

# Sieć na trzy dzielona

Przed odzyskaniem przez Polskę niepodległości sieć drogowa rozwijała się w trzech różnych kierunkach.

Dziś – po 100 latach wypracowywania spójnej polityki w tym zakresie – nadal pobrzmiwają echa tamtych czasów.

Wojska rosyjskie w drodze na przełęcz pod Tyrawą Wołoską (Galicja, lata 1914-1915)

Sposób, w jaki zaborcy prowadzili gospodarkę drogową, miał na celu osiągnięcie przez nich korzyści politycznych i gospodarczych – nie zaś dobro Polski. W każdej z trzech części zajętych ziem inaczej podchodzono do tych kwestii. Dodatkowo na obszarze podległym Rosjanom rysował się podział pomiędzy Królestwem Kongresowym a Kresami Wschodnimi, gdzie sieć drogowa była najgorsza.

## Lokalnie w Prusach

Po I wojnie światowej Polska odzyskała od Prus część byłego Królestwa Pruskiego, większość Prowincji Poznańskiej, fragment Pomorskiej, skrawki Wschodnio- i Zachodniopruskiej oraz część Górnego Śląska. Jednak zanim to nastąpiło, każdy z tych regionów miał własne, dość podobne do pozostałych, ustawodawstwo drogowe. Trasy dzielono tam na cztery kategorie – państwowe, prowincjonalne, powiatowe i gminne. Administracja była mocno zdecentralizowana – każdy jej szczebel zarządzał swoją siecią dróg, a dodatkowo samorządy prowincjonalne dbały o odcinki krajowe. Otrzymywały na ten cel określony budżet, którego wielkość określano proporcjonalnie do wielkości terytorium i zaludnienia. A jako że była to pomoc hojna, prowincje dysponowały stosunkowo gęstą infrastrukturą. Dobrze rozwinięta była także kolej, która obsługiwała ciężki ruch towarowy, dzięki czemu koszty utrzymania i eksploatacji tras kołowych były niższe.

## Austriacki znak jakości

Galicja, część Śląska Cieszyńskiego, Spisz i Orawa przed odzyskaniem niepodległości znajdowały się pod panowaniem austriackim. Tutaj również każdy z rejonów



Na terenie zaboru austriackiego aparat administracyjno-techniczny działał dość sprawnie. Jego wadą było jednak to, że niejednokrotnie w jednym mieście powiatowym miały siedzibę aż trzy zarządy: państwowy, krajowy oraz powiatowo-gminny.

miał swoje prawodawstwo i administrację. Drogi podzielono na państwowe, zarządzane przez organy rządowe, oraz samorządowe – podległe pod miejscowe urzędy krajowe, powiatowe lub gminne. Działalność poszczególnych komórek nie była skoordynowana. Z ramienia rządu trasami w pierwszej instancji zawiadowało Ministerstwo Robót Publicznych, a w drugiej namiestnictwo we Lwowie, przy którym funkcjonował wydział drogowy. W skład pierwszej instancji wchodziło 21 zarządów dróg, a każdy z nich miał pod sobą teren obejmujący od dwóch do trzech powiatów. Służbę niższą stanowili dozorczy, zwani drogomistrzami, i drożnicy.

W Galicji szlaki samorządowe podzielono na: państwowe, powiatowe, gminne (I i II klasy) oraz dojazdy kolejowe. Tamtejszy Sejm Krajowy uchwalał budżet na budowę i utrzymanie dróg krajowych, natomiast na odcinki powiatowe i gminne przeznaczal zapomogi oraz pożyczki. Fundusz ten mógł być zwiększany poprzez dochody z myt lub innych opłat. Administracją na szczeblu państwowym zajmowało się Biuro Drogowe podległe pod Wydział Krajowy. Stanowiska były w nim obsadzone wysokiej rangi inżynierami, którzy do pomocy mieli konduktorów wykształconych w szkole prowadzonej przez rzeczony wydział. Na terenie zaboru austriackiego aparat administracyjno-techniczny działał dość sprawnie. Jego wadą było jednak to, że niejednokrotnie w jednym mieście powiatowym miały siedzibę aż trzy zarządy: państwowy, krajowy oraz powiatowo-gminny, gdy w zupełności wystarczyłaby jedna, góra dwie takie instytucje. Na Śląsku Cieszyńskim gospodarka drogowa była zbliżona do tej galicyjskiej,

z tą różnicą, że nie istniała tam kategoria odcinków państwowych. Cieszyński Wydział Krajowy działał bardzo sprawnie, czego efektem była gęsta sieć o najlepszej jakości.

