

# Mazurek, Tadeusz

---

## XX-lecie komunikacji w woj. warszawskim : fragment

---

Rocznik Mazowiecki 1, 196-202

---

1967

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych oraz w kolekcji mazowieckich czasopism regionalnych [mazowsze.hist.pl](http://mazowsze.hist.pl).

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

TADEUSZ MAZUREK

## XX-LECIE KOMUNIKACJI W WOJ. WARSZAWSKIM

(fragment)

W minionym 20-letnim okresie działalności Polski Ludowej dzięki realizacji kolejnych planów: 3-letniego planu odbudowy, 6-letniego planu rozbudowy i dwóch 5-letnich na odcinku gospodarki komunikacji i transportu woj. warszawskiego nastąpiły b. poważne osiągnięcia, czego dowodem są:

1. W zakresie kolejnictwa — odbudowa i rozbudowa warszawskiego węzła kolejowego wraz z unowocześnieniem transportu i elektryfikacji linii kolejowych i zastosowaniem trakcji elektrycznej i automatyzacji oraz sygnalizacji, co poważnie zwiększyło sprawność przewozów, bezpieczeństwo ruchu i wygodę jazdy pasażerów korzystających z kolei i przyczyniło się do rozwoju życia gospodarczego województwa jako zaplecza Warszawy pod względem dowozu produktów rolnych i przemysłu terenowego oraz zaplecza pracowniczego (do Warszawy z regionu województwa dojeżdża kolejami około 150 000 pracowników).

2. W zakresie gospodarki drogowej i transportu wskaźnik dróg o nawierzchni twardej wzrósł z 20,9 km/100 km<sup>2</sup> do 28,8 km/100 km<sup>2</sup>, w tym dróg państwowych 17,5 km/100 km<sup>2</sup>, dróg lokalnych 11,3 km/100 km<sup>2</sup>.

Wszystkie drogi łączące Warszawę z innymi województwami i ważniejszymi ośrodkami kraju uzyskały na całej długości przebiegu przez teren województwa nawierzchnie ulepszone. Mimo 3-krotnego wzrostu natężenia ruchu w stosunku do przedwojennego i nadal wzrastającego (średnie obciążenie dróg województwa w 1956 r. wynosiło 1437 ton/dobę, a w 1963 r. około 2600 ton/dobę), stan dróg państwowych wybitnie się poprawił, do naprawienia pozostało zaledwie około 2% dróg.

Również znaczna jest poprawa na odcinku mostów. Stan mostów stałych osiągnął prawie 70%, a ilość mostów dotychczas nie odbudowanych sięga zaledwie około 5,5%, mostów tymczasowych około 24,5%.

Na specjalną uwagę zasługuje zagadnienie dróg lokalnych. Na podsta-



16. Rolnicy z Cierpiąt (pow. przasnyski) przy budowie drogi w czynie społecznym

wie uchwały nr 688 Prezydium Rządu z dnia 26 września 1951 r. została przeprowadzona reorganizacja administracji drogowej, polegająca na wyłączeniu z działań prezydiów wojewódzkich i powiatowych rad narodowych zagadnień związanych z utrzymaniem i budową dróg państwowych, a pozostawieniem zagadnień dróg lokalnych oraz spraw transportu drogowego, gospodarki samochodowej i ruchu drogowego w kompetencji prezydiów rad narodowych.

W wykonaniu tej uchwały na mocy tymczasowej instrukcji ministra transportu drogowego i lotniczego z 1952 r. oraz uchwały Rady Ministrów z dnia 20 lutego 1952 r. uregulowano organizację wydziałów komunikacyjnych wojewódzkich i powiatowych rad narodowych.

Od tego czasu datuje się działalność wojewódzkich i powiatowych wydziałów komunikacyjnych. Początkowo słaba organizacja gospodarki na drogach lokalnych z biegiem czasu zaczęła krzepnąć i dostosowywać się do coraz to bardziej narastających potrzeb przewozowych, związanych z rozwojem gospodarczym województwa, a w szczególności z potrzebami rolnictwa i życia kulturalno-bytowego ludności.

