

Ksawery Krassowski\*, Maria Dobrodziej\*\*

PROBLEMY ORGANIZACYJNE  
ŁÓDZKIEGO DRÓGOWNICTWA KOMUNALNEGO

Wstęp

W ostatnich latach w drogownictwie komunalnym zachodzą duże zmiany organizacyjne. Nowa ustawa o drogach publicznych zmieniła podział dróg, a więc również i zakres drogownictwa komunalnego. Minister Transportu, Żeglugi i Łączności stał się organem naczelnym w stosunku do wszystkich dróg w kraju. Wywołało to określone konsekwencje również i w organizacji administracji i eksploatacji drogownictwa komunalnego.

Przedstawiając wymienione reorganizacje i ich wpływ na układ organizacyjny w woj. łódzkim, omówiono również rozwiązania krajowe. Ułatwia to zrozumienie zmian, które nastąpiły w omawianym szczegółowo województwie.

---

\* Doc. dr inż., Zakład Gospodarki Komunalnej Instytutu Polityki Regionalnej Uł.

\*\* Mgr, Zakład Gospodarki Komunalnej Instytutu Polityki Regionalnej Uł.

## 1. Zarządzanie drogownictwem komunalnym w Polsce

### 1.1. Zakres drogownictwa komunalnego

Ze względu na spełniane funkcje, w sieci drogowej Polski występują następujące kategorie dróg: krajowe, wojewódzkie, gminne, lokalne miejskie i zakładowe<sup>1</sup>.

Drogownictwo komunalne obejmuje sieć dróg:

- krajowych w granicach miast, w których terenowym organem administracji państwowej jest prezydent miasta, z wyłączeniem odcinków dróg o przeważającym ruchu tranzytowym i obwodnic,
- wojewódzkich w granicach miast,
- lokalnych miejskich,
- wojewódzkich (dawniej lokalnych) w województwach: warszawskim, krakowskim i łódzkim.

Modernizacja wszystkich dróg krajowych objęta jest planem i budżetem centralnym. Natomiast w granicach miast drogi te są utrzymywane przez władze wojewódzkie. Budowa, modernizacja i utrzymanie pozostałych dróg (poza zakładowymi) ujmowana jest w budżetach administracji terenowej stopnia podstawowego.

Funkcje naczelnego organu administracji państwowej w zakresie drogownictwa spełnia Minister Transportu, Żeglugi i Łączności, w jego imieniu działa Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych. Prowadzi ona politykę w zakresie drogownictwa publicznego i komunalnego oraz określa kierunki jego rozwoju. Generalna Dyrekcja szczegółowo zajmuje się: autostradami, drogami krajowymi (poza drogami należącymi do drogownictwa komunalnego), drogami wojewódzkimi z uwzględnieniem podanych poprzednio wyłączeń<sup>2</sup>. Zadania gospodarcze na drogach publicznych realizują rejony dróg publicznych, zgrupowane w 17 dyrekcjach okręgowych.

<sup>1</sup> Ustawa z dn. 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (DzU nr 14 z 1985 r. poz. 60).

<sup>2</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 19 grudnia 1985 r. w sprawie powołania i zakresu działania Generalnej Dyrekcji Dróg Pu-

W stosunku do pozostałych dróg (charakteru miejskiego) kompetencje szczegółowe posiadają władze terenowe.

### 1.2. Organizacja drogownictwa komunalnego

Poprzednia organizacja eksploatacji dróg należących do administracji terenowej nie uwzględniała ich znaczenia w układzie miast, była mało efektywna. W Polsce na ponad 800 miast, tylko w ok. 460 działały miejskie jednostki drogowe. W niektórych z pozostałych funkcjonowały niewielkie ekipy drogowe, reprezentujące bardzo mały potencjał produkcyjno-usługowy.

W początkach 1987 r. drogami komunalnymi zajmowało się 407 jednostek działających na rozrachunku gospodarczym. W grupie tej występowały przede wszystkim wielobranżowe przedsiębiorstwa gospodarki komunalnej i mieszkaniowej. Poza nimi prowadziło działalność 35 jednobranżowych miejskich przedsiębiorstw eksploatacji dróg. Jedynie 2 przedsiębiorstwa miały charakter wojewódzki (łódzkie i legnickie). Ponadto istniały 24 zarządy dróg miejskich (w tym 2 wojewódzkie) oraz 24 miejskie służby drogowe. W ramach przedsiębiorstw gospodarki komunalnej i mieszkaniowej drogownictwem komunalnym zajmowały się zakłady drogowe o zatrudnieniu nie przekraczającym kilkunastu osób. Jedynie wyspecjalizowane jednostki drogowe, zlokalizowane w dużych miastach, posiadały odpowiedni potencjał wykonawczy i specjalistyczne służby techniczne.

Wyposażenie techniczne jednostek drogowych jest niezadowalające. Występowały systematyczne braki w sprzęcie i transporcie, zaś eksploatowane środki są już w 70% zużyte, co ma negatywny wpływ na stan techniczny nawierzchni drogowych. W takiej sytuacji posiadane niewielkie środki techniczne trudno kierować do małych rozproszonych jednostek drogowych, szczególnie w wielobranżowych przedsiębiorstwach komunalnych.

---

blicznych, organizacji i zakresu działania dyrekcji okręgowych dróg publicznych i jednostek im podległych, drogowej służby liniowej oraz służb drogowych podległych naczelnikowi gminy (DzU nr 1 z 1986 r. poz. 2).

Również nie rozwiązany problemem jest organizacja wojewódzkiej administracji drogowej. Zajmuje się nią zazwyczaj jeden pracownik w wydziale gospodarki komunalnej i mieszkaniowej urzędu wojewódzkiego. Jeszcze gorzej sprawy te przedstawiają się w administracji terenowej.

Do obowiązków administracji drogowej (zarządu drogi) należą: planowanie środków finansowych, zlecanie robót, programowanie i planowanie kierunków rozwoju drogownictwa komunalnego oraz sprawy związane z utrzymaniem sieci drogowej. Administracja drogowa nie tylko zleca dokumentację na roboty drogowe, lecz również wnikliwie i fachowo je ocenia, ustala warunki techniczne ich realizacji, zapewniając przy tym własny nadzór techniczny. Administracja drogowa winna prowadzić własnymi siłami przynajmniej roboty związane z utrzymaniem dróg.

Przedstawiona sytuacja organizacyjna administracji drogowej i realizatorów zadań gospodarczych nie gwarantowała wykonania nowych zadań. Wprowadzenie jakiegokolwiek zmiany w ramach dotychczasowych struktur organizacyjnych nie rozwiąże problemów technicznych i technologicznych w drogownictwie komunalnym<sup>3</sup>. Dla osiągnięcia wyraźnego wzrostu możliwości poprawy jakości w przebudowie układów drogowych uważano za niezbędne powołanie jednostek, które dysponowałyby dużym potencjałem ludzkim i technicznym, gwarantując przy tym prawidłowe jego wykorzystanie. Żadna z dotychczasowych jednostek drogowych o zasięgu miejskim nie była w stanie tego zagwarantować.