## Namiastka u Rosjan

Królestwo Kongresowe i Kresy Wschodnie, będąc w zaborze rosyjskim, administrację drogową dzieliły odpowiednio pomiędzy Ministerstwo Komunikacji oraz Ministerstwo Spraw Wewnętrznych. W Kongresówce resort zarządzał jedynie odcinkami krajowymi, na co państwo przydzielało mu określony budżet. Sieć dróg była rozłożona nierównomiernie – ze względów strategicznych większość z nich znajdowała się na wschód od Wisły. Istniały też odcinki gubernialne, które przechodziły przez gubernie i łączyły się z państwowymi, a także trasy powiatowe, wiejskie i polne. Stan tych pierwszych był fatalny ze względu na zbyt niskie środki pozyskiwane na ich utrzymanie z tzw. podatku gubernialnego. Powszechne były przypadki, kiedy specjalne komisje MSW „kasowały” drogi, pozostawiając je swojemu losowi, zamiast zwiększyć wysokość i ściągalność podatku. Trasy powiatowe



„Wjazd do miasteczka”, 1882 r.



Na kresach władze rosyjskie hamowały jakąkolwiek polską inicjatywę poprawy dróg, gdyż uważały, że na terenach zabranych drogi nie mogą być lepsze niż w rdzennej Rosji. A tam stan infrastruktury był fatalny.

i ziemskie były utrzymywane na rachunek gmin, gromad wiejskich lub właścicieli przyległych gruntów za sprawą przymusowych świadczeń w naturze, czyli tzw. szarwarku. Opłat tych nie ograniczała żadna ustawa – za określanie ich wysokości i ich egzekwowanie odpowiadali wójtowie. Jeżeli byli pod tym względem restrykcyjni, nie mogli liczyć na głosy wyborców, stąd stan infrastruktury był fatalny.

Inaczej sytuacja wyglądała na Kresach Wschodnich. Drogi były tam gorsze pod względem technicznym niż w Królestwie Kongresowym, a ich gęstość mizerna. O ile w Kongresówce, dzięki pewnej autonomii, którą miała do 1866 r., sami Polacy starali się utrzymywać drogi, o tyle na kresach zaborca nie dbał o to wcale. Władze hamowały tam jakąkolwiek polską inicjatywę poprawy dróg, gdyż uważały, że na terenach zabranych drogi nie mogą być lepsze niż w rdzennej Rosji. A tam stan infrastruktury był fatalny. Dodatkowo, przewidując konfrontację z Niemcami, Rosjanie traktowali ziemie polskie jako strefę strategiczną odgradzając oba państwa pasem bezdroży.



Droga do Jaślik



# Drogi niepodległości

Władze wskrzeszonej po 123 latach zaborów Polski miały przed sobą ogromne wyzwanie. Połączenie obszarów zajmowanych do tej pory przez trzech różnych zaborców w jeden funkcjonujący organizm trwało całymi latami. Jednym z zadań było stworzenie sieci drogowej odpowiadającej potrzebom młodego państwa.



Roboty ziemne na trasie Janowicze – Kleck, 1928 r.

**P**ierwsze lata niepodległości dla kierowców (których była wówczas zaledwie garstka) nie były łatwym czasem. Stan infrastruktury odziedziczonej po zaborcach był katastrofalny – tylko około 44 tys. km dróg miało utwardzoną nawierzchnię, z czego zaledwie 500 km powstało w lepszej jakości, np. odcinki klinkierowe. Dodatkowo ten niewielki odsetek utwardzonych tras był mocno zniszczony przez lata niedoinwestowania i działania wojenne, które przetoczyły się przez tereny Polski w latach 1914-1918. Połowa tych dróg wymagała natychmiastowego remontu, niezbędne było też odbudowanie obiektów mostowych.

## Początki administracji

Odbudowę dróg opóźniało kilka czynników. Po pierwsze potrzebna była spójna administracja drogowa. Polacy nie mieli szans, by pracować w tej branży u zaborców, brakowało więc fachowców i urzędników, a co za tym idzie – ludzie powoływani do pracy w drogownictwie nie mieli odpowiednich kompetencji. W 1919 r. powołano Ministerstwo Robót Publicznych, w skład którego wchodził m.in. Wydział Dróg Kołowych. Pierwszym ministrem został Gabriel Narutowicz, późniejszy prezydent II Rzeczypospolitej. Na naczelnika Departamentu Drogowego powołano profesora Melchiora Władysława Nestorowicza. Do 1920 r. trwały prace nad napisaniem i uchwaleniem ustawy drogowej, której przepisy obowiązywały aż do 1962 r., a niektóre zapisy przetrwały nawet do lat 90. XX w.! Wreszcie w 1923 r. opracowano plan rozbudowy dróg zakładający powstanie nowych tras bitych i brukowanych oraz przebudowę mostów drewnianych na stałe. Jego realizacja miała trwać 20 lat.

