MARCIN BŁASZCZYK

ZARZĄDZANIE DROGAMI W POWIECIE PŁOCKIM I NA MAZOWSZU PŁOCKIM (1918–2002)

Abstrakt

Niniejszy artykuł stanowi próbę przybliżenia rysu historycznego zarządzania drogami w Polsce na przykładzie powiatu płockiego i Mazowsza Płockiego. Charakteryzuje zmiany związane w zakresie zarządzania drogownictwem na terenie wspomnianego regionu na przestrzeni minionego stulecia. Wymienia instytucje odpowiedzialne za rozwój sieci drogowej na terenie Mazowsza Płockiego oraz nazwiska inżynierów kierujących wspomnianymi instytucjami. Impulsem do powyższych rozważań są przypadające w 2019 roku ważne rocznice: 200. rocznica Centralnej Administracji Drogowej, 25. rocznica utworzenia Miejskiego Zarządu Dróg w Płocku, a także 20. rocznica utworzenia Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie oraz Zarządu Dróg Powiatowych w Płocku.

Słowa kluczowe: drogownictwo, Zarząd Dróg Powiatowych w Płocku, Miejski Zarząd Dróg w Płocku, Wydział Budowlany Magistratu Miasta Płocka, Rejon Eksploatacji Dróg Publicznych w Płocku

Na rok 2019 przypadają ważne rocznice: 200. rocznica Centralnej Administracji Drogowej, 25. rocznica utworzenia Miejskiego Zarządu Dróg w Płocku, a także 20. rocznica utworzenia Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie oraz Zarządu Dróg Powiatowych w Płocku. Uzasadnione wydaje się więc przybliżenie rysu historycznego związanego ze zmianami jakie miały miejsce na przestrzeni ostatnich 100 lat w zakresie zarządzania drogami w Polsce na przykładzie powiatu płockiego.

Zarówno w czasie rozbiorów jak również w pierwszym okresie funkcjonowania II Rzeczypospolitej na terytorium Polski obowiązywały przepisy byłych państw zaborczych, co znacznie utrudniało rozwój odradzającego się kraju i samego Płocka[1].

Już 7 lutego 1919 roku został wydany Dekret w przedmiocie tymczasowych przepisów o zarządzie drogami kołowemi[2]. Jego autorzy mieli na względzie przede wszystkim rozwój komunikacji lądowej w odrodzonej Polsce, której stan był fatalny[3]. Dokonano administracyjnego podziału dróg kołowych na drogi powiatowe zarządzane bezpośrednio przez organy samorządu powiatowego oraz drogi gminne zarządzane bezpośrednim przez organy samorządu gminnego. W myśl nowych przepisów, w obrębie powiatu płockiego, do życia powołano specjalny urząd, sprawujący nadzór nad konserwacją i budową wszystkich dróg na terenie powiatu o nazwie Wydział Drogowy. Na jego czele stanął inżynier drogowy, mianowany przez Ministerstwo Robót Publicznych[4].

Odmienny w stosunku do poprzednich przepisów podział dróg publicznych na cztery kategorie: drogi państwowe, mające znaczenie ogólnopaństwowe, drogi wojewódzkie, mające znaczenie ekonomiczno-komunikacyjne dla województw, drogi powiatowe, mające znaczenie ekonomiczno-komunikacyjne dla powiatów oraz drogi gminne, do których należały drogi publiczne nie zaliczone do żadnej z trzech poprzednich kategorii, wprowadziła Ustawa o budo-wie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej[5].

Wówczas to Sejmik Płocki dla nadzoru nad konserwacją i budową dróg samorządowych utworzył własny Odział Drogowy na którego czele stanął Stanisław Hejke. W tym czasie nadzór nad drogami państwowymi w tym również nad mostami przez Wisłę w Płocku i Wyszogrodzie pełnił Państwowy Zarząd Drogowy. Drogi gminne pozostawały w kompetencji samorządowego związku powiatowego, ale finansowane były z budżetów gmin. Koszty budowy i utrzymania dróg państwowych pokrywano ze skarbu państwa, a dróg samorządowych z budżetów samorządów. Z początkiem lipca 1927 roku na skutek okólnika Ministerstwa Robót

[1] W. Brzeziński, *Polskie prawo budowlane*, Warszawa 1955, s. 11.

[2] Dz.U. 1919, nr 14, poz. 149.

[3] Szeroko na ten temat w: *Dwudziestolecie komunikacji w Polsce Odrodzonej*, Kraków 1939.

[4] [b.a.], *Święto drogowe*, „Mazowsze Płockie i Kujawy" 1930, nr 12, s. 89.

[5] Dz.U. 1921, nr 6, poz. 32.

Publicznych z dnia 19 marca 1927 roku powołano państwowo-samorządowy urząd pod nazwą Powiatowy Zarząd Drogowy. Nowym urzędem kierował państwowy inżynier drogowy mianowany przez Ministerstwo Robót Publicznych inż. Jerzy Szaniawski[6].