Administracja drogi (zarząd drogi) ma również do wypełnienia wiele zadań o charakterze technicznym. Ustawa Drogowa, ustanawiając zarządcą drogi terenowy organ administracji państwowej o właściwości szczególnej przewiduje możliwość powierzenia tej funkcji gospodarczym jednostkom drogowym. Rozwiązanie takie przewidział również organ naczelny dróg publicznych kraju<sup>4</sup>. Trzeba przy tym

<sup>3</sup> Por. J. O r ł o w s k i, Zagadnienia organizacyjne - Wojewódzkie Dyrekcje Dróg Miejskich, VI Zjazd Drogowców Miejskich, SIIK, Wrocław 1987, s. 49 i n.

<sup>4</sup> Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 28 lutego 1986 r.

zauważyć, że zakres przekazywanych kompetencji nie jest jednak jednolity w poszczególnych województwach.

Podział administracyjny kraju na 49 województw stworzył możliwe optymalne warunki do powoływania wojewódzkich dyrekcji dróg miejskich (WDDM). Nie wprowadzając nadmiernej centralizacji, umożliwia on integrację dotychczas rozproszonych komunalnych jednostek drogowych. WDDM ma się stać jednostką, za pomocą której terenowy organ administracji państwowej zarządza drogami. Równocześnie jest jednostką eksploatacyjną. W ten sposób połączone zostaną zadania administracyjne i techniczne. Podstawową siecią dróg miejskich zarządza organ wojewódzki. Powołanie nowej jednostki drogowej w województwie jest więc chyba jak najbardziej właściwe.

Terenowymi jednostkami wykonawczymi wojewódzkich dyrekcji są rejony: dróg miejskich i specjalistyczne. Mogą działać rejony specjalistyczne zajmujące się: mostami, urządzeniami bezpieczeństwa i organizacji ruchu, wydobywaniem i przerobem materiałów budowlanych itp.

Rejony dróg miejskich mogą występować w:

- dzielnicach miast mających powyżej 300 tysięcy mieszkańców lub grupach dzielnic,
- miastach liczących ponad 50 tysięcy mieszkańców,
- grupach miast mających do 50 tysięcy mieszkańców.

W ramach rejonów, do usuwania awarii i prowadzenia innych bieżących robót mogą być powoływane kilkusobowe obwody dróg miejskich.

Wojewódzkie dyrekcje dróg miejskich tworzone były na podstawie miejskich jednostek drogowych oraz zakładów drogowych wielobranżowych przedsiębiorstw gospodarki komunalnej i mieszkaniowej. Do zadań WDDM należy m. in. pełnienie funkcji inwestora. Dyrekcja będzie miała obowiązek uzgadniania z władzami miast, w ramach przekazanych nakładów finansowych, zakresu wykonywanych w nich robót drogowych. Laboratoria wojewódzkie, działające w ramach WDDM umożliwiają kontrolę jakości robót drogowych.

---

w sprawie tworzenia i organizacji jednostek drogowych podległych właściwym radom narodowym oraz zasad i zakresu ich działania (DzU nr 10 z 1986 r. poz. 59).

Powołanie wojewódzkich dyrekcji dróg miejskich wymagało wielu poprzedzających działań organizacyjnych. Przekształcenie rozproszonych, nie współdziałających ze sobą dotychczasowych struktur, głównie miejskich, w jeden spójny organizm wojewódzki nie jest łatwe i wymaga czasu. W miastach niejednego województwa funkcjonowały lub funkcjonują jednocześnie: jednostki budżetowe, jednobranżowe przedsiębiorstwa eksploatacji dróg oraz zakłady drogowe w przedsiębiorstwach komunalnych. Na przeszkodzie szybkiemu utworzeniu we wszystkich województwach WDDM występowały określone trudności. Wynikają one m. in. z obawy władz miast, iż po przekazaniu miejskiej jednostki drogowej pozbawią się własnego wykonawstwa.

Drogami krajowymi i wojewódzkimi, jako podstawowym układem drogowym zarządza terenowy organ administracji państwowej (toap) stopnia wojewódzkiego. W jego interesie leży zapewnienie właściwego poziomu obsługi eksploatacyjnej tych dróg. W ramach nadzoru ponosi on również odpowiedzialność za stan dróg lokalnych miejskich, którymi bezpośrednio zarządza toap stopnia podstawowego. Zobowiązuje to jednostki wojewódzkie do wykazywania jednakowej troski o wszystkie drogi komunalne województwa, w tym również lokalne miejskie.

Na początku 1988 r. wojewódzkich dyrekcji dróg miejskich nie powołano nadal w następujących województwach: bydgoskim, ciechanowskim, jeleniogórskim, koszalińskim, krośnieńskim, nowosądeckim, pińskim, płockim, poznańskim, radomskim, skierniewickim, szczecińskim, tarnobrzescim, toruńskim, włocławskim i zielonogórskim.

W większości województw, w których powołano WDDM, są one nadal organizacyjnie słabe i dysponują niewielkim potencjałem. Zakłady drogowe przedsiębiorstw komunalnych w nielicznych tylko przypadkach przejęte zostały przez wojewódzkie dyrekcje. Prawidłowe warunki działania mają tylko te WDDM, które oparły swoją organizację na istniejących dotychczas specjalistycznych jednostkach drogowych. Jedynie dyrekcje, które powołano opierając się na działających poprzednio jednostkach wojewódzkich posiadają właściwie rozwinięty potencjał produkcyjno-usługowy oraz kadre techniczne przygotowaną do natychmiastowego przejęcia obowiązku administratora dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych miejskich.

### 1.3. Zasady działania wojewódzkich dróg miejskich

Wojewódzkie dyrekcje dróg miejskich mogą działać jako jednostki budżetowe lub przedsiębiorstwa użyteczności publicznej. W pierwszym przypadku rejony dróg miejskich pracują na zasadach jednostek budżetowych lub gospodarstw pomocniczych<sup>5</sup>. W wielozakładowym przedsiębiorstwie użyteczności publicznej rejony są zakładami. Wybór sposobu działania WDDM zależy od decyzji organu założycielskiego i nie jest on oczywisty. Jedną i drugą formą organizacyjną ma swoich zwolenników. W 1986 r. na 83 samodzielne organizacje gospodarcze eksploatujące drogi, przedsiębiorstwami użyteczności publicznej było 35 jednostek<sup>6</sup>.

Jednostki budżetowe charakteryzuje<sup>7</sup>:

- nieobciążanie działalności gospodarczej kosztami amortyzacji, podatkami i funduszami celowymi na potrzeby własne; wykonują one zadania drogowe o ok. 40% taniej niż przedsiębiorstwa,
- niekorzystanie z kredytów bankowych, a tym samym nie obciążanie swej działalności odsetkami bankowymi,
- objęcie inwestycji i remontów kapitałnych planem finansowym rad narodowych,
- nietworzenie zysku; załogi nie muszą dokonywać wyboru robót gwarantujących środki na rzecz rozwoju, fundusze celowe i płace.

