

t. zn. w ostatniej trzeciej części rusztu, osiąga 241%, a w końcu nawet z 470 — 480% nadmiaru.

Do spalania doświadczalnego użyto węgiel górnośląski z kopalni „Wujek” Zakładów Hohenlohego, którego charakterystyka, dla gatunku „orzech II” (wielkość kawałków 20—60 mm) podaje tabela II.

Podnieść należy, że dla przykładu zastosowano tu węgiel orzech II, który jako grubszy nie zachowuje się jeszcze pod względem przepustu powietrza tak niekorzystnie, jak gatunki drobniejsze, zwłaszcza miał.

Przytoczony na rys. 4 przykład jest wogóle zajmujący, gdyż zapomocą specjalnych urządzeń oprócz analizy gazów mierzono także w licznych miejscach

rusztu przypyływ powietrza oraz temperaturę, wskutek czego wyniki pomiaru przy uwzględnieniu zdjęć lokalnej gęstości dymu nad paleniskiem dają pouczający obraz przebiegu spalania w poszczególnych jego okresach.

Ze względu na to, że opór rusztu, zależny od gatunku węgla i wysokości warstwy, jest miarodajny dla rozdziału powietrza przy spalaniu, a tem samem stanowi jeden z najważniejszych czynników procesu spalania, rozpatrzyć należy, czy dzisiejszy stopień rozwoju teorii tarcia gazów nie zezwala nam na obliczenie także oporu powietrza w warstwie różnych gatunków węgla.

(d. n.).

Projekt reorganizacji administracji „Komisji Trzech” w stosunku do administracji drogowej.

Napisał inż. Nestorowicz.

Projekt reorganizacji administracji, opracowany przez „Komisję trzech” (pp. Bobrzyńskiego, Kasznicy i Smólskiego), i złożony Prezesowi Rady Ministrów, nie wywołał zbyt szczegółowych debatów.

Prasa codzienna podała jedynie streszczenie ważniejszych posunięć, projektowanych przez „Komisję trzech”, a prasa samorządowa dość powierzchownie, ogólnikowo i jednostronnie omówiła ten projekt — jedynie z subiektywnego punktu widzenia samorządu.

Sądzymy, że należy zamierzenia projektu „Komisji trzech” omówić w szczegółach i zastanowić się, jakie wyniki dałoby urzeczywistnienie tego projektu w poszczególnych działach gospodarki państwowej i samorządowej, i to zarówno dla państwa, jak i samorządu.

Jednym z takich działów jest gospodarka drogowa.

Obecny ustrój administracji drogowej znajduje się od kilku lat ciągle w stanie przejściowym, dzięki różnym zamierzeniom i posunięciom w zakresie ustroju administracji państwowej i samorządowej, nieskoordynowanym, przypadkowym, niezdecydowanym. Oczywiście, w takich warunkach nie może być mowy o poważniejszych stałych i trwałych reorganizacjach w zakresie administracji drogowej, ściśle związanej z administracją ogólną państwową i samorządową.

O stanie obecnym administracji drogowej i o linii jaką należałoby wytknąć na przyszłość przy reorganizowaniu tej gałęzi administracji, zastanawialiśmy się bardzo szczegółowo w referacie opracowanym dla Nadzwyczajnego Komisarjatu Oszczędnościowego.¹⁾ Referat ten wywołał nawet pewną dyskusję na łamach „Samorządu”, o dość rozbieżnych i nieskrystalizowanych wnioskach.

Nie będziemy tu podawać szczegółów o obecnym stanie rzeczy, odsyłając interesujących się do wyżej wymienionego referatu, a jedynie zastanowimy się,

jak wyglądałaby administracja drogowa, gdyby główne tezy „Komisji trzech” z ich projektu reorganizacji administracji były wprowadzone w życie.

I. Tezy projektu „Komisji trzech”, dotyczące się administracji drogowej.

Tezy „Komisji trzech” mające związek z administracją drogową i mogące mieć wpływ na jej ukształtowanie są następujące:

1. Rady wojewódzkie na terenie b. zaboru rosyjskiego i austriackiego otrzymają atrybucję samorządu wojewódzkiego; rady te według projektu mają:

- a. „Sprawiać bezpośredni nadzór nad działalnością samorządu powiatowego przez zatwierdzanie budżetu i dokonywanie w nim zmian, uzasadnionych ustawami lub wydaniami na ich podstawie rozporządzeniami ministerjalnymi.
- b. Załatwiać sprawy, które im przekazują ustawy, oraz sprawy przekazane przez ustawy samorządowi wojewódzkiemu bez wskazania organu do ich załatwiania.

