksploatacji kamienia (7REK)
- Przedsiębiorstwo Centralne Maszyn Drogowych (później „Madro Kraków”)

## Następne zmiany organizacyjne

Do roku 1956 budowa i utrzymanie dróg państwowych i lokalnych należały do kompetencji wojewódzkich zarządów dróg publicznych. Na podstawie dekretu z dnia 4 sierpnia 1956 roku nastąpił podział dróg publicznych na: drogi państwowe i drogi lokalne. Dotychczasowe drogi państwowe i drogi powiatowe zostały zaliczone do kategorii dróg państwowych, zaś drogi gminne (gromadzkie) do kategorii dróg lokalnych. Dekret ten został uchylony ustawą z dnia 29 marca 1962 o drogach publicznych, która to ustawa oprócz dróg państwowych i lokalnych wprowadziła kategorię dróg zakładowych.

Powołanie CZDP, WZDP i REDP było faktem, który przyczynił się do rozwoju publicznego drogownictwa. Nastąpił dynamiczny, wszechstronny rozwój wyżej wymienionych jednostek niespotykany w historii naszego drogownictwa napływ nowych, młodych kadr z wyższym i średnim wykształceniem, w zakresie budownictwa drogowego, w specjalności drogowej i mostowej, otoczonych profesjonalną opieką zatrudnionych od czasów przed- i powojennych inżynierów drogowych i mostowych, zapewnił fachową obsadę na stanowiskach kierowników REDP, kierowników dużych budów drogowych i mostowych. REDP rozwijały działalność wykraczającą poza ich status „jednostek utrzymaniowych”. Zakresy modernizacji budowy dróg państwowych na skalę przekraczającą możliwości wykonawcze państwowych przedsiębiorstw krajowych i mostowych, spowodowały rozwój zaplecza budowlanego w REDP. W każdym REDP powstały wytwórnie mas bitumicznych oraz bazy zaopatrzone w maszyny do wykonywania robót ziemnych, podbudów i nawierzchni bitumicznych. Obwody drogowe i mostowe wykonywały zadania utrzymaniowe. Organizacja zimowego utrzymania (ZUD) dróg państwowych była porównywalna z organizacją ZUD w zachodnich krajach europejskich, choć była uboższa w wyposażeniu m.in. w duże nośniki do pługów odśnieżnych, czy solarki i piaskarki do zapobiegania i zwalczania śliskości zimowej. Wprowadzono nowoczesne technologie utrzymania i budowy dróg o nawierzchniach ulepszonych.

## Powiatowe zarządy dróg lokalnych

Powiatowe zarządy dróg lokalnych (PZDL) organizowane przez prezydium ówczesnych, powiatowych rad narodowych, na podstawie uchwały Nr 36/63 Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów, z dnia 17 stycznia 1963, miały za zadanie intensyfikację rozbudowy oraz poprawę stanu sieci dróg i mostów lokalnych.

Była to historyczna uchwała, która umożliwiła powstanie równoległej sprawnej organizacji drogowej, której zadaniem było utworzenie takiego potencjału wykonawczego, w każdym powiecie, który zapewniłby dwukrotne zwiększenie budowy dróg lokalnych, 50% zwiększenie budowy mostów i 75% zwiększenie ulepszania dróg gruntowych. Uchwała nakładała na administrację terenową obowiązek zbudowania w latach 1961–1965 co najmniej 4100 km dróg lokalnych, 18 000 mb mostów stałych i 17 500 km ulepszonych materiałami miejscowymi dróg gruntowych.

Równoległe z wykonywaniem wyżej wymienionych zadań, dla potrzeb i utrzymania dróg lokalnych, powstawały bazy techniczne (budynki zarządów i zaplecza materiałowo-sprzętowe) i wytwórnie mas bitumicznych, dostosowane wydajnością do potrzeb tej kategorii dróg. Maszyny do otaaczania kruszyw bitumem (smoła i asfalt) o wydajności 8,12 i 25 ton/h były produkowane przez MADRO w Pabianicach i w Krakowie.