W omawianych jednostkach:

- wydatki są niezależne od dochodów; brak jest zainteresowania w zwiększaniu dochodów budżetowych oraz w oszczędnym ich wydatkowaniu,

<sup>5</sup> Charakterystykę wymienionych form działalności gospodarczej podaje: Ustawa z dnia 3 grudnia 1984 r. Prawo budżetowe (DzU nr 56 z 1984 r. poz. 283) oraz E. C z e r w i ń s k a i in., Finanse, Warszawa 1978, s. 235.

<sup>6</sup> Por. K. K r a s s o w s k i, Formy organizacji jednostek gospodarczych drogownictwa miejskiego, V Zjazd Drogowców Miejskich, SIIK, Poznań 1985, s. 99.

<sup>7</sup> O zaletach i wadach jednostek budżetowych i przedsiębiorstw użyteczności publicznej działających w drogownictwie pisali T. P a l u c h, Problemy organizacyjno-ekonomiczne drogownictwa miejskiego, VI Zjazd Drogowców Miejskich, SIIK, Wrocław 1987, s. 87 i n.



- wyniki finansowe nie mają w zasadzie wpływu na płace, premie i nagrody; brak jest bodźców do wzrostu zadań,
- środki finansowe wygasają z końcem roku.

Zasady działania przedsiębiorstw użyteczności publicznej są ogólnie znane<sup>8</sup>.

Działanie w tym systemie przedsiębiorstw drogowych umożliwia:

- przyrost wydajności pracy,
- wzrost wynagrodzeń,
- wypracowanie zysku,
- zahamowanie odpływu kadry kwalifikowanej.

Dzięki występowaniu w przedsiębiorstwie zasady "3 S" i możliwości stosowania nowych rozwiązań ekonomiczno-finansowych uzyskuje się:

- poprawę organizacji pracy,
- pełniejsze wykorzystanie środków produkcji.

Dla efektywnej działalności gospodarczej w jednostkach eksploatacji dróg miejskich, zdaniem specjalistów, najkorzystniejszym byłby system obowiązujący w jednostkach dróg publicznych. Realizatorzy zadań gospodarczych - rejonów dróg publicznych - działają na zasadach rozrachunku gospodarczego. Okręgowe dyrekcje dróg publicznych są jednostkami budżetowymi.

Rejony tworzą fundusze: statutowy, rozwoju, nagród, socjalny, mieszkaniowy oraz efektów wdrożeń i załogi. Powstają one podobnie jak w przedsiębiorstwach, z zysku wypracowanego. Jest on znacznie wyższy, gdyż nie płać one podatku dochodowego. Fundusz rozwoju jest tworzony z: zysku do podziału, odpisów amortyzacyjnych, dotacji i funduszu rezerwowego dyrekcji okręgowych dróg publicznych. Takie rozwiązanie jest korzystne, gdyż umożliwia wspólne finansowanie przedsięwzięć technicznych drogownictwa ze zgrupowanych środków. Korzystny jest również obowiązujący system dotacji budżetowych. One są przekazywane na rachunek rejonów z góry, w okresach miesięcznych, w wysokości określonej planem. Rejony rozliczają się z dotacji na podstawie faktur, wynikających z postępu

<sup>8</sup> Por. K. K r a s s o w s k i, Zarządzanie gospodarką komunalną w Łodzi, niniejszy zeszyt, s. 32-34.



robót. Podstawową wadą omawianego systemu jest brak możliwości zasilenia finansowego z zewnątrz. Zaprzecza to możliwości swobodnej gry ekonomicznej.

Przeгляд systemów finansowych obowiązujących w drogownictwie pozwala stwierdzić, że żaden z nich nie uwzględnia specyfiki gospodarki drogowej. System budżetowy ułatwia wypełnienie funkcji administracyjnych zarządu drogami. Staje się jednak uciążliwy w wykonawstwie. Nie pobudza do działania, brak jest powiązania wyników pracy z płacami. W przedsiębiorstwie nie ma sprzyjających warunków do wypełniania funkcji administracyjnych zarządu drogami i wykonawstwa robót związanych z ich utrzymaniem i konserwacją. Zysk, który przedsiębiorstwo musi osiągnąć, może determinować jego działalność.

System finansowy obowiązujący w drogownictwie publicznym mógłby być zastosowany w drogownictwie komunalnym po dostosowaniu jego organizacji. Wojewódzkie dyrekcje musiałyby pracować jako jednostki budżetowe, a rejonów dróg miejskich powinny działać na zasadach ograniczonego rozrachunku gospodarczego. W tych warunkach wojewódzkie dyrekcje dróg miejskich, jako jedna wspólna wojewódzka organizacja, utraciłyby możliwości dysponowania środkami finansowymi, przeznaczonymi na działalność gospodarczą i płace.

Najważniejsze jednak są aktualne możliwości ludzkie. Każdy system, uwzględniający możliwości wzrostu potencjału ludzkiego i technicznego będzie sprzyjał realizacji coraz większych zadań w drogownictwie komunalnym.

## 2. Zarządzanie drogownictwem komunalnym w woj. łódzkim

### 2.1. Ogólne zasady organizacji w łódzkim drogownictwie miejskim

W łodzi, poczynając od 1 stycznia 1977 r. istniało jedno przedsiębiorstwo, Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Dróg i Mostów (WPDiM), obejmujące całe województwo. Miało ono 4 oddziały terenowe w łodzi, Aleksandrowie, Pabianicach i Zgierzu. Powołano je opierając

się na jednostkach drogowych, istniejących od 1975 r., tj. od utworzenia miejskiego województwa łódzkiego<sup>9</sup>. W WPDiM obowiązywał rozrachunek gospodarczy, a od 1982 r. jako przedsiębiorstwo użyteczności publicznej działało na podstawie zasady "3 S"<sup>10</sup>.

Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Dróg i Mostów w Łodzi jest przykładem prawidłowego wykorzystania formy przedsiębiorstwa i prerogatyw, wynikających z zasad reformy gospodarczej. Rozwinęło ono działalność gospodarczą, zapewniło odpowiedni poziom fachowy pracowników i umożliwiło wysokie wyposażenie techniczne. Brak pełnej realizacji społecznych oczekiwań nie był zależny od przyjętych w Łodzi form finansowania działalności drogowej.

Opierając się na organizacji i potencjale technicznym i ludzkim WPDiM w Łodzi 1 lipca 1987 r. powołało Wojewódzką Dyрекcję Dróg Miejskich (WDDM) w Łodzi<sup>11</sup>. Przedmiotem działania WDDM w Łodzi jest budowa, modernizacja, utrzymanie i ochrona dróg krajowych w granicach miast: Łodzi, Pabianic, Zgierza, z wyłączeniem dróg o przeważającym ruchu tranzytowym i obwodnic. Te same zadania Dyrekcja realizuje w odniesieniu do dróg wojewódzkich i lokalnych miejskich.