## Niepewność na granicach

Kolejnym czynnikiem hamującym prace przy budowie dróg była niestabilna sytuacja terytorialna w pierwszych latach funkcjonowania państwa. Poza Wielkopolską, gdzie mieszkańcy opowiedzieli się za Polską, losy terenów Prus Wschodnich i Śląska były niepewne, ważyła się też przyszłość wschodniej granicy, gdzie Polska spierała się z Ukrainą o Lwów i całą Galicję Wschodnią. Ważnie toczyły się także o południową granicę kraju, co zakończyło się zajęciem przez Czechosłowację części Śląska Cieszyńskiego, Spisza i Orawy.



Szacowano, że odpowiednie zagęszczenie i ujednolicenie polskich dróg wymagać będzie budowy aż **75 tys.** km nowych tras. W 20-letnim planie z 1923 r. ujęto **60 tys.** km dróg.



## Czy wiesz, że...

Dużą pomocą w pracy przy budowie dróg był szarwark – przymusowe i nieodpłatne zaangażowanie miejscowej ludności wiejskiej do utrzymania i budowy dróg, mostów czy przepraw w swojej okolicy. Z czasem te obowiązki przeszły na administrację, jednak ludność rolnicza nadal musiała utrzymywać drogi wiejskie i dojazdowe. Szarwark zniesiono w 1958 r.



## Administracja drogowa przez 100 lat niepodległej Polski

**1919**

Powołanie Ministerstwa Robót Publicznych

Dekret o tymczasowym zarządzaniu drogami publicznymi dzielił drogi na powiatowe i gminne i podporządkowywał wszystkie MRP.

**1920**

Przyjęcie ustawy o budowie i utrzymaniu dróg publicznych

Ustaliła ona cztery kategorie dróg: państwowe (podlegające pod MRP), wojewódzkie, powiatowe i gminne (podlegające pod MRP i Ministerstwo Spraw Wewnętrznych).

**1921**

Utworzenie Departamentu Drogowego w MRP

Departament Drogowy podzielono na trzy wydziały: Administracyjno-Drogowy, Budowy Dróg, Budowy Mostów. Dyrektorem departamentu został Melchior Nestorowicz.

**1931**

Powołanie Państwowego Funduszu Drogowego

Środki funduszu pozyskiwane z opłat od pojazdów mechanicznych, sprzedaży materiałów pędnych i reklam przydrożnych oraz grzywnien za wykroczenia drogowe miały służyć do finansowania budowy dróg.





W 1919 r. wybuchła także wojna polsko-bolszewicka, która nie tylko zdefiniowała na nowo wschodnie granice, lecz także zaangażowała wielu młodych ludzi, odciągając ich od pracy przy odbudowie kraju. Granice Polski ukształtowały się po plebiscytach na Górnym Śląsku, Warmii i Mazurach, po zawarciu pokoju z Rosją Sowiecką oraz przyłączeniu Litwy Środkowej. Zatwierdziła je w 1923 r. Rada Ambasadorów.

#### Jeden kraj, trzy systemy

Każdy z zaborców prowadził inną politykę drogową. Po zaborze pruskim Polska odziedziczyła sieć dróg, w której na każde 100 km<sup>2</sup> przypadało blisko 30 km dróg utwardzonych. Dla porównania w byłym zaborze rosyjskim wypadło średnio 8,4 km takich dróg na każde 100 km<sup>2</sup> – na Kresach Wschodnich było to zaledwie 1,5 km/100 km<sup>2</sup>. Co gorsza, sieci te nie były ze sobą skomunikowane. Szacowano wówczas, że odpowiednie zagęszczenie i ujednolicenie polskich



Odrodzona Polska miała być państwem nowoczesnym. W taki sposób władze myślały też o transporcie.



dróg będzie wymagać budowy aż 75 tys. km nowych tras – w 20-letnim planie z 1923 r. ujęto 60 tys. km dróg. Początki jego realizacji nie były zbyt efektywne: brakowało ludzi, materiałów, nowoczesnego sprzętu (większość prac prowadzono ręcznie i za pomocą maszyn konnych) i przede wszystkim – pieniędzy. Początkowo priorytetem była odbudowa istniejących szlaków – w latach 20. powstawało ok. 800 km nowych tras rocznie. W kolejnej dekadzie udało się nieco przyspieszyć – do 1700 km rocznie.