Do PZDL zaczęli napływać wykształceni na wyższych uczelniach technicznych inżynierowie, wyrównywał się poziom kadrowy między REDP a PZDL. Wzajemna współpraca oraz pomoc techniczna i ekonomiczna REDP i PZDL, dawała dobre rezultaty w harmonijnym zarządzaniu i rozwoju na terenie całego kraju dróg publicznych. Budowane przez

PZDL drogi, zaprojektowane i przeznaczone do ruchu lekkiego, z lat 60-tych i 70-tych, ulegały w latach późniejszych częściowej degradacji, spowodowanej brakiem środków finansowych na odnowy, wzmocnienia i rutynowe utrzymanie.

PZDL w latach 60-tych i 70-tych, były optymalną organizacją przyczyniającą się do rozwoju dróg lokalnych. Wykorzystywały możliwości finansowe powiatów i gmin, zasoby materiałów miejscowych, asfaltów drogowych z nowo powstałych zakładów petrochemicznych w Płocku, popiołów, żużli itp. Wykorzystywały również pomoc rolników w postaci taboru ciągnikowego i konnego, maszyn rolniczych do wykonywania robót ziemnych, podbudów dróg z gruntu stabilizowanego cementem, magazynowania materiałów, dozoru sprzętu, oraz nieodpłatnego przekazywania, na dobro społeczne pasów gruntu niezbędnych do poszerzenia wąskich dróg gruntowych PZDL korzystały z pomocy mocniejszych kadrowo i technicznie REDP.

Jedynym kryterium zatrudniania kadry technicznej, np. kierownika PZDL, specjalisty drogowca, mostowca czy kierownika obwodu drogowego, były jego kwalifikacje teoretyczne, praktyczne i organizacyjne.

### **Wojewódzkie zarządy dróg lokalnych**

Wojewódzkie zarządy dróg lokalnych (WZDL) – powstały w oparciu o uchwałę Nr 1653/69 Rady Ministrów z dnia 11 sierpnia 1969 roku (nieogłoszona).

Zadaniem nowopowstałych WZDL, było usprawnienie zarządzania gospodarką na drogach lokalnych, na szczeblu wojewódzkim. Dynamiczny rozwój gospodarki drogowej, prowadzonej przez PZDL w powiatach, zmusił władze rządowe do wzmocnienia organizacyjnego w urzędach wojewódzkich – ówczesnych prezydiach rad narodowych.

WZDL przystąpiły do organizowania działów technicznych, technologii i badań laboratoryjnych, działów głównego mechanika, zaopatrzenia materiałowo-technicznego, ekonomicznego, bhp itp. Koordynowały, wzmocniały i kontrolowały prace PZDL. Prowadziły planowanie przebiegu dróg lokalnych między powiatami i między siecią dróg państwowych; współpracowały z biurami projektowymi opracowującymi dokumentację techniczną na duże ciągi drogowe, na mosty na drogach lokalnych.

W latach centralnego planowania i rozdzielnictwa materiałów budowlanych i samochodów, WZDL rozdzielał otrzymane środki techniczne do PZDL, w zależności od ich potrzeb produkcyjno-budowlanych. Środki finansowe pochodzące z budżetu państwa (dla WZDP) i z budżetu terenowego (dla WZDL i PZDL) były rozdzielane analogicznie jak i obecnie, z podziałem na utrzymanie: dróg, mostów, zarządów drogowych; na odnowy dróg, rehabilitacje i budowę nowych dróg i mostów.

### **Druga reorganizacja zarządzania drogowictwem**

Druga w pięćdziesięciolecie reorganizacja zarządzania drogowictwem nastąpiła w dniu 1 czerwca 1975 roku, kiedy to wszedł w życie nowy podział administracyjny kraju: powstało 49 nowych województw, zlikwidowano powiaty. Rada Ministrów wydała w dniu 24 czerwca 1975 roku rozporządzenie w sprawie dostosowania organizacji zarządza-

nia drogami publicznymi do nowego podziału administracyjnego Państwa.