Realizując przedstawione cele WDDM:

- opracowuje projekty planów: rozwoju sieci drogowej oraz finansowych,
- pełni funkcje inwestora,
- prowadzi budowę, modernizację, utrzymanie i ochronę dróg oraz obiektów mostowych,
- modernizuje, utrzymuje i chroni urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- koordynuje roboty w pasie drogowym,
- instaluje oświetlenie ulic.

Roboty mogą być prowadzone własnymi brygadami lub zlecone obcym wykonawcom. W ramach wolnych mocy produkcyjnych Dyrekcja ma prawo wykonywać roboty drogowe i usługi na rzecz innych jednostek.

<sup>9</sup> Por. Krassowski, Zarządzanie gospodarką komunalną..., s. 50-51.

<sup>10</sup> Ustawa z dn. 25 września 1981 r. o przedsiębiorstwach państwowych (DzU nr 24 z 1981 r. poz. 122).

<sup>11</sup> Uchwała nr XXV/154/87 Rady Narodowej Miasta Łodzi z dn. 30 marca 1987 r. w sprawie zmiany nazwy Wojewódzkiego Przedsię-

Na zlecenie naczelników gmin, wykonuje roboty specjalistyczne (bitumiczne, betonowe i mostowe) na drogach gminnych.

Środki finansowe na realizację zadań Dyrekcja otrzymuje od władz terenowych. Wymagane jest uzgodnienie planu robót z terenowymi organami administracji państwowej o właściwości szczególnej do spraw gospodarki komunalnej stopnia podstawowego i wojewódzkiego (Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury Technicznej Urzędu Miasta Łodzi).

Wojewódzka Dyrekcja Dróg Miejskich przejęła sprawy administracji drogowej w pełnym zakresie odnośnie do dróg krajowych i wojewódzkich. Możliwość taka wynika z obowiązujących przepisów<sup>12</sup>. Niejednoznacznie sprawy te przedstawiają się w zakresie miejskich dróg lokalnych. W przypadku tych dróg istnieją wskazania w przepisach o przeznaczeniu środków finansowych uzyskiwanych od użytkowników dróg za ich naruszenie lub zajęcie. Organ administracji terenowej stopnia podstawowego, który administruje miejskimi drogami lokalnymi może wspomniane środki przeznaczyć na naprawy lub remonty tych dróg. Środki finansowe z naruszenia dróg krajowych i wojewódzkich przekazywane są do budżetu wojewódzkiego bez wskazania na jaki cel są one przeznaczone.

Swoje zadania WDDM w Łodzi realizuje przy pomocy służb techniczno-produkcyjnych.

W skład wojewódzkiej dyrekcji jako gospodarczej organizacji wielozakładowej wchodzi terenowe jednostki wykonawcze. Rejony dróg miejskich działają w: Łodzi, Aleksandrowie, Pabianicach i Żgierzu, w przyszłości działać też będą rejony specjalistyczne - Urządzeń Bezpieczeństwa Ruchu i Robót Mostowych. Obecnie wchodzi one jako komórki produkcyjne w skład Rejonu Dróg Miejskich w Łodzi. Rejony

---

biorstwa Dróg i Mostów w Łodzi i Zarządzenie nr 17/87 z dn. 5 czerwca 1987 r. Prezydenta Miasta Łodzi w sprawie zmiany nazwy Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Dróg i Mostów na Wojewódzka Dyrekcja Dróg Miejskich w Łodzi (nie publikowane).

<sup>12</sup> Upoważnienia mogą zostać przekazane za zgodą przełożonego. Kierownictwo WDDM, jako jednostka podporządkowana Radzie Narodowej Miasta Łodzi może z upoważnienia wydawać decyzje administracyjne. Ustawa z dn. 19 grudnia 1986 r. o zmianie ustawy o systemie rad narodowych i samorządu terytorialnego (DzU nr 47 z 1986 r. poz 227); por. również przyp. 4.



Siedziby obwodów drogowych w Rejonie Dróg Miejskich łodzi znajdują się w dzielnicach: Śródmieście, Górna, Polesie i Widzew. Rejon w Aleksandrowie ma obwody w Aleksandrowie i Ozorkowie; rejon w Pabianicach, w owym mieście i Rzgowie; siedzibami obwodów są również Zgierz oraz Stryków.

## 2.2. Charakterystyka dróg komunalnych w woj. łódzkim

Realizacja ustawy o drogach publicznych w znacznym stopniu zmniejszyła liczbę dróg, znajdujących się w zasięgu działania WDDM w łodzi. Aktualna długość dróg w jej eksploatacji wynosi 2163,5 km (pow. 15 973,7 tys. m<sup>2</sup>) i jest mniejsza o ponad 610 km. Zmiany te dotyczą dróg wojewódzkich. Poprzednio zaliczane były one do dróg lokalnych. W wyniku analizy funkcji tych dróg (eliminacja pojęcia dróg lokalnych) okazało się, że bliska połowa z nich nie spełniała roli i charakteru drogi wojewódzkiej. Dlatego przekazano je naczelnikom gmin jako drogi gminne.

T a b e l a 1

Drogi miejskie (ulice) w miastach woj. łódzkiego  
(stan 31 grudnia 1986 r.)

Miasta	Drogi			
	długość		powierzchnia	
	km	%	tys. m <sup>2</sup>	%
Aleksandrów	30,8	2,1	139,5	1,2
Głowno	68,4	4,7	408,2	3,5
Konstantynów	85,4	5,9	187,4	1,6
Łódź	947,0	65,1	8 404,6	72,5
Ozorków	46,2	3,2	160,0	1,4
Pabianice	122,8	8,5	540,1	4,7
Stryków	10,6	0,7	124,7	1,1
Zgierz	142,9	9,8	1 620,1	14,0
Razem	1 454,1	100,0	11 584,6	100,0

Ź r ó d ł o: Informacje Wojewódzkiej Dyrekcji Dróg Miejskich w Łodzi.

Tabela 2

Stan sieci drogowej (pod względem powierzchni) woj. łódzkiego  
w podziale na rejony dróg miejskich  
Wojewódzkiej Dyrekcji Dróg Miejskich w Łodzi

Kategoria drogi (ulicy)	Razem województwo		Łódź		Aleksandrów		Pabianice		Zgierz	
	powierzchnia w tys. m <sup>2</sup>	%	powierzchnia w tys. m <sup>2</sup>	%	powierzchnia w tys. m <sup>2</sup>	%	powierzchnia w tys. m <sup>2</sup>	%	powierzchnia w tys. m <sup>2</sup>	%
krajowa	1 241,6	100,0	912,2	73,5	-	-	116,1	9,3	213,3	17,2
Wojewódzka	3 147,5	100,0	340,5	10,8	825,9	26,2	730,0	23,2	1 251,1	39,8
Lokalna miejska	11 584,6	100,0	8 404,6	72,5	299,5	2,6	727,5	6,3	2 153,0	18,6
łącznie	15 973,7	100,0	9 657,3	60,5	1 125,4	7,0	1 573,6	9,9	3 617,4	22,6

Źródło: Informacje Wojewódzkiej Dyrekcji Dróg Miejskich w Łodzi.