#### Myślami w przyszłość

Odrodzona Polska miała być państwem nowoczesnym. W taki sposób władze myślały też o transporcie. Mimo początkowych problemów administracja drogowa zamieniła się w sprawną organizację. Powracający do kraju inżynierowie zaangażowani w odrodzenie wdrażali nowoczesne rozwiązania przy budowie dróg brukowanych, betonowych, z użyciem smół i asfaltów

wytworzonych z polskiej ropy. Zorganizowano cztery polskie kongresy drogowe, idąc przykładem kongresu światowego w Paryżu. Dzięki temu stworzono możliwość wymiany doświadczeń, dyskusji i prezentacji nowych rozwiązań technicznych czy materiałowych. Uruchamiano klinkierne i nowe zakłady wydobywcze dostarczające kruszyw. Stworzono od podstaw szkolnictwo branżowe, a także programy badawcze poszukujące nowych technologii. Powstawały odcinki eksperymentalne czy nowatorskie konstrukcje, takie jak pierwszy na świecie most spawany zaprojektowany w 1929 r. przez inż. Stefana Bryłę. Obiekt ten do dziś można oglądać przy drodze DK92 w Maurzycach. W latach 30. planowano nawet budowę sieci autostrad – jej jedyną pozostałością jest prawie 30-kilometrowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 214 Warlubie – Osiek, charakteryzujący się szeroką, betonową jezdnią i łagodnymi profilami zakrętów. Większość prac – blisko 46 proc. – wykonywały firmy zagraniczne. Te rodzime dopiero zaczynały się rozwijać, nie miały więc niezbędnych zasobów i środków.

#### I znów – od nowa...

Realizację planu budowy dróg utrudniał notoryczny brak pieniędzy. Na jego spowolnienie naciskali także wojskowi, którzy wierzyli, że rzadka sieć dróg i ich gorsza jakość powstrzyma marsz mocno zmechanizowanej armii Hitlera i da szansę polskim lekkim formacjom. Niestety, ten plan się nie powiódł i w 1939 r. Polska znów znalazła się pod okupacją. Do tego czasu wybudowano lub wyremontowano przeszło 64 tys. km dróg. Niemcy ograniczyli się do utrzymywania tych szlaków, które miały dla nich znaczenie strategiczne, korzystając przy tym z niewolniczej pracy więźniów z obozów. Front, który przetoczył się przez Polskę w drugiej połowie wojny, ponownie poczynił ogromne spustoszenia w sieci drogowej – szacuje się, że blisko 98 proc. dróg uległo zniszczeniu lub uszkodzeniu, zniszczono też połowę wszystkich mostów. Polscy drogowcy znowu musieli zaczynać od zera.

#### Trudne początki

Plany odbudowy dróg były opracowywane jeszcze w trakcie trwania wojny przez polski rząd na emigracji w Londynie. Zakładały one nie tylko usunięcie zniszczeń, ale i dalszy rozwój sieci drogowej, w tym budowę autostrad łączących Polskę z resztą Europy.



#### Czy wiesz, że...

W okresie PRL-u wiele inwestycji nie zostało ukończonych, stąd można było spotkać: częściowo wyasfaltowany odcinek drogi prowadzący donikąd w środku puszczy, rzędy słupów w miejscu nigdy niewykonanego wiaduktu, mosty stojące na łąkach czy czekające na wykopanie rzeki.



Autostrada A4 w woj. dolnośląskim

## II wojna światowa

1932

Ministerstwo Komunikacji przejmuje kompetencje zlikwidowanego MRP

W ramach MK powstaje Departament Dróg Kołowych, z wydziałami Budowy i Utrzymania Dróg Kołowych oraz Ruchu Drogowego. Kierują nim kolejno Stefan Siła-Nowicki i Edmund Nowakiewicz.

1945

Reaktywacja MK z Departamentem Dróg Kołowych

1951

Powołanie Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego i w jego ramach Departamentu Dróg Kołowych

Zaprojektowano nową organizację zarządzania drogami państwowymi składającą się z: Centralnego Zarządu Dróg Publicznych (CZDP), 17 wojewódzkich zarządów dróg publicznych (WZDP) podległych CZDP i 134 rejonów eksploatacji dróg publicznych (REDP) zorganizowanych przy WZDP.

1957

Likwidacja MTDiL – kompetencje drogowe przechodzą znów do Ministerstwa Komunikacji

1962

Uchwalenie nowej ustawy o drogach publicznych, zastępującej przepisy z 1920 r.

