Drogowiec. Co to znaczy?

Utworzono: środa, 25, luty 2015 10:23



Życiorysy wielu inżynierów budownictwa drogowo-mostowego na pewno mogą być doskonałymi motywami na fabuły filmowe. Konstruktorzy drogowych traktów i przepraw musieli bowiem nie tylko posiadać wyobraźnię wizjonera. Musieli się też wykazać nieprzeciętną wiedzą oraz niebywałą determinacją w urzeczywistnianiu technicznych marzeń, jak również ogromną siłą perswazji, przekonującą decydentów, by desygnowali publiczne pieniądze na realizację ich śmiałych projektów.

W historii inżynierii drogowej nie brakuje przykładów ludzi, którym za wizjonerstwo - i dzięki temu dokonany w technice kolejny skok cywilizacyjny - przyszło zapłacić wysoką cenę. Abraham Darby III - pomysłodawca pierwszego mostu żeliwnego, wzniesionego nad rzeką Severn (pn.-zach. Anglia), niemal przypłacił jego budowę bankructwem. W kosztorysie przedsięwzięcia nie policzono przyczółków i montażu, co znacznie podniosło pierwotnie zakładane nakłady. Joseph Strauss z kolei zdrowiem przypłacił budowę najsłynniejszego obecnie na świecie mostu wiszącego Golden Gate Bridge (ang. złota brama) w San Francisco.

W służbie rozwoju dróg

W polskiej historii nowożytnego budownictwa drogowo-mostowego również nie brakuje postaci inżynierów, którzy z poświęceniem oddali się swoim zawodowym obowiązkom. Może w dziejach nie zapisali się tak spektakularnymi projektami, jak te wcześniej przytoczone. W Polsce, targanej dziejowymi wydarzeniami, niewątpliwie warto przypomnieć zasługi, jakie drogownictwo odniosło w odbudowie i unowocześnianiu kraju.

Dla współczesnego drogownictwa i obecnego kształtu krajowej sieci drogowej

Phoca PDF

szczególne znaczenie miał okres międzywojenny, a więc pierwsze lata po odzyskaniu niepodległości. Wtedy najważniejszą rolę odegrał profesor Melchior Władysław Nestorowicz. Od 1921 roku pełnił funkcję dyrektora Departamentu Drogowego w Ministerstwie Robót Publicznych. Był on autorem trzech zasadniczych dla polskiego drogownictwa ustaw: o budowie i utrzymaniu dróg publicznych (regulacja uchwalona w 1920 r. obowiązywała aż do 1962 r.), o przepisach porządkowych na drogach publicznych (1921 r.) oraz o Państwowym Funduszu Drogowym (1932 r.). Jego zasługą jest ujednolicenie struktur administracji drogowej i połączenie odmiennych systemów komunikacyjnych, wcześniej funkcjonujących pod zaborami. Profesor był też założycielem i prezesem Stowarzyszenia Członków Polskich Kongresów Drogowych. Na Politechnice Warszawskiej kierował katedrą na Wydziale Inżynierii Lądowej. Na tej uczelni wcześniej obronił pracę habilitacyjną „Sprawa drogowa w Polsce”. Ponadto kierował pracami pierwszej w kraju jednostki zajmującej się technologiami drogowymi, tj. Drogowym Instytutem Badawczym (do jego tradycji nawiązał powołany w 1955 r. Instytut Badawczy Dróg i Mostów).

Drogownictwo w pierwszym dziesięcioleciu wolnej Polski było branżą, która w istotny sposób wpływała na rozwój odradzającej się narodowej gospodarki. Co prawda w przypadku zasadniczej sieci drogowej prowadzono mało prac inwestycyjnych, raczej kładziono nacisk i kierowano starania na utrzymanie w dobrym stanie technicznym istniejące szlaki. Za to samorządy (przede wszystkim powiatowe) postawiły na nowe budowy. Na przykład w 1928 roku państwo budowało 180 km dróg, a samorządy – 900 km. Rozwój motoryzacji natomiast wymusił postęp technologiczny. Dokonywane już w tym czasie pomiary ruchu wskazywały na rosnący udział samochodów, a więc tym samym na konieczność budowania dróg tzw. ulepszonych.