Udział rejonów dróg miejskich  
Wojewódzkiej Dyrekcji Dróg Miejskich w eksploatacji poszczególnych kategorii dróg  
w 1986 r. (w %)

Kategoria drogi (ulicy)	Razem województwo		Łódź		Aleksandrów		Pabianice		Zgierz	
	długość	powierzchnia	długość	powierzchnia	długość	powierzchnia	długość	powierzchnia	długość	powierzchnia
Krajowa	3,9	7,8	5,7	9,5	-	-	2,7	7,4	2,9	5,9
Wojewódzka	28,9	19,7	6,3	3,5	68,1	73,4	40,1	46,4	51,1	34,6
Lokalna miejska	67,2	72,5	88,0	87,0	31,9	26,6	57,2	46,2	46,0	59,5
Łącznie drogi	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Źródło: Obliczenia własne na podstawie informacji rys. 2 i tab. 2.





Rys. 2. Stan sieci drogowej w poszczególnych rejonach dróg miejskich w Wojewódzkiej Dyrekcji Dróg Miejskich w Łodzi (stan 31 grudnia 1986 r.)

W tej sytuacji nastąpiła zmiana udziału poszczególnych kategorii dróg (według nowej nomenklatury), którymi zajmuje się WDDM. W każdym przypadku największy udział stanowiły i stanowią drogi (uli-

ce) miejskie (60,9% i 72,5% powierzchni). Poważnie zmniejszyła się długość dróg wojewódzkich (dawniej lokalnych). Poprzednio stanowiły one 44,7%, a obecnie 28,9% ogólnej długości dróg eksploatowanych w WDDM.

Największy jest udział lokalnych dróg miejskich. Długość i powierzchnie dróg miejskich w poszczególnych miastach przedstawia tab. 1. Najmniej tych dróg mają Aleksandrów i Stryków.

Rodzaje dróg w woj. łódzkim, w podziale na rejony dróg miejskich (RDM), przedstawia rys. 2. Wielkość rejonów jest niejednolita (por. tab. 2). Największym rejonem jest Łódź. Eksploatuje on ponad 60% powierzchni wszystkich dróg, w tym aż 73,5% dróg krajowych pozostających w gestii władz terenowych. Do najmniejszych należy Rejon w Aleksandrowie (7,0% dróg). Najwięcej dróg lokalnych miejskich eksploatuje RDM w Łodzi. Rejon dróg miejskich w Aleksandrowie w swoim zasięgu działania nie posiada dróg o charakterze krajowym (por. tab. 3).

Obszar działania RDM jest podobny jak poprzednio działających oddziałów. Natomiast z poprzedniego Oddziału w Łodzi wydzielone zostały rejony specjalistyczne.

T a b e l a 4

Realizacja zadań produkcyjnych i środki w 1986 r.  
według rejonów dróg miejskich  
Wojewódzkiej Dyrekcji Dróg Miejskich w Łodzi

Rejony dróg miejskich	Sprzedaż w mln zł	Wartość produkcji własnej (masa bitumiczna) w mln zł	Wartość brutto środków trwałych w mln zł	Zatrudnienie liczba osób
Łódź	246,3	5,3	28,6	86
Aleksandrów	117,6	52,4	41,9	34
Pabianice	207,7	61,3	48,6	47
Zgierz	233,3	101,6	49,7	39

Ź r ó d ł o: Informacje Wojewódzkiej Dyrekcji Dróg Miejskich w Łodzi.

Charakterystykę wykonanych zadań i posiadanych środków w podziale na RDM w woj. łódzkim (nowa nomenklatura) przedstawia tab. 4.

Zgodnie z oczekiwaniami, pod względem sprzedaży i zatrudnienia, największym rejonem jest Łódź. W tym Rejonie produkuje się niewiele masy bitumicznej. Największym w tym zakresie producentem jest Rejon Zgierz (blisko 50% tej masy). Mimo niewielkiego zatrudnienia omawiany Rejon prowadzi znaczną sprzedaż. Podane wskaźniki uniemożliwiają porównanie zatrudnienia i wartości środków trwałych z wysokością sprzedaży i potencjalnymi zadaniami rzeczowymi (powierzchnia dróg w eksploatacji).

Poza wykonawstwem rejony zajmują się również wieloma dodatkowymi zadaniami. Czynności związane z administracją dróg oraz koordynacją przebudowy układów drogowych tym bardziej uniemożliwiają porównywalność zadań z efektami między rejonami dróg miejskich.