W myśl przepisów o budowie i utrzymaniu dróg publicznych z 1920 roku[7], został zatrudniony od 1 kwietnia 1925 roku w Wydziale Budowlanym Magistratu Miasta Płocka, kierowanym przez budowniczego miejskiego Antoniego Wysockiego, referent drogowy-technik komunikacji Stefan Skorbiłowicz[8].

Z początkiem lat 30. XX wieku w Wydziale Technicznym Magistratu doszło do wymiany kadr odpowiedzialnych za gospodarkę drogową. 15 września 1930 roku kierownikiem wydziału został inżynier dróg i mostów Politechniki Warszawskiej Jerzy Woyno, zaś 1 września 1931 roku stanowisko technika drogowego objął Tadeusz Borkowski. Dnia 15 czerwca 1936 roku na stanowisko zastępcy kierownika zatrudniono dodatkowo kolejnego inżyniera z dyplomem Politechniki Warszawskiej Zygmunta Bieńkowskiego[9].

Prawdopodobnie w okresie dwudziestolecia międzywojennego, mimo braku potwierdzenia tego faktu w materiałach archiwalnych, nastąpiło w Płocku przekształcenie niewielkiego referatu drogowego w Miejską Służbę Drogową.

Nasza wiedza o funkcjonowaniu zarządzania drogami na Mazowszu Płockim podczas okupacji hitlerowskiej jest bardzo ograniczona z uwagi na brak odpowiednich materiałów źródłowych. Ze wspomnień pracowników Powiatowego Zarządu Drogowego w Gostyninie wynika jednak, że na czele tzw. Kreisstraßenbauamt stał Niemiec Kreisstraßenmeisterei. Pozostały personel tworzyli jednak Polacy w zdecydowanej większości pracownicy drogowi zatrudnieni w Zarządzie przed wojną[10]. Należy przypuszczać, że podobnie wyglądała sytuacja w byłym powiecie płockim i sierpeckim.

Po zakończeniu II wojny światowej, w marcu 1945 powstało w Warszawie Ministerstwo Komunikacji z Departamentem Dróg Kołowych, którego staraniem reaktywowano przedwojenny stan organizacyjny drogownictwa. W 1948 roku dokonano jednak korekty w Ustawie z dnia 10 grudnia 1920 roku, zgodnie z którą drogi publiczne podzielone zostały na drogi: państwowe, powiatowe i gminne.

Odpowiedzialną za budowę i utrzymanie dróg państwowych była administracja państwowa, zaś drogami powiatowymi i gminnymi mały się zajmować właściwe związki samorządu terytorialnego. Przy wydziałach powiatowych utworzono powiatowe zarządy drogowe, podległe w zakresie budowy i utrzymania dróg państwowych wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, a w zakresie budowy i utrzymania dróg powiatowych i gminnych – wydziałom powiatowym.

Do zadań powiatowego zarządu drogowego należała budowa i utrzymanie dróg państwowych i powiatowych oraz nadzór nad budową i utrzymaniem dróg gminnych. Stworzona po zakończeniu II wojny światowej na ziemiach polskich namiastka samorządu terytorialnego przetrwała tylko do 1950 roku. Ustawa z 20 marca 1950 roku o terenowych organach jednolitej władzy państwowej[11] przekształciła rady narodowe w instytucje władzy państwowej. Ponadto zmieniono organy administracji ogólnej i niezespolonej, przekazując ich kompetencje terenowym radom narodowym i ich organom wykonawczym.

Wkrótce po zakończeniu działań wojennych reaktywowano Powiatowy Zarząd Drogowy w Płocku, na czele którego stał Władysław Balcerzyk[12]. W obrębie miasta Płocka w latach 1945–1949 roboty w zakresie drogownictwa prowadziło Przedsiębiorstwo Remontowo-Budowlane, a od 1949 do 1958 roku – Miejskie Przedsiębiorstwo Robót Budowlanych[13].

Istniejąca organizacja nie odpowiadała warunkom ówczesnego państwa i pod koniec lat 40. XX wieku podjęto prace nad reformą drogownictwa. Na początku 1951 roku weszła w życie kolejna ustawa – Ustawa o organizacji władz w dziedzinie komunikacji[14]. Ustawa ta znosiła urząd Ministra Komunikacji, powołując w jego miejsce m.in. urząd Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego, do którego zadań należało m.in. naczelne kierownictwo nad budową i utrzymaniem dróg publicznych.

Uchwałą Prezydium Rządu z dnia 29 września 1951 roku zniesiono Wydziały Komunikacyjne przy Prezydiach Wojewódzkich i Powiatowych Rad Narodowych. W ich miejsce z dniem 1 stycznia 1952 roku

---

6 [b.a.], *Święto drogowe… dz. cyt.*, s. 89.