Odbudowa i odrabianie zaległości cywilizacyjnych

Po II wojnie światowej drogowym wyzwaniem stało się ponowne scalenie odrębnych jakościowo systemów transportowych, tj. ziem odzyskanych i wschodnich obszarów kraju. Początkowo prace koncentrowały się na odbudowach, a potem ruszyły intensywne roboty modernizacyjne i rozbudowy sieci. Po trzydziestu pięciu latach od zakończenia wojny Polska posiadała 54 tys. km wybudowanych dróg i 87 tys. km zmodernizowanych oraz 127 km autostrad. Po przemianach polityczno-ustrojowych lat 80. ubiegłego wieku w drogowym bilansie zapisano 216 tys. km dróg, w tym 181 tys. km o nawierzchni utwardzonej.

Niestety, w latach 90. ubiegłego stulecia, a więc w pierwszych latach funkcjonowania kraju w nowym ustroju polityczno-gospodarczym i administracyjnym, drogownictwo popadło w głęboki kryzys. Brak środków finansowych spowodował destrukcję istniejącej sieci drogowej. Dopiero nowy impuls rozwojowy przyszedł wraz z wstąpieniem Polski do Unii Europejskiej i uzyskaniem dostępu do środków unijnych funduszy. Warto przypomnieć, że w bilansie z czasów akcesji jako mankamenty naszej sieci drogowej wymieniano niską nośność, wysokie zagrożenie wypadkowe i brak systemu połączeń autostradowych i ekspresowych.

Jak drogowcy zmienili rzeczywistość?

Z tej perspektywy obecna jakość dróg świadczy o ogromnym skoku rozwojowym. Przypomnijmy, że na koniec zeszłego roku długość sieci dróg szybkiego ruchu w Polsce przekroczyła 3000 km (1553 km autostrad i 1472 km tras ekspresowych). Samorządy nie pozostały w tyle. Jednak, jak w przypadku miast, trudno mówić o unowocześnianiu ich układów drogowych podając globalne liczby obrazujące przyrost dróg w dobrym stanie technicznym. Takich zestawień statystycznych brakuje. Analizując jednak wydatki inwestycyjne na drogi wyraźnie widać, że stanowią one znaczny udział w miejskich budżetach. W minionym dziesięcioleciu, miasta nadganiając wieloletnie zaniedbania w infrastrukturze technicznej, inwestowały nawet 30-40 procent swoich budżetów, w tym większość środków inwestycyjnych kierowana była na projekty drogowe. W tej chwili w dziedzinie drogownictwa wydatki miast ponoszone są nie tyle na nowe drogi, co raczej na systemy usprawniające i upłynniające ruch na istniejącej sieci.

W ostatnich latach również ogromne zadanie do wykonania miały samorządy województw i powiatów, które reformą administracyjną przejęły odpowiednio drogi krajowe o najniższym standardzie technicznym i drogi wojewódzkie, których bolączką w poprzednim systemie ustrojowym było stałe niedoinwestowanie. Dzisiaj większość tych tras ma nowe nawierzchnie, wiele dróg uległo gruntownej przebudowie, powstały też nowe trasy, przede wszystkim odciążające centra miejscowości.

Zawód drogowiec: rzemiosło czy misja?

Nawet więc narzekając na brak dostatecznego finansowania dróg trudno nie dostrzec, że przemieszczanie się po kraju staje się łatwiejsze i wygodniejsze. Na pewno jest to efektem świadomości państwowych i samorządowych decydentów, którzy zgodnie z potrzebami rozwijającej się gospodarki i oczekiwaniami społeczeństw asygnowali środki na poprawę połączeń transportowych. A jaka w tym była zasługa inżynierów drogowców? Czy społeczeństwo dostrzega rangę ich pracy? Słowniki języka polskiego podają, że drogowiec to osoba pracująca przy budowie, naprawie lub utrzymaniu dróg. Definicja jest dość sucha i skąpa, a więc na pewno nie oddająca złożoności działań branży drogowej i zatrudnianych w niej fachowców. Mało tego, podbudowaniu branżowych zasług nie sprzyja powszechnie cytowane przy różnych okazjach – i to nie koniecznie w sytuacjach zimowych kataklizmów – stwierdzenie, że „drogowcy znów zaspali”.