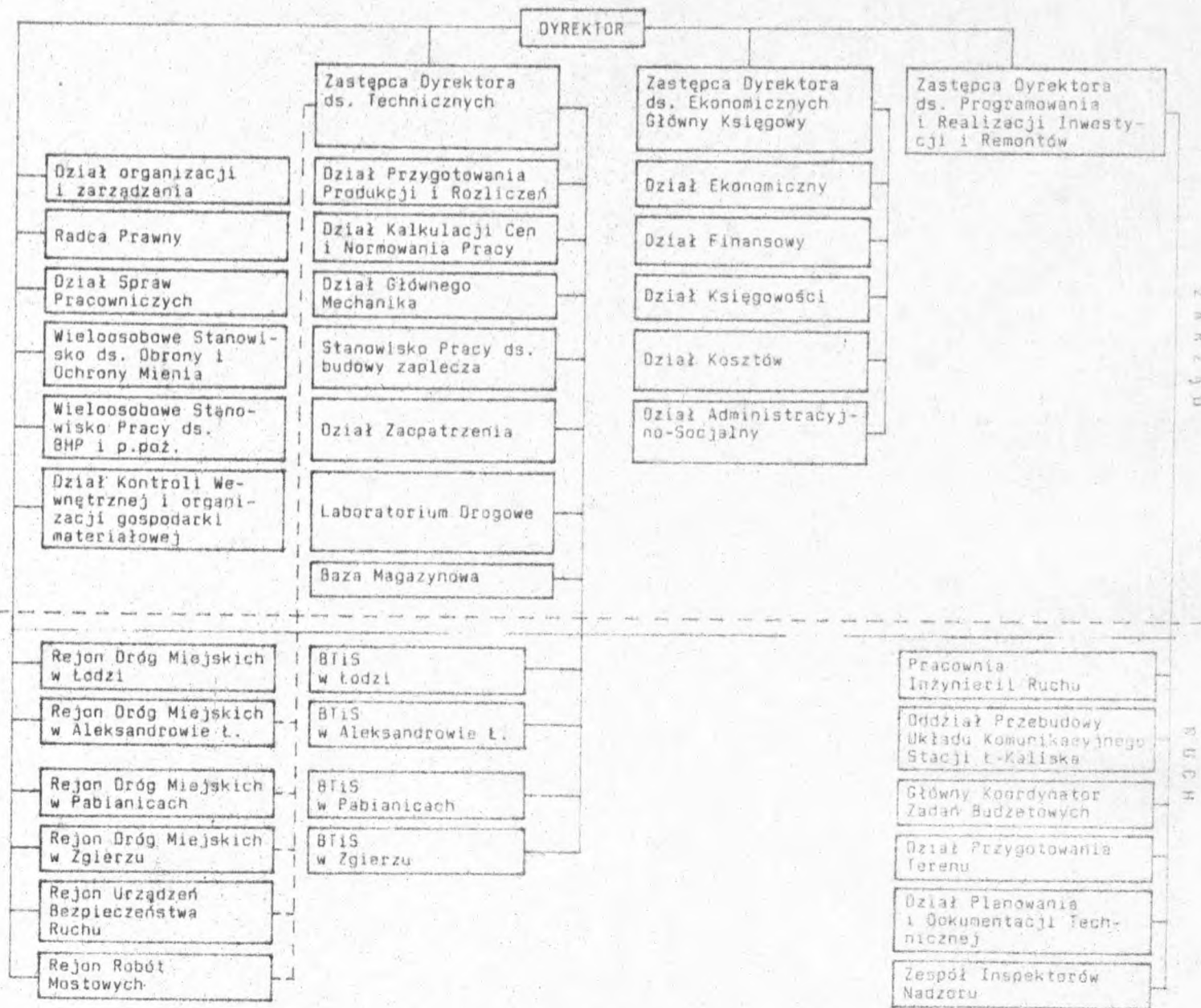
W rejonach specjalistycznych występuje niewielkie zatrudnienie i mała stosunkowo wartość sprzedaży. W 1986 r. obecny Rejon Urządzeń Bezpieczeństwa Ruchu zatrudniał 46 osób i uzyskał sprzedaż w wysokości 118 mln zł. Rejon Robót Mostowych zatrudniając 10 osób sprzedał produkcję o wartości 8 mln zł.

### 2.3. Organizacja wewnętrzna Wojewódzkiej Dyrekcji Dróg Miejskich w Łodzi

Zadania WDDM realizowane są przez komórki zarządu i ruchu. O organizacji wewnętrznej Dyrekcji informuje rys. 3. Tu omówione zostaną tylko te komórki organizacyjne, które wiążą się z realizacją podstawowych zadań WDDM.

Z zagadnień dotyczących zarządu przedsiębiorstwa należy zwrócić uwagę na zadania Działu Głównego Mechanika i Laboratorium Drogowego. Są one ściśle związane z zapewnieniem realizacji zadań jednostek ruchu.

Dział Głównego Mechanika zajmuje się problematyką transportu i sprzętu, techniką oraz energetyką. Organizuje on i kontroluje działalność terenowych baz transportu i sprzętu zlokalizowanych razem



Rys. 3. Schemat organizacyjny Wojewódzkiej Dyrekcji Dróg Miejskich w Łodzi

z rejonami dróg miejskich. Wartość taboru i sprzętu zgrupowana w tych bazach wynosi blisko 250 mln zł. Zatrudniają one 206 pracowników i realizują na rzecz rejonów usługi sprzętowe i transportowe; prowadzą również we własnych warsztatach ich remonty planowo-zapobiegawcze, bieżące i awaryjne. Stwarzają także warunki garażowania i konserwują eksploatowane jednostki.

Dział Głównego Mechanika inicjuje nowe rozwiązania techniczno-technologiczne z zakresu techniki drogowej; prowadzi szkolenie techniczne i zakupy oraz likwidację maszyn i urządzeń. Kieruje też oraz nadzoruje problematykę z zakresu elektryczności, energetyki i ciepłownictwa.

Laboratorium Drogowe prowadzi badania jakości i przydatności materiałów stosowanych w budowie i utrzymaniu dróg. Projektuje również skład mieszanek bitumicznych i betonowych oraz zapewnia bieżącą kontrolę robót drogowych. Laboratorium sporządza dokumentację w zakresie geologii inżynierskiej i surowców.

Zadania podstawowe w drogownictwie komunalnym wykonują rejon dróg miejskich i obwody. W każdym rejonie występuje stanowisko pracy ds. utrzymania i budowy dróg (w Łodzi dział), zakład produkcji i robót bitumicznych oraz obwody.

Stanowisko pracy ds. utrzymania i budowy dróg organizuje, koordynuje i nadzoruje całokształt działalności rejonu. Prowadzi kontrolę organizacji pracy oraz rozlicza materiałowo-finansowo poszczególne roboty. Pracownicy tej komórki przeprowadzają okresowe przeglądy stanu nawierzchni ulic i dróg oraz urządzeń drogowych. Uzgadniają projekty planów z władzami i prowadzą ewidencję ulic i urządzeń oraz opiniują projekty związane z naruszeniem nawierzchni w pasach ulicznych. Zakład produkcji i robót bitumicznych wytwarza masy i układa z nich nawierzchnię. Wykonuje również remonty i konserwację tych nawierzchni.

Obwody dróg miejskich przeprowadzają przeglądy stanu dróg oraz urządzeń drogowych i wykonują remonty oraz konserwują nawierzchnię (poza bitumiczną) dróg i chodników. Do obwodu należy również wprowadzenie wykonawców, naruszających lub zajmujących nawierzchnie ulic. Kontrolują także i przeprowadzają odbiór terenu po tych robotach.

W RBM w Łodzi występuje również dział Koordynacji Robót Drogowych i Usług. Do podstawowych jego zadań należy koordynacja robót w pasach ulic m. Łodzi. W tym celu są:

- opracowywane roczne harmonogramy robót, wymagających zajęcia lub rozkopania nawierzchni,
- załatwiane wnioski dotyczące naruszenia nawierzchni,
- wydawane zezwolenia na zajęcie terenu w pasach ulicznych dla realizacji uzbrojenia podziemnego.

Uzupełniającym zadaniem działu, jest naliczanie opłat, ewentualnie kar umownych za zajęcie terenu w pasie ulicy.

Rejon (Zakład) Urządzeń Bezpieczeństwa Ruchu zajmuje się wszelkimi urządzeniami gwarantującymi bezpieczeństwo na drogach. Prowadząc ewidencję urządzeń kontroluje ich stan techniczny oraz wykonuje niezbędne roboty i naprawy. W swoim zakresie działania Rejon ściśle współpracuje z Wydziałem Komunikacji Urzędu Miasta Łodzi.