7 Archiwum Państwowe w Płocku (dalej: APP), Akta miasta Płocka, Różne, sygn. 25688, bp.

8 APP, Akta miasta Płocka, Akta Magistratu miasta Płocka – Personalne, sygn. 24821, k. 1, 13 i 18.

9 APP, Akta miasta Płocka, Różne, sygn. 25688, bp.

10 J. Brudziński, *Monografia rozwoju gospodarki drogowej na terenie Rejonu Dróg Publicznych w Gostyninie 1918-1986*, Gostynin 1986, s. 11, mps.

11 Dz.U. 1950, nr 14, poz. 130.

12 APP, Powiatowa Rada Narodowa w Płocku 1945-1950, Komisja drogowa, sygn. 7, k. 11.

13 APP, Miejskie Przedsiębiorstwo Robót Budowlanych, Wstęp do inwentarza, s. 1-6.

14 Dz.U. 1951, nr 14, poz. 108.

utworzono Wojewódzkie Zarządy Dróg Publicznych, do których należała budowa i utrzymanie dróg państwowych i powiatowych. Powstały też Rejony Eksploatacji Dróg Publicznych, a także Wydziały Komunikacji Drogowej przy Prezydium Wojewódzkiej i Powiatowej Rady Narodowej, do których należało utrzymanie i budowa dróg gminnych.

Organizacja państwowa w zakresie zarządzania drogownictwem składała się z następujących szczebli: Centralnego Zarządu Dróg Publicznych powstałego z Departamentu Dróg Kołowych, 17 wojewódzkich zarządów dróg publicznych w formie samodzielnych jednostek budżetowych podległych Centralnemu Zarządowi Dróg Publicznych oraz 134 rejonów eksploatacji dróg publicznych zorganizowanych przez wojewódzkie zarządy dróg publicznych. Wspomniane rejony eksploatacji dróg publicznych, pełniące rolę administracji drogowej, wykonywały roboty utrzymaniowe na drogach, a w razie potrzeby podejmowały mniejsze inwestycje[15].

Na mocy decyzji prezydium rządu Centralny Zarząd Dróg Publicznych, sprawował funkcję organu Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego dla „sprawowania zwierzchniego nadzoru nad całokształtem budowy i utrzymania dróg publicznych oraz nad przestrzeganiem porządku na drogach", z wyjątkiem dróg miejskich będących w gestii Ministra Gospodarki Komunalnej.

Do zadań wojewódzkich za rządów dróg publicznych należało:

- w odniesieniu do dróg państwowych i powiatowych – budowa i utrzymanie dróg i mostów oraz współpraca z prezydiami rad narodowych w wykonywaniu nadzoru nad przestrzeganiem przepisów porządkowych na drogach publicznych;
- w odniesieniu do dróg gminnych – zatwierdzanie projektów technicznych dróg i mostów oraz ogólny nadzór nad przestrzeganiem na tych drogach przepisów technicznych oraz zapewnienie gminom maszyn do wykonywania robót na tych drogach.

W Płocku na bazie Wydziału Komunikacyjnego Prezydium Powiatowej Rady Narodowej powołano Rejon Eksploatacji Dróg Publicznych w Płocku (REDP), obejmujący swą administracją wszystkie drogi państwowe, wojewódzkie i powiatowe na terenie powiatu płockiego i gostynińskiego. Szefem Rejonu Eksploatacji Dróg Publicznych w Płocku został Władysław Balcerzyk. W kolejnych latach szefami REDP byli: Zygmunt Załuska, Stanisław Nowakowski, Kajetan Konarzewski oraz Edward Wiłucki[16].

W latach 50. XX wieku czyniono starania o właściwą organizację dróg miejskich. Po utworzeniu w 1950 roku urzędu Ministra Gospodarki Komunalnej powstały miejskie służby drogowe, które w większych miastach przekształcały się w latach 60. w zarządy dróg i mostów. Organizacja ta stopniowo umacniała się, jednak dominujące potrzeby innych branż komunalnych nie sprzyjały rozwojowi dróg miejskich. W 1958 roku w Płocku w strukturach Zarządu Gospodarki Komunalnej utworzono Miejską Służbę Drogową, na czele której stanął Franciszek Janiszewski[17].

W dniu 4 sierpnia 1956 roku wydano dekret o podziale dróg publicznych[18]. W świetle którego drogi publiczne podzielono na drogi: państwowe i lokalne. Wraz z wejściem w życie dekretu dotychczasowe drogi państwowe i powiatowe stały się drogami państwowymi, natomiast gminne oraz ulice i place miejskie, osiedlowe i wiejskie, nie stanowiące odcinków dróg państwowych i powiatowych, stały się drogami lokalnymi.