Czy zatem łatwo być drogowcem? Czy zawód drogowca jest rzemiosłem, jak wiele innych fachów, czy misją wymagającą więcej niż solidnego wywiązywania się ze swoich obowiązków? - Dla mnie jest misją - odpowiada Krzysztof Piękoś, dyrektor Powiatowego Zarządu Dróg w Strzyżowie (woj. podkarpackie). - Bo jestem „zakręcony” w tym co robię. W chęci zmieniania rzeczywistości plasuję się wręcz na granicy pracoholizmu. I udaje się zmieniać drogi, co daje mi satysfakcję. Ale sam nic bym nie zrobił. To udaje się dzięki temu, że większość osób z którymi współpracuję ma podobne do mojego podejście i postrzeganie, a także takie same dążenia. Mam

Phoca PDF

tu na myśli moich przełożonych. Jeśli władza, a więc starosta, akceptuje to co się robi, to w tym jest co najmniej połowa drogowego sukcesu - podkreśla Krzysztof Piękoś. Czy również tę akceptację można odnaleźć w odbiorze społecznym drogowych działań? - Tak pół na pół - stwierdza dyrektor. - To wynika z tego, że drogowa poprzeczka jest stawiana coraz wyżej i by jej sięgnąć musimy ścigać się z różnymi przeciwnościami. Ale generalnie w społeczeństwie spotykam się z pozytywnym oddźwiękiem jeśli chodzi o to, co robimy na drogach - zaznacza Krzysztof Piękoś.

Wysokim wymaganiom i oczekiwaniom społecznym muszą też sprostać drogowcy miejscy. W codziennej pracy odczuwają presję mieszkańców, by jezdnie były czarne gdy sypie śnieg, by miasto się nie korkowało w godzinach szczytu gdy trzeba zdążyć do pracy, by jezdnie były równe i nie było wyrw zagrażających zawieszeniu auta. Ale nie brakuje też okazji, by drogowcy poczuli, że ich praca jest ważna. Mieszkańcy miasta również dostrzegają, że wokół nich coś się zmienia i poprawia na lepsze. Doceniają, gdy po trudach przeciskania się remontowanymi ulicami czy objazdami, nagle otrzymują komfortową ulicę.

Misja i pasja drogowego specjalisty

Komentuje **Anna Gieczewsk**a - dyrektor Powiatowego Zarządu Dróg w Ostrzeszowie (woj. wielkopolskie):

- Praca drogowca jest rzemiosłem i misją równocześnie. Misja oznacza to, że w ten zawód w całą swoją pasję i posiadane umiejętności, a nawet własne życie i zdrowie. Drogownictwo p jest służbą. Nie robimy czegoś co służy wyłącznie nam samym, lecz ogółowi - temu nie tylk społeczności lokalnej, ale również ponadlokalnej. Ale drogownictwo jest też poważnym rzem Im dłużej pracuje się w drogownictwie, tym więcej gromadzi się doświadczeń i nabywa prak umiejętności. W efekcie od poznania podstawowych arkanów pracy drogowca przechodzi si poziomu rzeczoznawcy potrafiącego na przykład bezbłędnie zdiagnozować przyczyny spęka nawierzchni bądź uaktywnienia się osuwisk, określić powody powstawania kolein bądź osad mostów w wyniku działania jakiś wód gruntowych czy wysadzin. W drogownictwie rzemiosło istotne, bo przecież trzeba wiedzieć jak coś naprawić i jak skutecznie przywrócić do pierwot stanu. Jednak bez pasji tego zawodu nie będzie się dobrze wykonywać. Uważam, że pasja w drogowców jest dużo większa w porównaniu z innymi branżowymi specjalnościami. Bo nie z zmian administracyjnych i reorganizacji struktur drogowcy są zawsze razem, są skonsolidow wzajemnie się wspomagają wymieniając doświadczeniami.

Jestem z wielopokoleniowej rodziny drogowców. Drogowcem był mój ojciec i jego brat, drog był też mój dziadek ze strony matki. Ojciec i jego brat należeli do pierwszych roczników dro którzy po wojnie ukończyli Politechnikę Poznańską – ojciec w 1955 roku, a wujek w 1953 rok było o tyle lepiej, że wszystkie drogi były państwowe, nie było też tulu przepisów, wymagań obwarowań. Po prostu - trzeba było budować i utrzymywać. Nikt wtedy nie rozważał na kilka

Phoca PDF

sposobów, czy dane drzewo można wyciąć czy nie, czy dany most można postawić tu albo t tyle też było lepiej, że każdy drogowiec miał zapewnioną pracę. Oczywiście, wtedy były też inne uwarunkowania polityczne.