Rejon (Grupa) Robót Mostowych wykonuje remonty i konserwuje obiekty mostowe, przepusty i inne urządzenia inżynierskie drogownictwa komunalnego. W przypadku realizowania robót przez innych wykonawców przygotowuje warunki formalne i techniczne, umożliwiające ich wejście w teren. Rejon odpowiadając za omawiane obiekty prowadzi również ich ewidencję i okresowe przeglądy techniczne.

WDDM jest inwestorem zastępczym przebudowy układu drogowego i budowy obiektów inżynierskich w województwie. Zadania te prowadzi odpowiednio komórki organizacyjne Dyrekcji. Rodzaj owych komórek zależy od aktualnych potrzeb, wynikających z wielkości zadań.

Poza tym w Dyrekcji działa główny koordynator zadań budżetowych i Pracownia Inżynierii Ruchu. Koordynator zadań budżetowych organizuje, kieruje i nadzoruje prace związane z przygotowaniem planów robót finansowych ze środków budżetowych. Zapewnia również ich rozliczenie.

Pracownia Inżynierii Ruchu prowadzi stałe pomiary ruchu drogowego. Analizując istniejącą organizację ruchu opracowuje projekty jej usprawnienia. Przygotowuje również projekty organizacji ruchu na czas budowy lub przebudowy układu drogowego. Opierając się na posiadanych materiałach źródłowych Pracownia przedstawia koncepcje



przebudowy układu drogowego oraz opracowuje projekty techniczne drobnych usprawnień tego układu.

Prawidłowa organizacja wewnętrzna zapewnia lepsze i bardziej skuteczne realizowanie zadań. Omawiana tu organizacja w miarę jej konfrontowania z zadaniami może ulegać odpowiednim do potrzeb zmianom. Tym bardziej, że oparto ją na rozwiązaniach istniejących w byłym WPDiM. Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Dróg i Mostów działało w innych warunkach formalnych i realizowało nieco inne zadania.

### 3. Wybrane problemy eksploatacji drogownictwa komunalnego

Na prawidłową eksploatację (utrzymanie) dróg wpływa wiele czynników. Wydaje się, że w aktualnych uwarunkowaniach techniczno-ekonomicznych do istotnych czynników należy koordynacja robót drogowych i możliwości wzrostu środków finansowych na rozbudowę układów drogowych i utrzymanie stanu technicznego nawierzchni i urządzeń ulicznych.

W toku normalnej eksploatacji urządzenia podziemne i nadziemne oraz nawierzchnie uliczne zużywają się, a niekiedy ulegają awariom, wymagają więc konserwacji i remontów. Budowa i remont urządzeń podziemnych z reguły powoduje naruszenie nawierzchni ulicznych. Modernizacja dróg wywołuje zaś niezbędność przebudowy istniejącego układu urządzeń podziemnych.

W podejmowanych przy tej okazji działaniach występują kolizje interesów oraz uciążliwość dla mieszkańców. W takiej sytuacji działania te powinny być skoordynowane. Dotychczasowe formy organizacji robót drogowych nie zapewniają osiągnięcia podstawowych celów koordynacji. Dotychczas nie następuje:

- ograniczenie do minimum wszelkich zakłóceń ruchu drogowego,
- skrócenie okresu utrudnień, wynikających z prowadzenia robót,
- uzgodnienie możliwie najkorzystniejszych warunków realizacji prac, uwzględniających interes ogólnospołeczny i bezpośrednich realizatorów,



- uzyskanie efektów ekonomicznych przez zmniejszenie strat towarzyszących realizacji robót w pasie ulicznym.

Nieograniczonemu zajmowaniu terenów w pasie drogowym w pewnym stopniu przeciwdziałają wprowadzone opłaty. Ich wielkość zależy od powierzchni, stawki opłaty i liczby dni, na które zajęty został pas drogowy. Przy naruszeniu nawierzchni, na które wydano zezwolenie, stawka opłaty za każdy dzień zajęcia  $1 \text{ m}^2$  pasa dróg krajowych i wojewódzkich wynosi 0,5% ceny zbytu 1 tony asfaltu. Opłaty te dotyczą jezdni i torowisk tramwajowych. Dla pozostałych elementów pasa drogowego stawki są o połowę niższe. Przy zajęciu jezdni drogi krajowej opłata zostaje podwyższona o ryczałt za utrudnienie w ruchu. Opłata za każdy dzień zajęcia  $1 \text{ m}^2$  pasa drogowego pozostałych dróg publicznych (drogi lokalne miejskie i gminne) wynosi 0,25% ceny zbytu 1 tony asfaltu. Omówione opłaty pobierane są także w przypadku zajęcia pasa drogowego na czas usunięcia awarii urządzeń podziemnych i nadziemnych. Zajęcie pasa drogowego w takiej sytuacji nie wymaga zezwolenia zarządu drogi.

Ponadto zarząd drogi upoważniony został do pobierania jednorazowej opłaty za umieszczenie w pasie drogowym urządzeń nie związanych z funkcjonowaniem drogi. Opłata za  $1 \text{ m}^2$  powierzchni rzutu poziomego drogi wynosi: w granicach administracyjnych miast - 50% ceny  $1 \text{ m}^2$  działki budowlanej, obowiązującej w dniu wydania zezwolenia.

Za zajęcie bez zezwolenia pasa drogowego lub umieszczenie w nim urządzeń zarząd drogi pobiera kary pieniężne w wysokości dziesięciokrotnej opłaty za zajęcie pasa drogowego na podstawie zezwolenia<sup>13</sup>.

Ocena stosowania tych obciążeń wykazała, iż pobierane opłaty są zbyt wysokie. W tej sytuacji obniżono je o:

- 99% w stosunku do robót wykonywanych w czynach społecznych,
- 90% w stosunku do remontów i nowego budownictwa mieszkaniowego, urządzeń energetycznych, ciepłowniczych, wodociągowych, ka-

<sup>13</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 24 stycznia 1986 r. w sprawie wykonania niektórych przepisów ustawy o drogach publicznych (DzU nr 6 z 1986 r. poz. 33).

nalizacyjnych, melioracyjnych oraz umieszczenia tymczasowych punktów handlowych, gastronomicznych i uslugowych,

- 75% w pozostałych przypadkach.

W niezmierniej wysokości pozostawiono kary za zajęcie drogi bez zezwolenia<sup>14</sup>.

Zarząd drogi może korzystać ze świadczeń na rzecz utrzymania dróg przez jednostki gospodarki uspołecznionej. W przypadku, gdy środki techniczne mające przeciwdziałać zagrożeniu lub przerwaniu komunikacji, którymi zarząd drogi dysponuje, są niewystarczające, wojewoda może wprowadzić obowiązek świadczeń rzeczowych. Umożliwiają one dyspozycję środkami transportowymi, sprzętem budowlanym. Mogą również polegać na świadczeniu usług przewozowych. Wszystkie te usługi są finansowane przez zarząd drogi.