2. Wykonaniem uchwał Rady wojewódzkiej zajmie się Wojewoda z pomocą biura Urzędu Wojewódzkiego.

3. Tymczasowy Wydział Samorządowy we Lwowie będzie zniesiony, a sprawy załatwiane przez niego przechodzą na Wydziały Rad Wojewódzkich krakowskiej, lwowskiej, stanisławowskiej i tarnopolskiej.

4. Dotychczasowa organizacja samorządu wojewódzkiego w województwach poznańskim i pomorskim pozostaje w mocy; sejmik wojewódzki wybiera przewodniczącego na każdą kadencję, ale wydziałowi przewodniczyć będzie wojewoda lub jego zastępca w urzędzie wojewódzkim.

5. Przeprowadzanie uchwał wydziału powiatowego należy do starosty i urzędników jego biura. Jako zwrot wydatków na uposażenie tych urzędników oraz na lokale i potrzeby kancelaryjne uiszczać będzie powiatowy związek samorządowy Skarbowi Państwa co roku kwotę odpowiadającą 7% wydatków budżetu, jakie związek samorządowy poczynił w roku po-

¹⁾ Ustrój administracji drogowej w Polsce Inż. M. Nestorowicza. Odbitka z Czasopisma Technicznego.

przednim. Kwotę tę w porozumieniu ze starostą, wstawić będzie sejmik (rada) powiatowy do budżetu swoich wydatków. Zarządy przedsiębiorstw i zakładów, utworzonych przez związek samorządowy i działających według postanowień statutu dla nich wydanego, będą opłacane przez związek.

6. Dochody samorządu powiatowego wpływają do kasy skarbowej, która dokonywa wypłat na cele samorządu na podstawie asygnacji wystawionych przez starostę w granicach kredytów otwartych na te cele w budżecie związku samorządowego, zatwierdzonym przez wydział wojewódzki.

Wprowadzenie w życie powyższych tez „Komisji trzech” miałyby w gospodarce drogowej następujące skutki:

II. Kompetencje Rad Wojewódzkich.

Nadanie Radom wojewódzkim kompetencji, jakie ustawodawstwo drogowe przewiduje dla samorządów wojewódzkich dałoby możliwość wprowadzenia w życie zasad administracji drogowej ustalonych przez ustawę drogową z dnia 10.XII.1920 r., co dotychczas było niemożliwe, i wskutek czego musiał trwać stan prowizoryczny.

Przypomnę, że Ustawa drogową z dnia 10.XII.1920 r. przewiduje dla administracji drogowej „hegemonję” samorządu wojewódzkiego: zasadniczo według tej ustawy administracja dróg samorządowych wojewódzkich i powiatowych winna znajdować się w ręku samorządu wojewódzkiego, który winien w tym celu stworzyć odpowiednią administrację; administracja ta, w myśl artykułu 16 ustawy, winna obsługiwać również drogi gminne.

O ile rząd przekazuje administrację dróg państwowych samorządowi, administracja techniczno-drogowa zorganizowana przez samorząd wojewódzki obsługuje również drogi państwowe.

Na zasadzie art. 11 ustawy za przyzwoleniem Ministra Robót Publicznych mogą związki samorządowe wojewódzkie przekazywać budowę i utrzymanie dróg wojewódzkich i powiatowych wraz z odpowiednimi funduszami powiatowemu związkowi samorządowemu.

Z powodu nieistnienia samorządu wojewódzkiego (bo nawet starostwa krajowe poznańskie i pomorskie nie mają kompetencji przewidzianych w ustawie drogowej dla samorządów wojewódzkich) powyższe zasady nie mogły być wprowadzone w życie i ustawa drogową w wielu bardzo ważnych szczegółach, a przede wszystkim pod względem organizacji administracji drogowej zawisła w powietrzu.

Dobro sprawy wymaga, aby gospodarka drogowa samorządowa była oparta na samorządzie wojewódzkim.

O racjach administracyjnych i technicznych przemawiających za takim postawieniem sprawy mówiliśmy bardzo szczegółowo w referacie „Ustrój administracji drogowej w Polsce”.