W mojej ocenie „rozdrobienie” administracji krajowej było niekorzystne w czasie zaostrej się kryzysu ekonomicznego w Polsce. Natomiast powołana nowa organizacja drogowictwa polegająca na integracji i koncentracji „sił i środków”, w tych trudnych czasach, była korzystna dla infrastruktury drogowej.

Rozwiązano wojewódzkie zarządy dróg publicznych (WZDP) i wojewódzkie zarządy dróg lokalnych (WZDL) i w oparciu o zasoby kadrowe oraz zaplecze techniczne obu tych wojewódzkich organizacji drogowych utworzono dyrekcje okręgowe dróg publicznych (DODP), nie rozbijając zarządzania drogami publicznymi na 49 „segmentów”. Powstało 17 nowych DODP czyli, tyle ile było „starych, mocnych” województw. Rozwiązano rejony eksploatacji dróg publicznych i powiatowe zarządy dróg lokalnych i w oparciu o zasoby kadrowe; inżynierów, techników drogowców i mostowców, mechaników, ekonomistów, finansistów, technologów itd. pracujących w wyżej wymienionych administracyjnych jednostkach drogowych, powołano rejony dróg publicznych (RDP). Reorganizacja administracji drogowej przebiegała na ogół harmonijnie i sprawnie. Straty kadrowe były, ale nie tak duże, aby osłabić rodzącą się nową zintegrowaną organizację drogową.

Zintegrowane RDP posiadając wzmocnioną kadrę, zwiększone i nowocześniejsze zaplecze techniczne, rozbudowały swą moc wykonawczą w zakresie budowy, modernizacji, odnowy i utrzymania dróg i mostów. Potencjał RDP przerósł potencjał państwowych przedsiębiorstw drogowych. Należy podkreślić pozytywne fakty utworzenia i rozbudowania w DODP pracowni projektowych, geodezyjno-wyodróżnionych, geologicznych i okręgowych laboratoriów drogowych.

### **Dalsze zmiany organizacyjne**

Ustawa z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych podzieliła sieć dróg publicznych na cztery kategorie: krajowe, wojewódzkie, gminne zakładowe. Sieć dróg krajowych obejmowała 45 600 km dróg publicznych, sieć dróg wojewódzkich – 128 700 km dróg, dróg gminnych – 172 600 km, dróg zakładowych – 18 500 km. Ogółem, więc sieć dróg publicznych w latach 80-tych ~ 300 000 km dróg. Do czasu zapaści organizacyjnej drogowictwa, to znaczy do 1991 roku DODP i RDP stanowiły optymalną i mocną kadrowo i technicznie organizację zdolną do racjonalnego zarządzania siecią drogową.

Zarządzającymi drogami publicznymi zostali:

- dyrekcje okręgowe dróg publicznych w odniesieniu do wszystkich zamiejskich dróg krajowych i wojewódzkich, dróg krajowych w małych miastach oraz dróg krajowych o przeważającym ruchu tranzytowym w w dużych miastach (tzw. prezydenckich),
- naczelnicy gmin w odniesieniu do dróg gminnych,
- prezydenci i burmistrzowie miast w odniesieniu do dróg miejskich nie będących w kompetencji dyrekcji okręgowych dróg publicznych.

Ustawa ustaliła sposób finansowania dróg. Z budżetu centralnego finansowane były drogi zarządzane przez



dyrekcje okręgowe dróg publicznych, z wyjątkiem zamiejsczych dróg wojewódzkich finansowanych z budżetów wojewódzkich, oraz budowa i modernizacja pozostałych dróg krajowych w miastach tzw. prezydenckich. Pozostałe drogi finansowane były z budżetów zarządzających drogami.