Opłaty i kary pobierane za zajęcie pasa drogowego lub umieszczenie w nim urządzeń powiększają fundusz gminny lub miejski<sup>15</sup>. Zwiększają je również opłaty pobierane za przejazdy pojazdów samochodowych, zarejestrowanych w kraju, o gabarytach i ciężarze przekraczającym dopuszczalne normy<sup>16</sup>. Gromadzony w ten sposób fundusz gminny powiększa środki na finansowanie drogowictwa komunalnego.

Wprowadzenie omówionych poprzednio opłat wpłynęło na ograniczenie zajmowania pasa drogowego. Nadal jednak jest on zajmowany. Dlatego koordynacja robót drogowych jest ciągle niezbędna.

Prawidłowa koordynacja robót powinna doprowadzić do:

- uzgodnienia wieloletnich i rocznych planów zamierzeń inwestycyjnych i remontowych różnych inwestorów,
- ustalenia prawidłowej kolejności i terminów wykonania robót, celem wyeliminowania lub co najmniej ograniczenia możliwości powstawania kolizji w czasie,

<sup>14</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 8 grudnia 1986 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wykonania niektórych przepisów ustawy o drogach publicznych (DzU nr 48 z 1986 r. poz. 239).

<sup>15</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 6 lutego 1987 r. w sprawie przeznaczenia opłat i kar pieniężnych za zajęcie pasa drogowego (DzU nr 4 z 1987 r. poz. 24).

<sup>16</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 5 grudnia 1986 r. w sprawie opłat drogowych (DzU nr 48 z 1986 r. poz. 238).

- ustalania warunków realizacji robót w terenie oraz kontroli ich przestrzegania przez wykonawców.

Z koordynacją robót w pasie drogowym wiąże się problematyka remontów i konserwacji nawierzchni. Czynnościami tymi zajmuje się w miastach wiele jednostek. Również przedsiębiorstwa wykonawcze urządzeń podziemnych posiadają specjalistyczne brygady drogowe do napraw nawierzchni ulic, które naruszają w trakcie robót remontowych i inwestycyjnych. W takiej sytuacji brak jest jednego gospodarza tej nawierzchni w mieście.

Najlepiej prawidłową konserwacją są w stanie zapewnić rejony dróg miejskich, które również prowadzą koordynację robót w pasie drogowym. Jednoski te specjalizują się w:

- konserwacji i remontach ulic miejskich i wewnątrzsiedlowych,
- naprawach naruszonych nawierzchni, po robotach remontowych i inwestycyjnych na sieci przewodów podziemnych.

Naprawa jezdni, wykonywana odpłatnie przez rejony dróg miejskich może najlepiej zapewnić właściwą jakość ulic.

Działanie takie umożliwi również:

- połączenie tych robót z eksploatacją dróg,
- specjalizację w drobnych robotach remontowych,
- nadzorowanie i bezpośrednie oddziaływanie na inwestorów,
- powiązanie funkcji napraw z wydawaniem pozwoleń na roboty.

W miastach woj. łódzkiego w 1986 r. wydano 1605 zezwoleń na naruszenie lub zajęcie pasa drogowego. Niestety rejony dróg miejskich tylko w niewielkim zakresie współdziałały z wykonawcami prac w pasie drogowym. Dotychczas na ich zlecenie rejony wykonują jedynie roboty asfaltowe, których zakres wyniósł ok. 0,5% całości prze-robu. Pozostałe prace realizują inni wykonawcy we własnym zakresie.

#### Podsumowanie

Przedstawione rozważania obejmują głównie problemy organizacji drogownictwa komunalnego woj. łódzkiego. Aktualne rozwiązania organizacyjne wynikają w pewnym sensie z uwarunkowań historycznych.

Sieć drogowa Łodzi kształtowała się razem z rozwojem przestrzennym tego miasta. Ma ona więc takie same wady, jak kształt przestrzenny Łodzi, powstający stosunkowo burzliwie i nie zawsze zgodnie z wymaganiami perspektywicznymi.

W takiej sytuacji organizacja drogownictwa komunalnego ma szczególne znaczenie. Sprawność działań eksploatacyjno-administracyjnych umożliwia prawidłowe wypełnianie funkcji drogi - ułatwia szybsze i wygodniejsze połączenia odległych dzielnic Łodzi i miast woj. łódzkiego.

Nowa ustawa drogowa porządkująca klasyfikację dróg zwiększyła jednocześnie obowiązki zarządcy drogi. Powołanie jednego organu naczelnego w drogownictwie - Ministra Transportu, Żeglugi i Łączności, ułatwia realizację ustawy i umożliwia ujednoczenie organizacji drogownictwa komunalnego we wszystkich województwach. Pozostawienie jednak drogownictwa miejskiego w województwach w pionie komunalnym może uniemożliwić właściwą politykę drogową tegoż ministra.

Powołanie wojewódzkich dyrekcji dróg miejskich prawdopodobnie w konsekwencji wpłynie korzystnie na usprawnienie zarządzania i eksploatację dróg komunalnych. Wywołuje jednak niezadowolenie bezpośrednich zarządców drogi - administracji terenowej stopnia podstawowego. Obawia się ona, że przekazując do WDDM własne wykonawstwo nie będzie miała wpływu na zakres robót wykonywanych w terenie. Należy jednak sądzić, iż głównym hamulcem wzrostu (a może nawet utrzymania obecnego poziomu) robót drogowych będą środki finansowe.

Wybór zasad finansowych wojewódzkich dyrekcji dróg miejskich może mieć duże znaczenie dla ich działalności. Stworzenie łatwych warunków finansowych (jednostka budżetowa) wpłynie na osłabienie efektywności pracy, nie zwiąże wyników z efektami, nie będzie bodźcem do wzrostu zadań. Uniemożliwi również przejęcie zakładów drogowych z przedsiębiorstw gospodarki komunalnej i mieszkaniowej. W wielu województwach powołane WDDM są finansowane z budżetu i nie są zainteresowane posiadaniem własnego wykonawstwa.

Zakres działania wojewódzkich dyrekcji musi ulegać zmianom,

gnyż przy ich powoływaniu nie uwzględniono wszystkich zadań. Świadczy o tym również przykład woj. łódzkiego.

Oczekiwania władz i społeczeństwa, iż po powołaniu wojewódzkich dyrekcji dróg miejskich sytuacja drogownictwa komunalnego radykalnie się poprawi mogą się nie spełnić. Poza decyzjami administracyjnymi, powołującymi te jednostki, muszą być zapewnione środki techniczne i finansowe na realizację zadań przez WDDM.

Ksawery Krassowski, Maria Dobrodziej

#### ORGANIZATIONAL PROBLEMS OF THE COMMUNAL ROAD-BUILDING SYSTEM IN ŁÓDŹ

Against the background of the organizational situation in Poland the article discusses solutions adopted in the administrative province of Łódź. It describes in a bigger detail directly production activities, scope and other forms of activity of the Regional Management of Urban Roads in Łódź.

A major barrier to development of the communal road-building system are financial and technical resources. The local authorities owing to fees collected for use of roads have a possibility of increasing their financial resources.