Gospodarka na drogach państwowych objęta została planem i budżetem centralnym, natomiast na drogach lokalnych objęta została planem budżetem terytorialnym. Kilka miesięcy później, w marcu 1957 roku ukazała się Ustawa o zmianach w organizacji i zakresie działania naczelnych organów administracji państwowej w niektórych gałęziach przemysłu, budownictwa i komunikacji[19]. Zgodnie ze wspomniana ustawą w miejsce Ministra Kolei oraz Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego ponownie utworzono urząd Ministra Komunikacji. Do jego obowiązków należały sprawy, m.in. w zakresie budowy, utrzymania i eksploatacji dróg publicznych.

W dniu 29 marca 1962 roku ukazała się Ustawa o drogach publicznych[20]. W zakresie podziału dróg publicznych, oprócz dotychczasowych dróg państwowych i lokalnych, przewidywała ona istnienie także dróg zakładowych. Gospodarka na drogach państwowych objęta została planem i budżetem centralnym, a na drogach lokalnych – planem i budżetem terytorialnym. W przypadku dróg zakładowych gospodarka objęta była planem finansowym lub budżetem właściwych dla danej drogi zakładów.

Budowa, przebudowa, ochrona i utrzymanie dróg państwowych (z wyjątkiem dróg w miastach) należała do organów podległych Ministrowi

[15] Archiwum Akt Nowych, Centralny Zarząd Dróg Publicznych w Warszawie, sygn. 1057, k.nlb.

[16] APP, Prezydium Miejskiej Rady Narodowej, Protokoły obrad, sygn. 5.

[17] *Tamże*, sygn. 50, k. 6.

[18] Dz.U. 1956, nr 35, poz. 158.

[19] Dz.U. 1957, nr 17, poz. 86.

[20] Dz.U. 1962, nr 20, poz. 90.

Komunikacji, dróg lokalnych (z wyjątkiem dróg w miastach) należała do właściwych organów drogowych prezydiów rad narodowych. Budowa, przebudowa, ochrona i utrzymanie dróg państwowych i lokalnych w granicach miast należała do właściwych organów z zakresu gospodarki komunalnej prezydiów rad narodowych, a w zakresie dróg zakładowych – do odpowiednich zakładów.

W 1962 roku dyrektorem Centralnego Zarządu Dróg Publicznych został Eugeniusz Buszma, wieloletni pracownik resortu, dotychczasowy zastępca dyrektora Centralnego Zarządu Dróg Publicznych.

Po uchwaleniu nowej ustawy o drogach publicznych nastąpiło tworzenie organizacji dróg lokalnych. Zgodnie z ustawą z dnia 25 stycznia 1958 roku o radach narodowych gospodarka na drogach lokalnych należała do wydziałów komunikacji prezydiów powiatowych i wojewódzkich rad narodowych, nad którymi minister komunikacji sprawował ogólny nadzór w zakresie ruchu drogowego oraz budowy i utrzymania dróg. Wydziały te jako typowe organy administracyjne nie mogły sprostać wykonywaniu zadań w zakresie budowy i utrzymania dróg.

W 1963 roku, na mocy uchwały Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 17 stycznia 1963 roku w sprawie intensyfikacji rozbudowy i poprawy stanu sieci dróg lokalnych, utworzono we wszystkich 314 powiatach powiatowe zarządy dróg lokalnych. Tym samym Powiatowy Zarząd Dróg Lokalnych powstał również na terenie obejmującym powiat płocki. Kierował nim Kazimierz Pawlak.

W 1969 roku na mocy uchwały Rady Ministrów z dnia 11 sierpnia 1969 roku w sprawie usprawnienia organizacji zarządzania na szczeblu wojewódzkim gospodarką na drogach lokalnych, powołano w każdym z 17 województw wojewódzkie zarządy dróg lokalnych. Nadzór techniczny nad drogami lokalnymi sprawował Minister Komunikacji poprzez Centralny Zarząd Dróg Publicznych, w którym powstał Wydział Dróg Lokalnych[21].

W samym Płocku do 1969 roku funkcjonowała Miejska Służba Drogowa, która następnie została przekształcona w Miejski Zarząd Dróg i Mostów, kierowany przez Rudolfa Piechocińskiego[22].

W 1972 roku dyrektorem Centralnego Zarządu Dróg Publicznych został Czesław Krzywosz. Wzrost ruchu drogowego i aspiracje kierownictwa PZPR czasów „Dekady Gierka", dotyczące szybkiego rozwoju gospodarczego spowodował podjęcie prac nad programem budowy autostrad[23].

Decyzja Prezydium Rządu z dnia 15 marca 1972 roku zaakceptowała kierunkowy układ autostrad dla kraju oraz ustaliła szczegółowy program prac przygotowawczych do budowy autostrad. Do realizacji programu powołano w 1972 roku Zarząd Autostrad jako jednostkę budżetową podległą Centralnemu Zarządowi Dróg Publicznych. Głównym zadaniem Zarządu Autostrad było sprawowanie funkcji generalnego realizatora inwestycji wraz ze wszystkimi obowiązkami inwestora[24].