Zwolennicy koncentracji gospodarki drogowej samorządowej w powiecie (a zwolennicy, którzy zabierali głos na łamach „Samorządu” oraz w dyskusji nad referatem „Ustrój admin. drog. w Polsce”, prowadzonej w swoim czasie w Nadzwyczajnym Komisarjacie oszczędnościowym, wyłącznie rekrutowali się z pośród działaczy samorządu powiatowego), bardzo powierzchownie prześlizgiwali się

nad przytoczonymi racjami administracyjnymi i technicznymi.

Przypomnę w streszczeniu te racje:

a. Doświadczenie wszystkich państw cywilizowanych uczy, że jednostki samorządowe małe prowadzą gospodarkę drogową gorzej, niż jednostki samorządowe większe, o czym świadczą odpowiednie uchwały powzięte przez międzynarodowe kongresy drogowe.

b. Samorządy wojewódzkie, mając możliwość ustanawiania specjalnych opłat drogowych wojewódzkich, mogą ciężary gospodarki drogowej równomiernie rozłożyć na całe województwo; obecnie nierównomierność jest ogromna: niektóre powiaty są obciążone na cele drogowe kilkakrotnie mniej, niż sąsiednie; zależy to od kierunku działalności samorządów powiatowych, nadanych przez indywidualne skłonności i upodobania działaczy stojących na czele, a przede wszystkim starostów; uzależnienie wysokości obciążenia obywateli na cele drogowe od Rad wojewódzkich, zastępujących samorządy wojewódzkie, wyrówna rażąco różnice w obciążeniu poszczególnych powiatów.

c. Możliwość podziału funduszy drogowych samorządowych według pilności potrzeb pomiędzy powiaty przyczyni się do wykonywania zamierzeń drogowych w pewnej kolejności według rzeczywistych potrzeb na terenie województwa, umożliwi ułożenie i wykonanie racjonalnego planu budowy i utrzymania dróg, dając możliwość koncentrowania funduszy drogowych na najpilniejszych robotach, w celu ich szybszego wykonania, co jest często związane z wielkimi korzyściami ekonomicznymi.

d. Gospodarka drogowa będąca w rękach Rad wojewódzkich umożliwi wykonanie zadań z gospodarki drogowej, interesujących dwa lub kilka powiatów. Zwykle urzeczywistnienie takich zadań, gdy gospodarka drogowa znajduje się w rękach samorządu powiatowego, natrafia na wiele trudności, zależąc od tego, czy interesowane samorządy powiatowe uzgodnią swoje poglądy (np. budowa dróg lub mostów większych na granicy 2 powiatów i wogóle budowa mostów na większych rzekach).

e. Zaostrzenie się w kosztowne maszyny drogowe: walce, tłukarki, oskardownice, równacze, traktory i t. p. i ich należyte wyzyskanie, możliwe jest, gdy gospodarka drogowa znajduje się w rękach samorządu wojewódzkiego, niemożliwe zaś w większości wypadków dla samorządu powiatowego.

f. Gospodarka drogowa prowadzona przez samorząd wojewódzki daje więcej gwarancji, że mniej będzie wypadków prowadzenia zaściankowej gospodarki, w celu uwzględnienia interesów osobistych działaczy samorządów powiatowych lub poszczególnych grup interesowanych.

g. Gospodarka drogowa prowadzona przez samorząd wojewódzki, zdobędzie się na przeprowadzenie często kosztownych prób mających na celu udoskonalenie techniki drogowej; wykonanie tych prób przez poszczególne samorządy po-

wiatowe w wielu wypadkach jest niemożliwe ze względów finansowych, w większości wypadków rozbija się o niechęć czynników decydujących, zwykle niechętnych wszelkim inowacjom i próbom, które kosztują, a może na razie nie dają korzyści realnych.

h. Samorząd wojewódzki, operując większymi środkami, ma możliwość i powinien organizować przedsiębiorstwa niezbędne dla gospodarki kilku powiatów lub całego województwa, jak zakładać kamieniołomy z dobrymi materiałami, klinkiernie, ruchome kierownictwa przebudowy małych mostów i przepustów drewnianych na betonowe, któreby były wykwapowane w odpowiednie maszyny i przyrządy, i t. d. Powołanie do życia wymienionych przedsiębiorstw drogą tworzenia dobrowolnych związków celowych nie jest realne i w praktyce nie może mieć szerszego zastosowania.