W tym okresie następuje olbrzymi wzrost w zakresie budowy dróg o nawierzchni twardej z 36 km w 1952 r. do 355 km w 1963 oraz wzrost

budowy dróg gruntowych ulepszonych (w 1954 r. — 62 km, zaś w 1963 r. — 394 km) oraz odnowy nawierzchni z 26 km w 1952 r. do 92 km w 1963. Rady narodowe wszystkich szczebli, doceniając ważność i potrzebę dróg dobrych i przejezdnych w ciągu całego roku, rozpoczęły i kontynuowały planową akcję rozbudowy dróg w ramach środków inwestycyjnych, nadwyżek budżetowych, przeznaczania coraz większych kwot z funduszu gromadzkiego na cele drogowe oraz przeznaczania na rozwijające się czyny społeczne drogowe większości sum z funduszy dotacyjnych. Wyśięk władz nie dałby uzyskanych wyników, gdyby nie było powiązania ze zrozumieniem potrzeby dobrych dróg i udziału ludności, a więc z akcją zobowiązań w ramach społecznych czynów drogowych.

W woj. warszawskim budowę dróg w ramach czynów społecznych rozpoczęto w 1953 r., jednak wydatny wzrost ich datuje się dopiero od roku 1959. W okresie od 1959 do 1963 r. w ramach czynów społecznych wybudowano dróg twardych 896 km, ulepszonych dróg gruntowych 1 263 km. Wartość tych robót wynosi około 700 mln zł.

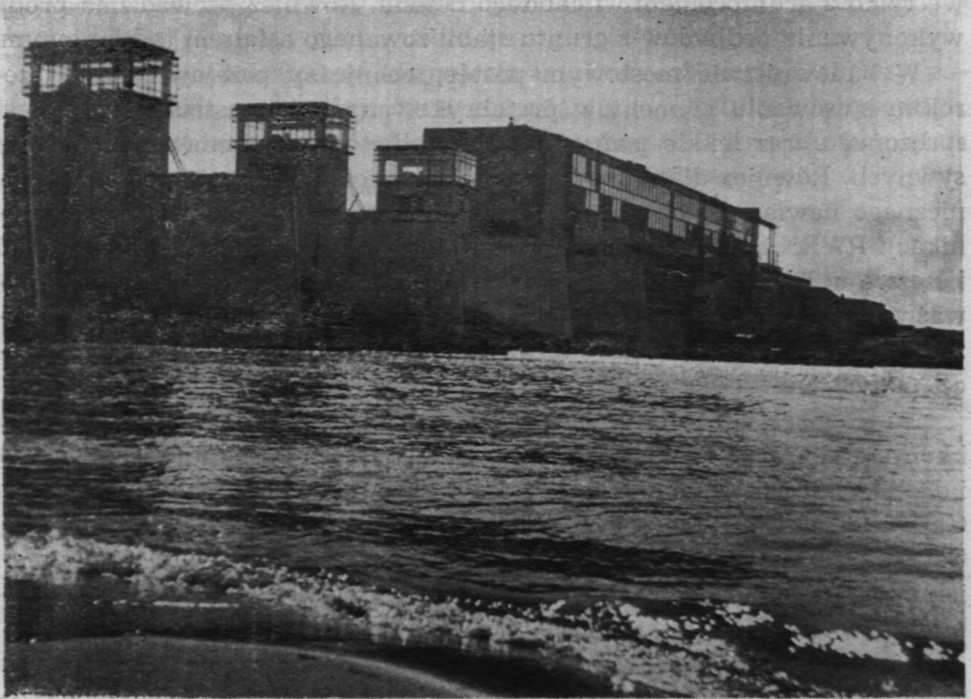
Dotacje państwowe na wymienione wyżej osiągnięcia w zakresie budowy dróg w ramach społecznych czynów drogowych wahają się w granicach od 19% do 24,1%. Osiągnięcia te w ramach czynów społecznych w poszczególnych powiatach nie są jednakowe. Są powiaty, jak: Żuromin, Ostrołęka, Grójec, Mława, Maków Maz., Płońsk, Wyszaków, Ostrów Maz., które wykonują 10—15 km dróg twardych, zaś powiaty, jak: Węgrów, Wołomin, Mińsk, Otwock, Piaseczno, Pruszków, które wykonują zaledwie 1—3 km. Przerób na jednego mieszkańca w 1963 r. wahał się od 241 zł (pow. żuromiński) do 36 zł.