W 1975 roku nastąpiła reforma administracji publicznej, polegająca na zlikwidowaniu powiatów i utworzeniu dwuszczeblowego systemu zarządzania. W miejsce 17 dawnych województw utworzono 49 nowych. Na podstawie Rozporządzenia Rady Ministrów z czerwca 1975 roku w sprawie dostosowania organizacji zarządzania drogami publicznymi do podziału administracyjnego Państwa[25] utworzono Dyrekcje Okręgowe Dróg Publicznych, które przejęły zadania i obowiązki dotychczasowych wojewódzkich zarządów dróg publicznych podległych Ministrowi Komunikacji oraz zarządów dróg lokalnych podległych terenowym organom administracji państwowej stopnia wojewódzkiego.

Utworzono jednocześnie Rejony Dróg Publicznych podległe Okręgowym Dyrekcjom Dróg Publicznych, które przejęły obowiązki dotychczasowych Rejonów Eksploatacji Dróg Publicznych i Powiatowych Zarządów Dróg Lokalnych. Reforma administracji drogowej polegała na utworzeniu: 17 dyrekcji okręgowych dróg publicznych przez połączenie wojewódzkich zarządów dróg publicznych i wojewódzkich zarządów dróg lokalnych, 177 rejonów dróg publicznych przez połączenie 121 rejonów eksploatacji dróg publicznych i 314 powiatowych zarządów dróg lokalnych[26]. Po połączeniu Powiatowych Zarządów Dróg Lokalnych w Płocku i Sierpcu 1 stycznia 1976 roku utworzono Rejon Dróg Publicznych w Płocku, a kierowanie nim powierzono Kazimierzowi Pawlakowi[27].

Ponownej zmiany podziału dróg publicznych dokonano 21 marca 1985 roku, gdy ukazała się nowa Ustawa o drogach publicznych[28]. Tym razem drogi

[21] Archiwum Zakładowe GDDKiA Oddział Warszawa Rejon Płock, PZDL, sygn. 10/120, bp.

[22] APP, Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Płocku, Protokoły obrad, sygn. 133, k. 113.

[23] Szeroko na ten temat: A. Friszke, *Polska Gierka*, Warszawa 1995.

[24] T. Suwara, *Zarządzanie drogami w Polsce w XX wieku*, „Drogownictwo" 2000, nr 12, s. 357-358.

[25] Dz.U. 1975, nr 22, poz. 119.

[26] T. Suwara, *Zarządzanie drogami w Polsce… dz. cyt.*, s. 358-360.

[27] Archiwum Zakładowe GDDKiA - Oddział Warszawa Rejon Płock, DODP w Warszawie, sygn. 10/3, bp.

[28] Dz.U. 1985, nr 14, poz. 60.

publiczne podzielono na drogi: krajowe, wojewódzkie, gminne oraz lokalne miejskie, a także zakładowe. Zadania w zakresie budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg dla dróg krajowych objęto planem i budżetem centralnym, dla dróg wojewódzkich, gminnych i lokalnych miejskich planem i budżetem terenowym, a dla zakładowych planem i budżetem właściwych jednostek gospodarki uprzemysłowionej i innych jednostek organizacyjnych.

W odniesieniu do dróg krajowych w granicach miast prezydenckich drogi objęte były planem i budżetem centralnym w zakresie budowy i modernizacji i planem i budżetem terenowym w zakresie utrzymania i ochrony. Zadania polegające na budowie i modernizacji dróg państwowych w miastach prezydenckich należały do właściwości wojewódzkich rad narodowych. Planowanie i finansowanie budowy i modernizacji w zakresie do dróg publicznych w zakresie dróg krajowych poza miastami prezydenckimi należało do Ministra Komunikacji, w zakresie dróg krajowych w miastach prezydenckich – do Ministra Administracji i Gospodarki Przestrzennej, dróg wojewódzkich poza miastami prezydenckimi – do wojewódzkich rad narodowych, dróg wojewódzkich w miastach prezydenckich, lokalnych miejskich i gminnych – do rad narodowych stopnia podstawowego. Minister Komunikacji wykonywał zadania naczelnego organu administracji państwowej przy pomocy Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych, której kompetencje ustalono w drodze Rozporządzenia z dnia 19 grudnia 1985 roku[29].

Siecią dróg publicznych, dla których naczelnym organem administracji państwowej był Minister Komunikacji, zarządzały dyrekcje okręgowe dróg publicznych. Dyrektorom okręgowym dróg publicznych podlegały natomiast rejony dróg publicznych i inne jednostki organizacyjne, którym mogły być przekazane niektóre zadania zarządu drogi.