Ustawa ustaliła trzy kategorie dróg publicznych: państwowe, lokalne i zakładowe. Określiła też dwa organy administracji państwowej: Ministra Komunikacji dla dróg poza miastem i przelotowych niektórych miast oraz Ministra Gospodarki Komunalnej dla ulic, placów w miastach oraz w granicach zabudowy wsi.

1963

Powołanie 314 powiatowych zarządów dróg lokalnych (PZDL)

1969

Powołanie 17 wojewódzkich zarządów dróg lokalnych (WZDL)

Nadzór nad drogami lokalnymi sprawuje MK poprzez CZDP, w którym powstaje Wydział Dróg Lokalnych.

1971

Utworzenie przez MK sieci obwodów drogowych odpowiadających za służbę liniową na drogach publicznych

Obwody drogowe były komórkami terenowymi REDP.

1972

Zatwierdzenie przez rząd kierunkowego układu autostrad dla kraju

Do realizacji programu powołano Zarząd Autostrad – jednostkę budżetową podległą CZDP. W ZA powstaje Biuro Programu „Rozwój Sieci Drogowej”, odpowiedzialne za realizację międzynarodowej umowy ONZ – UNDP.

1975

Reforma administracji publicznej (utworzenie 49 województw w miejsce 17), uchwalenie nowej ustawy o drogach publicznych

Reforma administracji drogowej polegała na utworzeniu: 17 dyrekcji okręgowych dróg publicznych (DODP) z połączenia WZDP i WZDL i 177 RDP powstałych z połączenia REDP i PZDL. Drogi podzielono na cztery kategorie: krajowe, wojewódzkie, gminne i zakładowe oraz wewnętrzne.

1985

Przekształcenie CZDP w Generalną Dyрекcję Dróg Publicznych

## Transformacja ustrojowa



Cele ambitne i, jak się okazało, dość odległe. Wojna przyniosła nie tylko zniszczenia materialne, ale też ogromne straty ludzkie. Polskie drogownictwo ponownie musiało się zmierzyć z brakiem wykwalifikowanych specjalistów i urzędników. Ponownie trzeba było stworzyć szkolnictwo, jednostki badawcze i projektowe. Organizowano kursy dla dróżników, wskrzeszano laboratoria drogowe. Polska znów zmieniła granice – w wyniku tego skróciła się ogólna długość sieci drogowej, za to znacząco wzrosła długość dróg utwardzonych – z 64,5 tys. km przed wojną do ok. 94 tys. km po jej zakończeniu. Większość z nich wymagała jednak natychmiastowego remontu. Odbudowę rozpoczęto od mostów w Warszawie i Krakowie, z czasem odtworzono też przeprawy w innych miastach. Do 1956 r. zmodernizowano lub odbudowano wiele tras – głównie lokalnych, ale tempo było wciąż zbyt wolne w stosunku do potrzeb. Coraz większa liczba samochodów wymagała dostosowania większości szlaków – profilowano zakręty, poprawiano przebiegi, wzmacniano podłoże i układano nawierzchnię bitumiczną.

Z pomocą ONZ

Mimo że kolejne plany pięcio- i sześcioletnie zakładały budowę tysięcy kilometrów nowych dróg, ich realizacja szła opornie. Komunistyczne państwo, z centralnie planowaną gospodarką dostawało zadyszki i nie było w stanie sfinansować wszystkich inwestycji. Udało się jednak poprawić komunikację między większymi miastami i podnieść standard najważniejszych dróg. Nieustanny niedobór materiałów budowlanych sprawił, że ambitne plany budowy autostrad były odkładane przez kolejne dekady. Dopiero w latach

Czy wiesz, że...

Pozostałością PRL-u są drogowe odcinki lotniskowe – tymczasowe lotniska dla samolotów wojskowych wytyczane głównie na zachodzie kraju w ciągu dróg o mniejszym znaczeniu. W 2014 r. DOL wybudowano na autostradzie A4 między Tarnowem a Dębicą.



Lepsze efekty przyniosła współpraca władz PRL z ONZ w ramach programu „Rozwój sieci drogowej”. Udało się poprawić jakość wielu połączeń, budując obwodnice, trasy szybkiego ruchu, a także przydrożną infrastrukturę.