## Nowy model organizacji drogownictwa

W ramach transformacji ustrojowej w 1991 roku nastąpiło oddzielenie zarządzania drogami od wykonawstwa robót i szeroko zakrojona prywatyzacja wykonawstwa. Zarządzeniem Nr 102 Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, z dnia 28 czerwca 1991 zlikwidowano rejony dróg publicznych. Utworzono kadłubkowe jednostki budżetowe zarządy dróg, jako jednostki administracji drogowej oraz gospodarstwa pomocnicze jako jednostki wykonawcze – rejony dróg publicznych, które 1 stycznia 1992 roku Minister Transportu i Gospodarki Morskiej przekształcił, w przeznaczone na prywatyzację przedsiębiorstwa.

Przekształcenie organizacji dróg krajowych wymuszone zostało przez ustalenia zawarte w ustawie Prawo budżetowe, z dnia 18 stycznia 1991. Ustawa ta zlikwidowała dotychczasowe zasady finansowania jednostek organizacyjnych drogownictwa. Zgodnie z zapisami zawartymi w w/w ustawie, jednostki drogowe od 30 czerwca 1991, musiały przyjąć formy gospodarki finansowej jako jednostki budżetowe, przedsiębiorstwa lub spółki.

Z mocy ustawy z dnia 27 października 1994 r. utworzono Agencję Budowy i Eksploatacji Autostrad (ABiEA). Agencja wykonała pracę prawotwórczą doprowadzając do uchwalenia podstaw prawnych finansowania, budowy i utrzymania autostrad. Złe rozpoznanie stanu rzeczy, niecierpliwość i złe doradztwo, spowodowały podjęcie decyzji o jej likwidacji.

W 1998 roku przygotowano do wdrożenia od 1 stycznia 1999 roku reformę administracji publicznej polegającą na wprowadzeniu trzech szczebli samorządów terytorialnych, tj. gmin, powiatów i województw. W pakiecie ustaw kompetencyjnych wprowadzono istotne zmiany do ustawy o drogach publicznych. W ustawie tej określono nowe kategorie dróg oraz kompetencje w zakresie zarządzania drogami. Zlikwidowano dyrekcje okręgowe dróg publicznych a Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych nadano status urzędu centralnego. Wprowadzono pojęcie zarządcy (administratora) drogi jako organu administracji państwowej i samorządowej i oddzielono je od pojęcia drogi, którym jest biuro obsługujące zarządcę drogi. Sieć drogową podzielono na cztery kategorie:

- drogi krajowe – ok. 18 tys. km,
- drogi wojewódzkie – ok. 28 tys. km,
- drogi powiatowe – ok. 127 tys. km,
- drogi gminne – ok. 173 tys. km.

Ustanowiono następujących zarządców dróg:

- generalny dyrektor dróg publicznych – drogi krajowe,
- zarząd województwa – drogi wojewódzkie,
- zarząd powiatu – drogi powiatowe, z wyłączeniem dróg krajowych w miastach na prawach powiatu,
- wójt, burmistrz, prezydent – drogi gminne oraz drogi krajowe, wojewódzkie i powiatowe w miastach na prawach powiatu.

Ostatnim znaczącym aktem prawnym, kształtującym or-

ganizację drogownictwa jest ustawa z dnia 1 marca 2002, o zmianach administracji rządowej i jednostkach im podporządkowanych. Z dniem 31 marca 2002 roku zlikwidowano Generalną Dyrekcję Dróg Publicznych z oddziałami terenowymi, oraz rejonami dróg krajowych i utworzono Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad z oddziałami w dotychczasowych siedzibach. Nadano nową wyjątkowo rozbudowaną nazwę terenowym jednostkom drogowym np. „Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie, Rejon w Bożej Woli”.

## Podsumowanie – ocena zarządzania drogami w ostatnim dziesięcioleciu

Zarządzanie drogami publicznymi w ostatnim dziesięcioleciu charakteryzowało się umocnieniem organizacyjnym wszystkich szczebli administracji krajowej i samorządowej.