Siecią dróg publicznych, dla których naczelnym organem administracji państwowej był Minister Administracji i Gospodarki Przestrzennej, zarządzały terenowe organy administracji państwowej: stopnia wojewódzkiego w odniesieniu do dróg krajowych i wojewódzkich i stopnia podstawowego w odniesieniu do dróg gminnych i lokalnych miejskich. Zadania te wykonywane były przy pomocy jednostek drogowych podległych radom narodowym.

Budowa, modernizacja, utrzymanie i ochrona dróg krajowych z wyłączeniem miast prezydenckich i wojewódzkich poza granicami miast należała do dyrekcji okręgowych dróg publicznych. Budowa, modernizacja, utrzymanie i ochrona dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych miejskich w granicach miast prezydenckich należała do terenowych organów administracji państwowej zaś w zakresie dróg gminnych – do naczelników gmin, jako organów wykonawczych rad narodowych wykonujących swe zadania przy pomocy służb drogowych.

Miejski Zarząd Dróg i Mostów na terenie Płocka przestał funkcjonować w 1975 roku, kiedy to powołano Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej i Inżynierii Miejskiej, kierowane początkowo przez Wincentego Marszałka. Dopiero w 1980 roku z jego struktur wyodrębniono Przedsiębiorstwo Eksploatacji Dróg i Mostów (ponownie szefował mu Romuald Piechociński), które w 1983 roku zmieniło swoją nazwę na Miejskie Przedsiębiorstwo Dróg i Mostów. Jego dyrektorami byli kolejno: Józef Zaremba i Stanisław Paradowski.

Z chwilą rozpadu w 1989 r. struktur PRL, zmiana ustroju państwa z socjalistycznego na kapitalistyczny, a więc gospodarki centralnie planowanej na gospodarkę rynkową[30], wywołała potrzebę zmian systemowych także i w drogownictwie.

W 1989 roku Wojewoda Płocki utworzył Wojewódzką Dyrekcję Dróg Miejskich (WDDM) w Płocku w celu zarządzania drogami wojewódzkimi w ośmiu miastach województwa płockiego oraz drogami krajowymi w tzw. miastach prezydenckich (Płocku i Kutnie). Szefami WDDM byli kolejno: Michał Uliński, Henryk Lamparski, Włodzimierz Serafimowicz oraz Stanisław Markuszewski.

Istotą przyjętego w 1991 roku modelu zmian było oddzielenie wykonawstwa robót od zarządzania drogami. Wszystkie roboty związane z budową dróg i mostów oraz większość robót związanych z utrzymaniem dróg miały być zlecane przedsiębiorstwom. W maju 1991 roku Generalnym Dyrektorem Dróg Publicznych został Adam Kozieł. Z dniem 1 lipca 1991 roku sprawy dotyczące zarządzania drogami zostały wyłączone z właściwości rejonów dróg publicznych i przekazane do dyrekcji okręgowych dróg publicznych. W tym celu w dyrekcjach okręgowych utworzono komórki terenowe nazwane zarządami dróg w liczbie 171, a w ramach zarządów dróg drogową służbę liniową w postaci obwodów drogowych i mostowych w liczbie 648. Obwody drogowe zatrudniały znacznie mniej osób niż poprzednio. Z pozostałego potencjału 196 rejonów dróg publicznych i 47 jednostek produkcyjno-usługowych z dniem 1 stycznia 1992 roku utworzono 214 przedsiębiorstw państwowych, dla których organem założycielskim został minister Transportu i Gospodarki Miejskiej i 9 spółek prawa handlowego[31].

[29] Dz.U. 1986, nr 1, poz. 2.

[30] L. Gilejko, *Polska transformacja – próba bilansu i nowa perspektywa*, „Res Humana" 2009, nr 3, s. 17-21.

[31] T. Suwara, *Zarządzanie drogami w Polsce… dz. cyt.*,

Utworzono Dyrekcję Okręgową Dróg Publicznych w Warszawie Oddział w Płocku oraz Gospodarstwo Pomocnicze. Zarządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 1992 roku na bazie zniesionego Gospodarstwa Pomocniczego powstało Przedsiębiorstwo Robót Drogowych w Płocku.

W związku z Rozporządzeniem z dnia 13 lipca 1993 roku w sprawie określenia zadań i kompetencji z zakresu rządowej administracji ogólnej i specjalnej, które mogą być przekazywane niektórym gminom o statusie miasta, wraz z mieniem służącym do ich wykonywania, a także zasad i trybu przekazywania, Płock otrzymał zadania i kompetencje należące do organów administracji rządowej m.in. w zakresie planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg krajowych z wyłączeniem autostrad i dróg ekspresowych, planowanie i finansowanie budowy, modernizacji utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich w granicach miasta, a także wykonywanie uprawnień zarządcy dróg wojewódzkich i krajowych w obrębie miasta[32].

Na przełomie 1991 i 1992 roku Miejskie Przedsiębiorstwo Dróg i Mostów w Płocku przekształcono w działającą do 2003 roku firmę Dromost[33].