70. XX w. coś zaczęło się dziać na tym polu – rozpoczęto budowę dróg Warszawa – Katowice, Wrocław – Gliwice – Kraków czy „olimpijki”, która miała połączyć Warszawę z zachodnią granicą kraju. Niestety, większości tych inwestycji nie udało się doprowadzić do końca. Lepsze efekty przyniosła współpraca władz PRL z ONZ w ramach programu „Rozwój sieci drogowej”. Udało się poprawić jakość wielu połączeń, budując obwodnice, trasy szybkiego ruchu, a także przydrożną infrastrukturę: miejsca postoj, tarasy widokowe czy parkingi ozdobiane rzeźbami i pomnikami. Do końca lat 70. XX w. powstało 54 tys. km dróg, a kolejne 87 tys. km zostało zmodernizowanych. W tym czasie powstało też ok. 127 km autostrad.

Nowa perspektywa

W połowie dekady niewydolność gospodarki PRL coraz mocniej dawała o sobie znać. Państwo nie było w stanie zapewnić wystarczających środków na budowę dróg. Reforma gospodarcza wprowadzająca samofinansowanie się przedsiębiorstw i samorządów lokalnych nie poprawiła sytuacji, przyniosła jedynie olbrzymi zamęt i chaos organizacyjny. Pod koniec tej dekady skupiano się już głównie na bieżącym utrzymaniu dróg, odkładając ich rozbudowę na przyszłość. Lata 80. XX w. nie były łatwiejsze – burzliwe przemiany polityczne zepchnęły temat dróg na dalszy plan. W 1985 r. uchwalono nową ustawę o drogach, która zmieniła drogownictwo od strony organizacyjnej, w inwestycjach drogowych trwał jednak zastój. Zmiana ustroju w 1989 r. przyniosła nowe nadzieje i możliwości, jednak na nowe drogi trzeba było jeszcze chwilę poczekać.



Badania nawierzchni

100 LAT NIEPODLEGŁOŚCI NA DROGACH

DROGI UTWARDZONE



1918

44 tys. km

2018

291 tys. km

AUTOSTRADY



1939

28 km (dzisiejsza DW214 Warlubie – Osiek)

1991

około 480 km (w latach 1945-1991 powstało około 100 km autostrad)

1918

0 km

1945

376 km (fragmenty niemieckich autostrad Berlin – Wrocław i Berlin – Królewiec, które znalazły się na polskim terytorium)

2018

1638 km



Czy wiesz, że...

Ze względu na potrzebę odbudowy Polski gospodarka drogowa miała tu większe znaczenie niż w jakimkolwiek kraju Europy Zachodniej. Inspiracją i wyznacznikiem kierunku działań w tym zakresie stały się prace Światowego Kongresu Drogowego. Polski rząd przystąpił do tej organizacji w 1919 r.



W latach 30. XX w. planowano nawet budowę sieci autostrad – jej jedyną pozostałością jest droga wojewódzka nr 214 Warlubie – Osiek.

Wielkie przyspieszenie

Jedną z pierwszych zmian wprowadzonych po upadku komunizmu było oddzielenie administracji drogowej od wykonawstwa – system ten funkcjonuje do dzisiaj. W 2001 r. po serii kolejnych przekształceń z Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad i Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych powstała nowa instytucja pod nazwą Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Otwarcie granic, a później wejście Polski do Unii Europejskiej stworzyło nowe perspektywy i wyzwania. Otwierając się na innowacyjne technologie, rozwiązania techniczne i standardy, w krótkim czasie Polska zaczęła nadrabiać zaległości. Korzystając z funduszy krajowych i unijnych, przeobrażyliśmy rodzimy krajobraz drogowy na bardziej nowoczesny i wygodny dla użytkownika.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, następca powołanej do życia w 1819 r. pierwszej państwowej administracji drogowej, zarządza siecią 17 650 km dróg krajowych. Obecnie do dyspozycji podróżujących mamy 3676,6 km tras szybkiego ruchu, w tym 1638,5 km autostrad i 2038,1 km dróg ekspresowych. W trakcie realizacji są kolejne inwestycje o łącznej długości 1518 km.

W tym roku zakończyła się także budowa całej autostrady A4 – to pierwsza w pełni ukończona droga tego typu w kraju

1991

Przekazanie zarządzania drogami z REDP do dyrekcji okręgowych

Utworzenie 171 zarządów dróg oraz 648 obwodów drogowych i mostowych. Z pozostałych rejonów dróg i jednostek produkcyjnych utworzono przedsiębiorstwa państwowe i spółki prawa handlowego, z którymi GDDP zawarła umowy cywilno-prawne o udostępnieniu mienia państwowego.

1994

Utworzenie Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad, uchwalenie ustawy o płatnych autostradach

1997

Początek obowiązywania ustawy o finansowaniu dróg publicznych

Zgodnie z ustawią co najmniej 30 proc. podatku akcyzowego od paliw miało być przeznaczone na budowę dróg.