### Zarządzanie drogami krajowymi

Zarządzanie drogami krajowymi i autostradami wzmocnione ekonomicznie środkami finansowymi krajowymi i unijnymi należy ocenić jako stabilne. Opanowano w praktyce wykonawstwo przy budowie i utrzymaniu dróg w systemie zamówień publicznych. W Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i w Oddziałach GDDKiA zachowano równowagę w zarządzaniu drogami krajowymi i autostradami. Charakterystyczną cechą budowy i utrzymania tych dróg są wysokie koszty budowy autostrad i niskie utrzymania pozostałej sieci drogowej. Należy nisko ocenić politykę kadrową w ostatnich kilkunastu latach charakteryzującą się zbytnim „upartyjnieniem” w doborze kadry kierowniczej w Centrali i Oddziałach GDDKiA.

W budowie konstrukcji nawierzchni autostrad i dróg ekspresowych zdarzały się błędne wybory technologii zbyt drogich i przestarzałych, a w budowie obiektów mostowych konstrukcji nieadekwatnych do przeszkód terenowych (np. budowa konstrukcji wiszących, podwieszanych lub łukowych nad płytkimi i wąskimi ciekami czy nad innymi niewielkimi przeszkodami). Konstrukcja „rozbudowanych” ekranów tłumiących hałas drogowy jest ewenementem w skali światowej i jest przykładem braku zdrowego rozsądku (jeśli prawo było wadliwe) i braku racjonalnego finansowania robót.

Zdanie Autora negatywnie należy ocenić decyzje o wprowadzaniu na drogach barier linowych. Natomiast pozytywne oceny dotyczą technologii robót bitumicznych, stosowania stalowych barier energochłonnych oraz elementów stałej organizacji ruchu.

System patrolowania i monitorowania dróg krajowych osiągnął natomiast „standardy europejskie”.

### Zarządzanie drogami wojewódzkimi

Zarządzanie drogami samorządowymi, a w szczególności drogami wojewódzkimi należy ocenić szczególnie wysoko. Przeniesienie zarządzania częścią dróg krajowych do administracji terenowej podniosło ich rangę, stając się dla władzy terenowej głównymi drogami regionalnymi. W ostatnim dziesięcioleciu nastąpiła radykalna poprawa stanu tych dróg. Budowę, przebudowę oraz utrzymanie tej sieci dro-

gowej i mostowej oparto na nowoczesnych technologiach, sprawnej organizacji i racjonalnych wydatkach.

### Zarządzanie drogami powiatowymi

Poziom zarządzania drogami powiatowymi jest bardzo zróżnicowany ale mimo niedostatków (organizacyjnych, finansowych, kadrowych i technicznych) podnosi się i można go ocenić jako dostateczny.

### Drogi gminne

Drogi gminne – najważniejsze dla każdego mieszkańca kraju to drogi wiejskie; osiedlowe i miejskie zaliczane do tej kategorii; drogi dojazdowe do sieci dróg powiatowych, wojewódzkich i krajowych – ulegają największym pozytywnym zmianom jakościowym. Asfaltowe nawierzchnie, chodniki, ścieżki rowerowe, zatoki, pętle autobusowe, parkingi, odwodnienie i oświetlenie oraz nowoczesne oznakowanie pionowe i poziome są standardem na coraz dłuższej sieci tych dróg. Hasło: „**Wszyscy mieszkamy przy drogach gminnych**” jest bodźcem do sprawnego zarządzania, finansowania i szybkiego rozwoju dla władz unijnych, krajowych i samorządowych.