Zwolennicy koncentracji gospodarki drogowej w samorządach powiatowych nad wymienionymi wyżej rocjami nie zastanawiają się bliżej, a tymczasem rzeczy są to zbyt ważne dla gospodarki drogowej, aby nad nimi lekko przechodzić do porządku dziennego.

Nadanie Radom wojewódzkim kompetencji w dziedzinie gospodarki drogowej, jakie na zasadzie ustawy drogowej przysługiwać miały samorządom wojewódzkim, miałyby wielkie znaczenie dla gospodarki drogowej samorządowej na terenie województw ze względów przytoczonych wyżej.

Naturalnie, pewna część działaczy samorządowych powiatowych twierdzić będzie, że „odebranie gospodarki drogowej” samorządom powiatowym niszczy samorząd powiatowy, podważa jego autorytet, zważając jego zakres działania, a sprawy drogowe będą więcej oddalone od miejscowego czynnika społecznego. Tak jednak może nie będzie. Rady bowiem wojewódzkie będą mogły pozostawić w swoim ręku ogólną politykę drogową na terenie województwa, a więc ustalać względnie zatwierdzać będą programy robót, programy finansowania (rodzaje opłat drogowych, wysokość ich i t. d.)²⁾, zaciągać pożyczki przez wypuszczanie obligacji i t. p. operacje finansowe, wreszcie czuwać nad należytem prowadzeniem gospodarki drogowej na terenie województwa, w rękach zaś związków samorządowych Rady wojewódzkie mogłyby pozostawić wykonanie robót drogowych na terenie powiatu według programów ustalonych przez Rady Wojewódzkie (jedynie może byłaby wyłączona z kompetencji powiatów budowa znaczniejszych mostów).

W ten sposób rola powiatowych związków samorządowych bynajmniej nie byłaby sprowadzona do zera, natomiast przez nadanie Radom wojewódzkim charakteru czynnika kierowniczego i koordynującego działalność wszystkich powiatów danego województwa, sprowadzi się gospodarkę drogową do wspólnego mianownika, uzyska się gospodarkę z szerszym widnokręgiem i do minimum sprowadzi się możliwość prowadzenia polityki zaściankowej z małego podwórka.

Utworzenie Rad wojewódzkich projektuje „Komisja trzech” we wszystkich województwach b. zaboru rosyjskiego i austriackiego. W związku z tem pro-

jekt przewiduje zniesienie Tymczasowego Wydziału Samorządowego we Lwowie i przekazanie jego kompetencji Radom Wojewódzkim w Krakowie, Lwowie, Stanisławowie i Tarnopolu.

Projekt ten należy uważać za bardzo racjonalny w odniesieniu do organizacji administracji na drogach samorządowych województw małopolskich.

Tymczasowy Wydział Samorządowy, na zasadzie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 10 grudnia 1924 r.³⁾, w dziedzinie gospodarki drogowej posiadał kompetencje samorządu wojewódzkiego w zakresie administracji drogowej, przewidziane dla samorządu wojewódzkiego w ustawie drogowej o budowie i utrzymaniu dróg publicznych z dnia 10.XII.1920 r., mimo jednak upływu 1 $\frac{3}{4}$ roku od wydania tego rozporządzenia nie tylko nic nie zdziałał, aby zorganizować administrację drogową na zasadach określonych w tej ustawie drogowej, ale nawet cofnął się wstecz, odtwarzając i utrzymując z uporem administrację dróg samorządowych na terenie 4 województw małopolskich ściśle według wzoru z 1914 r., t. j. administrację dwutorową na drogach samorządowych, wyraźnie zakazaną przez ustawę drogową z 10.XII.1920 r. ze względów organizacyjnych i oszczędnościowych.