Teraz jest inaczej. Na pewno bolączką jest wielość zarządców dróg (administracje dróg pańs i samorządowych). Natomiast kadencyjność władz samorządowych powoduje liczne zmiany lokalnych polityk drogowych. Kiedyś plany przygotowywano nawet na 10, 15 i 25 lat. Może nie było dostatecznie pieniędzy, ale sukcesywnie udawało się realizować założone zamierze

Osobista satysfakcja? Cieszę się, gdy wykonaną drogę udaje się oddać do użytkowania bez problemów. Szczególnie jest to istotne w realizacjach dofinansowywanych ze środków unijn kontrola wykaże usterki czy nieprawidłowości i niezgodności z wnioskiem wówczas istnieje zagrożenie utraty dofinansowania. Mój powiat zdobył wyróżnienie „Gwiazdy Wielkopolski" z 20-kilometrową drogę, którą właśnie udało odebrać się bez żadnych zastrzeżeń. To był suko

Profesjonalista-rzemieślnik

Komentuje **Wojciech Waluś** – dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg w Bielsku Białej (woj. śląsk

-Drogi w mieście to pewna przestrzeń publiczna, w której funkcja komunikacyjna może i jest podstawową, ale nie jedyną. To swoisty poligon, na którym rozgrywa się „walka" pomiędzy wszystkimi uczestnikami ruchu. Każdy walczy o swoje prawa. Być może teraz najbardziej lo grupą są rowerzyści. Nikt z nas drogowców miejskich nie odmawia żadnej grupie prawa do swoich potrzeb, zdajemy sobie jednocześnie sprawę, że wszyscy powinniśmy dążyć do pew konsensusu, do życia w pełnej symbiozie, ponieważ jesteśmy niejako skazani na siebie, a ul osiągają swoje granice możliwej rozbudowy.

Rozwijając to obrazowe porównanie do poligonu i walki, to trzeba jeszcze sobie uprzytomnic przestrzeń rozciąga się pod i nad nawierzchniami jezdni i chodników. „Pod" to plątaniny róż rodzaju kabli i rur, gdzie każdy chciałby znaleźć dla siebie dogodne miejsce do ich usytuowa użytkowania, często również niekontrolowanego dostępu do ich remontu, czy naprawy. To pole konfliktów dla nas, drogowców, bo nie zawsze każdy powinien lokalizować swoje urząd drodze, biorąc pod uwagę obowiązujące nas przepisy i oczekiwania uczestników ruchu, któ chcą mieć ciągle dziurawionych dróg, przez naprawiające i usuwające awarie firmy. Ta prze „nad" to również często plątanina kabli, ale przede wszystkim wszechobecne reklamy, które rozpychają się już tak, że często stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu pieszych, rowerzystów czy kierowców ograniczając im pole widoczności. To rosnące drzewa, którym w betonowej pustyni trzeba umożliwić wegetację, przejścia dla pieszych, sprawiedliwie obdzie sygnał zielony na skrzyżowaniu i wiele, wiele jeszcze innych aspektów naszej codziennej pra zarówno tej „fizycznej" na ulicach, jak administracyjnej w biurach zarządów dróg.

Myślę, że ten, siłą rzeczy uproszczony obraz ulic w mieście daje już nam pewne wyobrażeni zajmujemy się nie tylko stanem nawierzchni. Jest to praca zajmująca i interesująca, dająca satysfakcję i spełnienie, z drugiej jednak strony wyczerpująca z uwagi na często niemożliwy spełnienia oczekiwania wszystkich uczestników ruchu, właścicieli obcych urządzeń w pasie

Phoca PDF

i właścicieli nieruchomości położonych wzdłuż ulic. Często stresująca z powodu braku możli
finansowych realizacji niezbędnych remontów i inwestycji.

I już na koniec, o zarządzaniu drogami. To nic innego jak realizowanie pewnej usługi, którą
dostarczać wszystkim mieszkańcom i poruszającym się po naszych drogach. Mamy to robić
profesjonalnie, więc element rzemiosła jest niezbędny. Jednocześnie, jeżeli mamy to robić z
zaangażowaniem i poświeceniem, to element misji wydaje się równie konieczny. Profesjona
rzemieślnik obdarzony poczuciem misji to ideał, do którego dążymy z coraz lepszymi efekta

Agnieszka Serbeńska

Phoca PDF