1998

Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej GDDP zostaje urzędem centralnym, a jej pracownicy stają się pracownikami służby cywilnej

W skład Generalnej Dyrekcji wchodzi dziewięć oddziałów.

2003

Wejście w życie tzw. specustawy drogowej

2002

Połączenie GDDP i ABiEA w Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad

2004

Wejście Polski do Unii Europejskiej, rozpoczęcie pierwszych projektów dofinansowanych z UE

2007

Pierwszy 1000 km dróg ekspresowych i autostrad na terenie Polski

2016

Uruchomienie Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych

2018

Organizacja przez GDDKiA XV Międzynarodowego Zimowego Kongresu Drogowego





# Narodziny prędkości

Przybliżamy międzywojenne próby zaimplementowania koncepcji budowy autostrad na ziemiach Polski. Próby niestety nieskuteczne.

Projekt europejskiej sieci autostrad Pierra Puricellego

Profesor Melchior Nestorowicz napisał, że pojawienie się autostrad stanowi przełom w budownictwie komunikacyjnym porównywalny z tym, jakiego niegdyś dokonało powstanie pierwszych dróg bitych czy późniejszych kolei żelaznych. Podkreślał przy tym, że budowa dróg samochodowych w Europie nie może kończyć się na polskiej granicy, co było tym bardziej istotne, że złożony w Lidze Narodów projekt słynnego włoskiego budowniczego autostrad Pierra Puricellego zakładał wykonanie 37 tys. km takich tras w Europie, z czego kilka miało przebiegać przez terytorium Rzeczypospolitej. Trzy nowo powstające niemieckie odcinki sięgały zresztą granic Polski. Były to drogi: Szczecin – Gdańsk – Królewiec, mająca przecinać ówczesne województwo pomorskie; Berlin – Kostrzyn, kierująca się na Poznań i Warszawę; a także Wrocław – Bytom, której przedłużenie mogło sięgać Katowic i Krakowa. Było więc jasne, że Polska musi wprowadzić własny program budowy autostrad.

### Konkretne pomysły

W 1934 r. opracowano założenia techniczne dla polskich autostrad. Pierwsza wytyczna dotyczyła szerokości drogi, która w zależności od przeprowadzonych wcześniej prognoz miała wynosić od 7,5 do 9 m dla ruchu o mniejszym natężeniu oraz 10-12 m dla tras o większym obłożeniu. Te pierwsze miały być wypo-



Jezdnie mogły być rozdzielone szeroką linią farby, nawierzchnią innego rodzaju, żywopłotem (tak jak w Niemczech) lub ulicznym oświetleniem ze specjalnymi tablicami zapobiegającymi wzajemnemu oślepianiu się kierowców podczas mijania. Kadra naukowa skłaniała się ku ostatniemu rozwiązaniu.

sażone w trzy pasy ruchu, z których środkowy byłby wspólny dla obu kierunków i przeznaczony do wyprzedzania. Na te drugie miały się składać dwa pasy ruchu w każdym kierunku, separowane od siebie szeroką linią farby lub nawierzchni innego rodzaju. Jezdnie mogły być także rozdzielone żywopłotem (tak jak w Niemczech) lub ulicznym oświetleniem ze specjalnymi tablicami zapobiegającymi wzajemnemu oślepianiu się kierowców podczas mijania. Wybór sposobu był sprawą dyskusyjną, jednak kadra naukowa z prof. Nestorowiczem na czele skłaniała się ku latarniom, gdyż obawiała się, że w warunkach zimowych żywopłoty mogłyby przyczyniać się do powstawania zasp na drodze. Przecięcia z drogami lokalnymi miały być wielopoziomowe i bezkolizyjnie, a dodatkowo wjazdy na autostradę miały pełnić funkcje zbliżone do dzisiejszych miejsc obsługi podróżnych – przewidywano na nich punkty poboru opłat, stacje benzynowe, dworce autobusowe, placówki medyczne czy posterunki policji drogowej. Jako głównego materiału do budowy nawierzchni używano betonu, gdyż w Polsce przemysł cementowy był stosunkowo dobrze rozwinięty. Wykorzystanie mas bitumicznych ze względu na ograniczone zasoby i stosunkowo wysokie koszty stawiano na drugim miejscu. Co ciekawe, brano pod uwagę również bruk drobnokostkowy, który był odpowiedni dla pojazdów z gumowymi obręczami.