W dniu 8 lutego 1994 roku Uchwałą nr 517/LI/94 Rada Miasta Płocka utworzyła jednostkę budżetową – Miejski Zarząd Dróg mającą pełnić funkcję zarządu dróg na terenie miasta Płocka. Pierwszym dyrektorem MZD został Wojciech Chełstowski[34].

W 1998 roku przygotowano do wprowadzenia od 1 stycznia 1999 roku reformę administracji publicznej, polegającą na wprowadzeniu trzech szczebli samorządów terytorialnych. W pakiecie ustaw kompetencyjnych wprowadzono istotne zmiany do ustawy o drogach publicznych i ustawy o finansowaniu dróg publicznych.

Ustawa o drogach publicznych w zakresie sieci drogowej określiła kategorie dróg, kryteria i procedury zaliczania dróg do danej kategorii i ustalania przebiegu dróg. W zakresie administracji drogowej określiła zadania ministra właściwego do spraw transportu, generalnego dyrektora dróg publicznych i Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych. W zakresie zarządzania drogami określiła zarządców i zarządy dróg i ich kompetencje.

Ustawa o finansowaniu dróg określiła zasady finansowania dróg i sposób podziału środków pochodzących z akcyzy od paliw na drogi. Ustawa o drogach publicznych wprowadziła pojęcie zarządcy drogi jako organu administracji państwowej lub samorządowej i oddzieliła je od pojęcia zarządu drogi, którym jest biuro obsługujące zarządcę.

Wspomniana ustawa ustanowiła zarządców dróg, którymi są organy administracji rządowej lub jednostki samorządu terytorialnego, do właściwości których należą sprawy z zakresu planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg:

- krajowych – generalny dyrektor dróg publicznych,
- wojewódzkich – zarząd województwa;
- powiatowych w powiatach ziemskich – zarząd powiatu;
- gminnych – zarząd gminy;
- wszystkich dróg w granicach miast na prawach powiatu z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych – zarząd miasta.

Ustanowienie Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych centralnym organem administracji rządowej w sprawach dróg krajowych spowodowało, że Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych stała się urzędem centralnym.

Ustanowienie Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych zarządcą dróg krajowych było konsekwencją ustawy o administracji specjalnej w terenie. Oznaczało to koniec pełnienia funkcji zarządzania drogami przez naczelnych dyrektorów okręgów dróg publicznych i konieczność likwidacji dyrekcji okręgowych dróg publicznych.

Zmiany organizacyjne w drogownictwie określiło rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 14 grudnia 1998 roku w sprawie dostosowania organizacji dyrekcji okręgowych dróg publicznych oraz będących ich częściami zarządów drogowych i drogowej służby liniowej do organizacji administracji publicznej określonej przepisami o reformie administracji pub licznej oraz rozporządzenia wojewodów o analogicznym do stosowaniu wojewódzkich dyrekcji dróg miejskich.

Z potencjału dyrekcji okręgowych dróg publicznych i wojewódzkich dyrekcji dróg miejskich utworzono trzy odrębne organizacje: Generalną Dyrekcję Dróg Publicznych, 22 gospodarstwa pomocnicze przy Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych, w tym 16 laboratoriów drogowych, wykonujących usługi na rzecz wszystkich dróg, 16 zarządów dróg wojewódzkich oraz 293 zarządy dróg powiatowych[35].

W wyniku nowych przepisów w Płocku nastąpiła likwidacja Wojewódzkiej Dyrekcji Dróg Miejskich, której kompetencje przejęły inne Zarządy: Miejski Zarząd Dróg w Płocku, a także nowo powołane:

s. 360-361.

[32] Dz.U. 1993, nr 65, poz. 309

[33] Archiwum Zakładowe Urzędu Miasta Płocka (dalej: UMP), Protokoły obrad, sygn. 1/18, k. 400.

[34] Urząd Miasta Płocka, Protokoły obrad, sygn. 1/24, k. 53. Informacja uzyskana przez autora z Miejskiego Zarządu Dróg Płocku.

[35] T. Suwara, *Zarządzanie drogami w Polsce... dz. cyt.*, s. 361-362.

Zarząd Dróg Powiatowych, którego dyrektorem został Bogumił Sobieski oraz Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich i jego Rejony w Płocku i Gostyninie.

W Ślepkowie Szlacheckim pod Płockiem utworzono natomiast Rejon Dróg Krajowych GDDP, który w następstwie zmian przepisów zmienił swoją nazwę na Rejon Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Z dniem 1 kwietnia 2002 roku zlikwidowano Generalną Dyrekcję Dróg Publicznych oraz Agencję Budowy i Eksploatacji Autostrad. W ich miejsce utworzono centralny urząd pod nazwą Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Generalnym Dyrektorem został Tadeusz Suwara[36].