Ta dwutorowa administracja na drogach samorządowych, nieracjonalna nawet w stosunkach b. Galicji przed 1914 r., gdyż nawet względami politycznymi nie mogła być objaśniona, została przez Tymczasowy Wydział Samorządowy odbudowana po przekazaniu mu przez Rząd b. dróg (krajowych i zdeklasowanych przez Ustawę drogową z 10.XII.1920 r. części dróg państwowych, mimo że ze strony Ministerstwa Robót Publicznych Tymczasowy Wydział Samorządowy miał zgóry pozostawioną swobodę działania w organizowaniu administracji drogowej: zgóry Ministerstwo Robót Publicznych⁴⁾ zgodziło się aby Tymczasowy Wydział Samorządowy w tych powiatach, w których Rady powiatowe dobrze gospodarują, administrację dróg b. krajowych i zdeklasowanych państwowych przekazał tym Radom, jednocząc tym sposobem administrację wszystkich dróg samorządowych na terenie tych powiatów w rękach Rad powiatowych; z drugiej strony zażądało Ministerstwo Robót Publicznych, aby w tych powiatach, w których Rady powiatowe źle gospodarują na drogach⁵⁾ Tymczasowy Wydział Samorządowy wzięł gospodarkę wszystkich dróg samorządowych w swoje ręce, jednocząc administrację dróg samorządowych w swoim ręku przy pomocy własnej administracji drogowej w każdym powiecie. Jak wspomniano, Tymczasowy Wydział Samorządowy dotychczas nic w tym kierunku nie zrobił, a poprzestał na odtworzeniu administracji drogowej ściśle według wzoru, według którego była urządzona administracja drogowa przed 1914 r. Taki ustrój administracji na drogach samorządowych jest nieoszczędny, bo wymaga liczniejszego personelu technicznego, i jest nieracjonalny pod względem gospodarczym przez swoją dwutorowość.

³⁾ Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 10 grudnia 1924 r. o reorganizacji Tymcz. Wydz. Sam. we Lwowie (Dz. U. R. P. Nr. 107/24 r. p. 969).

⁴⁾ Zarząd. Min. R. P. Nr. XI—576 z dnia 24.II.1925 r.

⁵⁾ Takich powiatów jest około 40—50-ciu.

²⁾ Opłaty drogowe na zasadzie art. 19 ust. drogowej mogą ustanawiać nie tylko samorządy gminne lub powiatowe, ale i wojewódzkie. Oczywiście przy opłatach drogowych wojewódzkich powiatowe opłaty drogowe nie byłyby pobierane.

Poza tem administracja pewnemi drogami (b. krajowemi i zdeklasowanemi państwowemi) bezpośrednio przez Tymczasowy Wydział Samorządowy na całym obszarze 4 województw małopolskich oraz sprawowanie bezpośredniego nadzoru nad gospodarką drogową Rad powiatowych na tym wielkim obszarze, jest zbyt daleko posuniętą centralizacją, nie mogącą dać dobrych wyników i niedogodną ze względów na wielkie odległości i na ciążenie niektórych okolic do innych ośrodków, niż Lwów: np. powiaty województwa krakowskiego oczywiście więcej ciążą do Krakowa, niż do Lwowa, i zmuszanie załatwiania pewnych czynności w dalekim Lwowie nie zaś w bliskim Krakowie nie jest rzeczą racjonalną ze względów racjonalnej organizacji administracji.

Przez zniesienie Tymczasowego Wydziału Samorządowego i przekazanie jego funkcji poszczególnym Radom wojewódzkim nastąpi możność zniesienia dwutorowej administracji drogowej i jeszcze dalszego uproszczenia w administracji drogowej. Oczywiście Biuro drogowe Tymczasowego Wydziału Samorządowego we Lwowie składające się z 11 inżynierów i kilku osób personelu rachunkowego i pomocniczego byłoby zniesione, a funkcje jego przeszłyby na Okręgowe Dyrekcje Robót Publicznych, jako organ wykonawczy, według koncepcji „Komisji trzech”, Rad wojewódzkich. Naturalną konsekwencją tej reorganizacji byłoby utworzenie przy urzędach wojewódzkich w Stanisławowie i Tarnopolu Okręgowych Dyrekcji Robót Publicznych, ograniczenie zakresu działania Lwowskiej Dyrekcji Robót Publicznych jedynie do obszaru Województwa Lwowskiego i powiększenie składu Krakowskiej Dyrekcji Robót Publicznych — o 1—2 inżynierów.

W ogóle ta reorganizacja II instancji administracji drogowej dałaby oprócz racjonalnej organizacji — ześrodkowania administracji drogowej w Urzędach Wojewódzkich (Okręgowych Dyrekcjach Robót Publicznych) — pewną oszczędność w personelu, o której powiemy szczegółowo dalej.

Obecnie wojewodowie małopolscy na gospodarkę drogową samorządową właściwie wpływu nie mają, gdyż Tymczasowy Wydział Samorządowy, działający na terenie 4 województw, uważa się za instytucję samodzielną bezpośrednio podporządkowaną władzy centralnej, przez co wiele spraw z gospodarki drogowej samorządowej na terenie województw małopolskich zmuszone są załatwiać władze centralne.