### Bibliografia

- [1] Prof. dr hab. Halina Chrostowska – *Analiza reformy organizacji drogownictwa w aspekcie zaproponowanego terminu jej realizacji* – 1991 rok – Praca nie publikowana.
- [2] Stefan Czajka – GDDKiA – *Nowy układ sieci drogowych* – referat na XI „Techniczne Dni Drogowe” – 1999 rok.
- [3] Inż. Stanisław Czekala i mgr Wiesława Węclawowicz – *Aspekty prawne rozwoju drogownictwa* – referat na XXXVII „Techniczne Dni Drogowe” – 1994 rok.
- [4] Władysław Filippoto – *Dobre drogi dla wsi*
- [5] Mgr Barbara Lubach – GDDKiA O. Warszawa – *Historia organizacji GDDKiA Oddziału w Warszawie*.
- [6] Ministerstwo Komunikacji – *Vademecum Drogowca* – opracowali i zebrali mgr Edward Szuniewicz i mgr Ludwik Małecki – 1971 rok.
- [7] Mgr inż. Stefan Oldek – *Encyklopedia dróg kołowych* – 1972 rok.
- [8] Inż. Ryszard Tylutki i inż. Stanisław Wróblewski – referat na „Szczecińskie Dni Drogowe” – rok 1975 – *Rozwój i problemy dróg powiatowych na Ziemi Szczecińskiej*.
- [9] Inż. Ryszard Tylutki – referat na XXXI „Techniczne Dni Drogowe” – 1978 – *Rys historyczny rozwoju drogownictwa na Pomorzu Zachodnim w latach 1945–1987*.
- [10] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (z późniejszymi zmianami).
- [11] Mgr inż. Włodzimierz Walerych – referat na X „Techniczne Dni Drogowe” 2007 rok – *Organizacja drogownictwa w okresie 1945–2006*.



MAREK DANOWSKI

marekdanowski1@gmail.com

## Nawierzchnie drenażowe – asfalt porowaty (drenażowy)<sup>1</sup>

Od ponad 20 lat widoczna jest tendencja rozwojowa w zakresie zastosowań nawierzchni z asfaltu porowatego. Działania te wydają się być zrozumiałe ze względu na znaczący problem hałasu komunikacyjnego, który zwiększa się w miarę wzrostu liczby pojazdów.

Nawierzchnie porowate rozwiązują problem hałasu w sposób bardzo wyraźny w porównaniu z pozostałymi typami nawierzchni, określonych terminem „tradycyjne”. W znaczny sposób redukują hałas w porównaniu z nawierzchniami tradycyjnymi a ponadto eliminują możliwość powstania zjawiska poślizgu wodnego (z ang. *hydroplaning*). W konsekwencji zmniejsza to ryzyko powstania wypadków drogowych, które połączone z dużymi, prędkościami poruszania się pojazdów na autostradach i drogach ekspresowych są najczęściej tragiczne w skutkach. Nawierzchnie drenażowe wpływają również korzystnie na wzrost komfortu i bezpieczeństwa jazdy podczas opadów deszczu, eliminując w znacznym stopniu ograniczającą widoczność „mgłę wodną” tworzącą się za poprzedzonym pojazdem. Są to

główne czynniki powodujące, że zainteresowanie zarządców dróg, jak i badaczy tego rodzaju rozwiązań, jest coraz większe. Warunkiem sprzyjającym rozwojowi wiedzy na temat omawianego zagadnienia jest również to, iż w miarę upływu czasu, doskonalone są metody badań, produkcji materiałów i projektowania nawierzchni. W rezultacie mamy do dyspozycji coraz lepsze asfalty, lepszej jakości kruszywa oraz inne środki poprawiające jakość mieszanek mineralno-asfaltowych. Doskonalone są też techniki wykonywania i bieżącej kontroli wbudowywanych mieszanek bezpośrednio na budowie. Znacząca w przypadku stosowania nawierzchni z asfaltu porowatego jest również wciąż unowocześniana technologia zimowego utrzymania dróg, a konkretnie rodzaj używanych środków zapobiegających oblodzeniu nawierzchni.

### Historia

Pierwsze nawierzchnie drenażowe wybudowano w latach siedemdziesiątych ubiegłego stulecia w Stanach Zjednoczonych. Celem ich stosowania było szybkie odprowadzenie wody z powierzchni jezdni oraz ograniczenie rozpryskiwania się wody opadowej pod kołami pojazdów

<sup>1</sup> Początkowo w krajowej literaturze technicznej nie stosowano określenia „asfalt porowaty”, jednak przez analogię do określeń „asfalt lany” i „asfalt piaskowy” w WT 2008 przyjęto w/w termin.