### Nagłąca potrzeba

Na IV Polskim Kongresie Drogowym prof. Nestorowicz ostrzegał władze, że Polska może stać się w Europie wyspą bez sieci autostrad. Aby się przed tym ustrzec, apelował o bezwzględne rozpoczęcie prac badawczych w tej materii, a także o to, by budowa nowych dróg była prowadzona w racjonalny sposób. Jego plan w pierwszej kolejności zakładał wytyczenie relacji oraz ustalenie kolejności budowy poszczególnych dróg pod względem ekonomicznym oraz militarnym z uwzględnieniem infrastruktury państw sąsiadujących. Koncepcja Nestorowicza przewidywała także opracowanie indywidualnych specyfikacji technicznych dla budowy dróg pod kątem prognozowanego natężenia ruchu, ukształtowania terenu, warunków klimatycznych itp. Po przeprowadzeniu tego studium należało niezwłocznie przystąpić do budowy autostrad o pierwszorzędym znaczeniu dla interesów i obronności państwa, a ich liczbę oraz tempo ich budowy systematycznie zwiększać.

### Rozmowy o pieniądzach

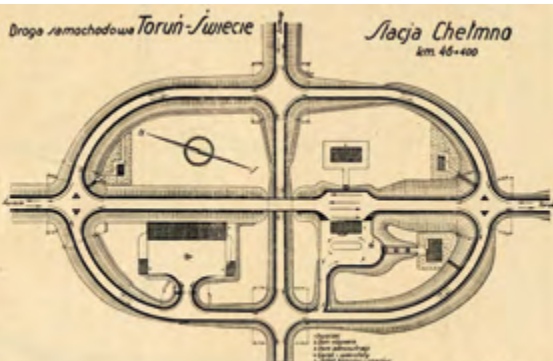
Plan zakładał pozyskanie środków z budżetu państwa na badania wstępne i na wykonanie projektów. Wraz ze wzrostem zaawansowania budowy poszczególnych szlaków finansowanie powinno przechodzić na pokrewne gałęzie przemysłu lub przedsiębiorstwa, np. rafinerie (stacje benzynowe) i towarzystwa przewożowe (dworce autobusowe i towarowe). Pozostała część miała pochodzić z opłat pobieranych za korzystanie z autostrad. Ten model zakładał, by docelowo polski rząd przeznaczal na drogi określony odsetek budżetu w taki sam sposób, jak miało to miejsce w przypadku utrzymania wojska lub administracji



Plan prof. Nestorowicza w pierwszej kolejności zakładał wytyczenie relacji oraz ustalenie kolejności budowy poszczególnych dróg pod względem ekonomicznym oraz militarnym z uwzględnieniem infrastruktury państw sąsiadujących.

państwowej. Referat pt. „Zagadnienia transportu lądowego”, przygotowany pod kierownictwem Aleksandra Gajkowicza na I Polskim Kongres Inżynierów we Lwowie (1937 r.), mówił, by każdego roku zabezpieczać 350 mln zł kredytu oraz 60 mln zł świadczeń w naturze, co pomogłoby zapewnić właściwy rozwój polskiej sieci drogowej i jej utrzymanie. Praca ta nie określała, w jaki sposób miałyby być pozyskiwane środki na realizację autostrad, choć prognozowano w niej, że w przyszłości powstanie około 6 tys. km takich dróg. Tymczasem w 1936 r. wydano na ich budowę około 140 mln zł. Plan profesora Nestorowicza wydawał się więc niezwykle ambitny.

Niestety, były to czysto teoretyczne rozważania, które częściowo przerodziły się w projekty 1200 km autostrad stworzone przez studentów Wydziału Inżynierii Politechniki Warszawskiej w ramach prac dyplomowych. Wybuch II wojny światowej i późniejsze wydarzenia zmieniły i odsunęły na kolejne dziesięciolecia plany budowy polskich autostrad.



Projekt wjazdu na autostradę, 1934 r.

## AUTOSTRADOWA SIEĆ NESTOROWICZA

Profesor przewidywał wykonanie 4,7 tys. km autostrad w ciągu kilkadziesiąt lat.

### Relacje priorytetowe (2,4 tys. km):

- Warszawa – Łódź (około 100 km)
  - Warszawa – Poznań – granica państwa (około 350 km),
  - Gdynia – Bydgoszcz – Łódź – Katowice (około 500 km),
  - Katowice – Kraków – Lwów (około 375 km),
- oraz sześć innych odcinków.

### Relacje podrzędne (2,3 tys. km):

- Warszawa – Kielce – Kraków,
  - Łódź – Kalisz – granica państwa (w kierunku Wrocławia),
  - Warszawa – Grodno – Wilno
- oraz osiem innych odcinków.



Melchior Nestorowicz i jego sieć autostrad