Kalendarium zmian

1918 – 1939
- Powołanie Wydziałów Drogowych, Powiatowych Zarządów Drogowych i Miejskiej Służby Drogowej

1939 – 1945
- Okres II wojny światowej

1945 – 1951
- Powołanie Powiatowych Zarządów Drogowych

1951 – 1952
- Likwidacja Powiatowych Zarządów Drogowych
- Powołanie Centralnego Zarządu Dróg Publicznych
- Powołanie Wojewódzkich Zarządów Dróg Publicznych
- Powołanie Rejonów Eksploatacji Dróg Publicznych

1963
- Powołanie Powiatowych Zarządów Dróg Lokalnych

1969
- Powołanie Wojewódzkich Zarządów Dróg Lokalnych

1972
- Powołanie Zarządu Autostrad podległego Ministerstwu Komunikacji

1975
- Likwidacja Wojewódzkich Zarządów Dróg Publicznych
- Likwidacja Wojewódzkich Zarządów Dróg Lokalnych
- Powołanie Dyrekcji Okręgowych Dróg Publicznych
- Likwidacja Rejonów Eksploatacji Dróg Publicznych
- Likwidacja Powiatowych Zarządów Dróg Lokalnych
- Powołanie Rejonów Dróg Publicznych

1991
- Likwidacja Rejonów Dróg Publicznych
- Powołanie Zarządów Dróg
- Powołanie RDP – gospodarstw pomocniczych

1992
- Powołanie przedsiębiorstw drogowych w miejsce RDP – Gospodarstw Pomocniczych

1999
- Powołanie Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych
- Powołanie Oddziałów GDDP
- Powołanie Rejonów Dróg Krajowych
- Powołanie Zarządów Dróg Wojewódzkich i Zarządów Dróg Powiatowych

2002
- Likwidacja GDDP
- Powołanie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z oddziałami w województwach i rejonami

[36] T. Suwara, *Organizacja polskiego drogownictwa – historia*, „Drogownictwo" 2008, nr 10, s. 330.

Bibliografia

Archiwalia

Archiwum Akt Nowych w Warszawie:
- Centralny Zarząd Dróg Publicznych w Warszawie, sygn. 1057.

Archiwum Państwowe w Płocku:
- Akta Miasta Płocka, sygn. 25688, 24821.
- Powiatowa Rada Narodowa w Płocku 1945–1950. Komisja drogowa, sygn. 7.
- Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Płocku. Protokoły obrad, sygn. 50, 133.
- Miejskie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych (Inwentarz).

Archiwum Zakładowe Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – Oddział Warszawa, Rejon Płock,
- Dyrekcja Okręgowych Dróg Publicznych w Warszawie, sygn. 10/3.
- Powiatowy Zarząd Dróg Lokalnych w Płocku, sygn. 10/120

Archiwum Zakładowe Urzędu Miasta w Płocku:

• Protokoły obrad , sygn. 1/18, sygn. 1/24.

Prasa

„Mazowsze Płockie i Kujawy" 1930, nr 12.

Źródła drukowane

Dzienniki Ustaw: 1919 nr 14, 1924 nr 6, 1950 nr 14, 1951 nr 14, 1956 nr 35, 1957 nr 17, 1962 nr 20, 1975 nr 22, 1985 nr 14, 1986 nr 1, 1993 nr 65.

Opracowania:

J. Brudziński J., *Monografia rozwoju gospodarki drogowej na terenie Rejonu Dróg Publicznych w Gostyninie 1918-1986*, Gostynin 1986.

W. Brzeziński, *Polskie prawo budowlane*, Warszawa 1955.

W. Brzeziński, *Dwudziestolecie komunikacji w Polsce Odrodzonej*, Kraków 1939

A. Friszke, *Polska Gierka*, Warszawa 1995.

L. Gilejko, *Polska transformacja – próba bilansu i nowa perspektywa*, „Res Humana" 2009, nr 3.

T. Suwara, *Organizacja polskiego drogownictwa – historia*, „Drogownictwo" 2008, nr 10.

T. Suwara, *Zarządzanie drogami w Polsce w XX wieku*, „Drogownictwo" 2000, nr 12.

ROAD MANAGEMENT OF PŁOCK COUNTY AND MAZOVIA REGION OF PŁOCK (1918-2002)

Summary

The article aims to present the history of road management in Poland, illustrated by the example of the Płock county and Mazovia region of Płock. It characterizes changes associated with the issue of road governance over this particular area. The study concerns years of the previous century. It names intitutions responsible for development of the road network in the area and provides surnames of head engineers of these institutions. The impulse behind the concept of this article were upcoming anniversaries: 200th anniversary of the Central Road Administration, 25th anniversary of establishing the Municipal Streets and Roads Administration in Płock and also 20th anniversary of creation of the Mazovia Management of the Regional Roads in Warsaw and the Administration of Country Roads in Płock.