Przeprowadzenie reorganizacji powyższej uproszczi znacznie całą skomplikowaną i dość nieruchliwą maszynę administracyjną drogową drugiej instancji, zbliży znacznie do I-ej instancji i da możność w razie urzeczywistnienia też „Komisji trzech” pójścia jeszcze dalej, bo połączenia administracji dróg państwowych i samorządowych w I-ej instancji — przez co się osiągnie jednоторową administrację drogową. Da to bardzo poważne oszczędności na personelu i poważne korzyści gospodarczo-administracyjne. Szczegółowo o tem będzie mowa niżej.

Co do województw poznańskiego i pomorskiego, projekt „Komisji trzech” zawiera pewne nieścisłości. Starostwa krajowe poznańskie i pomorskie właściwie nie stanowią samorządu wojewódzkiego; nawet nie

mają prawa nadzoru nad działalnością samorządów powiatowych; starostwom krajowym oprócz tego nie przysługują kompetencje, jakie na zasadzie ustaw drogowych przysługują samorządowi wojewódzkiemu (z powodu art. 38 ust. drog. z 10.XII.1920 r.).

Starostwa krajowe obecnie właściwie mają węższy zakres działania, niż projektowane Rady Wojewódzkie i zdawałoby się, że raczej i w tych województwach należy nadać Starostwom Krajowym kompetencje Rad wojewódzkich, gdyż to rozszerzyłoby zakres czynności, wykonywanych obecnie przez Starostwa krajowe.

Jeżeliby miały pozostać Starostwa krajowe w obecnej ich postaci, należałoby wyraźnie ustawowo nadać im w zakresie spraw drogowych kompetencje samorządu wojewódzkiego, aby ustawy drogowe w całej rozciągłości mogły być wykonywane w tych województwach; zmieniony musiałby być art. 38 ust. drog. z 10.XII.1920 r. głoszący, że „zakres działania wojewódzkich, powiatowych i gminnych związków samorządowych na terenie b. zaboru pruskiego w dziedzinie gospodarki drogowej pozostaje niezmieniony aż do czasu wejścia w życie obowiązujących całe państwo ustaw o samorządzie”.

Skutkiem istnienia tego zastrzeżenia, wiele postanowień ustawy drogowej nie może być na terenie województw poznańskiego i pomorskiego wykonywanych, co wywołuje niedogodności i niekonsekwencje.

Na tem tle między Urzędem wojewódzkim i Starostwem krajowym powstają nieporozumienia, tarcia, długotrwałe korespondencje, wiele spraw wykonywa się równolegle przez te dwa urzędy, a w każdym razie bieg spraw oczywiście jest dłuższy.

Projekt „Komisji trzech”, przewidujący, że Wydziałowi Wojewódzkiemu przewodniczyć będzie wojewoda lub jego zastępca w Urzędzie wojewódzkim, do pewnego stopnia usunie te niedogodności, tarcia kompetencyjne i t. d., nic jednak nie mówi o organach wykonawczych; wynikałoby z tego, że organy te zostaną jak obecnie; w stosunku do spraw drogowych oznacza to, że sprawy te załatwiane będą zarówno w Urzędzie wojewódzkim (Wydziale Robót Publicznych), jak w wydziałach technicznych Starostw krajowych.

Wobec tego, że wojewoda ma być według projektu „Komisji trzech” przewodniczącym Wydziału wojewódzkiego, w celu jednolitego ujęcia całokształtu spraw drogowych województwa, pożądanem byłoby, aby sprawy drogowe załatwiał tylko jeden organ II-ej instancji; tym organem ze względu na konieczność nadzoru, który przysługuje na zasadzie obecnie obowiązujących ustaw o samorządzie w województwach poznańskim i pomorskim wojewodzie, a nie staroście krajowemu, oraz ze względu na dążenie do możliwej jednolitości ustroju na całym terenie Rzeczypospolitej, winien być raczej Wydział Robót Publicznych, Urzędu Wojewódzkiego, a nie oddział drogowy Wydziału budownictwa Starostwa Krajowego.

Te dwa uzupełnienia: 1) o nadaniu Starostwom Krajowym kompetencji przysługującej samorządom wojewódzkim w dziedzinie gospodarki drogowej i 2) o ustanowieniu, jako organu wykonawczego dla spraw drogowych Starostw Krajowych—Urzędu Wojewódzkiego (Wydz. R. P.), — winny być wprowadzone do projektu „Komisji trzech”.