W związku z mechanizacją rolnictwa i rozwojem życia gospodarczego wsi sprawa dróg lokalnych wzrosła do dużego znaczenia. Toteż z uwagi na duże potrzeby i wzrost zadań na drogach lokalnych dla intensyfikacji i poprawy stanu dróg na podstawie uchwały KERM nr 36/63 zostały utworzone Powiatowe Zarządy Dróg Lokalnych, które od 1 września 1963 r. przejęły zadania dróg lokalnych od wydziałów komunikacyjnych. Reorganizacja wydziałów komunikacji i powstanie Zarządów Dróg Lokalnych jako jednostek organizacyjnych, podporządkowanych budżetowo bezpośrednio prezydiom rad narodowych, poza podkreśleniem znaczenia dróg lokalnych dla gospodarki państwowej stwarza lepsze warunki dla:

- a) zarządzania gospodarką na drogach lokalnych;
- b) usprawnienia wykonawstwa;
- c) lepszego niż dotychczas wykorzystania wszelkich środków przeznaczonych na budownictwo drogowe.

W uzupełnieniu trzeba dodać, że pomimo intensywnej budowy i mo-





17. Zapora na Bugu w Dębem (pow. Nowy Dwór)

dernizacji dróg oraz dużych osiągnięć w minionym 20-leciu, jeszcze na terenie województwa jest ponad 24 tys. km dróg gruntowych, w tym około 700 km dróg państwowych.

Dróg lokalnych o nawierzchni twardej	jest około	12,5%
"      "      "      "      "	"      "	87,5%

Procentowa ilość dróg lokalnych o nawierzchni twardej w dużym stopniu jeszcze odbiega od średniej krajowej, wynoszącej ponad 21% ogólnej długości dróg lokalnych. Procent dróg o nawierzchniach ulepszonych wynosi około 5% przy średniej krajowej około 6,5%. Z dróg gruntowych województwa zaledwie około 15% jest dróg ulepszonych, zaś około 85% jest w stanie dzikim i o małej przejezdności.

W zakresie budowy nawierzchni postęp techniczny przejawiał się głównie na przechodzeniu z nawierzchni tradycyjnych, jak: klinkier, kostka, brukowiec, tłuczniówka, na dywaniki bitumiczne i stosowanie podbudowy pod nawierzchnie bitumiczne podłoża z gruntów stabilizowanych cementem. WZDP ostatnio wykonuje rocznie ponad 20 km dróg z zastosowaniem podbudowy z gruntów stabilizowanych cementem, a przy poszerzeniach istniejących dróg w ramach modernizacji wykonuje w zasadzie podbudo-

wę tylko z gruncementu i chudego betonu. Również prowadzono próby wykonywania podbudów z gruntu stabilizowanego asfaltem upłynnionym.

W budownictwie mostowym postęp techniczny przejawiał się w szerokim stosowaniu elementów prefabrykowanych i konstrukcji z betonu sprężonego oraz lekkie podpory z pali żelbetowych zamiast podpór masywnych. Również dla wprowadzenia w szerokim zakresie postępu technicznego nawiązana została ścisła współpraca między Wydziałem Komunikacji PWRN a naukowcami, szczególnie z Centralnym Ośrodkiem Badań i Rozwoju Techniki Drogowej i Politechniką Warszawską. Jednym z poważnych osiągnięć postępu technicznego w zakresie budowy i modernizacji dróg na terenie województwa jest wykorzystywanie do ich realizacji materiałów miejscowych.

Na terenach woj. warszawskiego z materiałów przydatnych do budowy i konserwacji dróg występują: złoża żwirowe, złoża pospółki, piaski grubo- i drobnoziarniste, co przyczyniło się w szeregu powiatach, jak: Ciechanów, Garwolin, Grójec, Maków Mazowiecki, Mińsk Mazowiecki, Ostrołęka, Ostrów Mazowiecka, Płock, Płońsk, Pułtusk, Siedlce — do eksploatacji ich przez organa drogowe, powiatowe i Wojewódzkiego Zarządu Dróg Publicznych dla celów drogowych.

Równoległe z odbudową i budową dróg dla realizacji i usprawnienia robót, w szczególności pracochłonnych, postępowało stopniowe zwiększenie parku maszynowego i zaplecza technicznego. Wzrost zadań na drogach spowodował konieczność odstąpienia od tradycyjnych sposobów budowy i przechodzenia na mechanizację.

Mimo że stan posiadania sprzętu drogowego i maszyn w okresie XX-lecia poważnie wzrósł, to jednak Wojewódzki Zarząd Dróg Publicznych i Powiatowe Zarządy Dróg Lokalnych odczuwają brak spycharek i koparek do robót ziemnych, otaczarek do produkcji asfalto-betonu, środków transportowych, walców, równiarek, sortowników do przesiewania żwirów, cystern do transportu asfaltu itp. oraz nowoczesnych maszyn do stabilizacji gruntów.

Plan perspektywiczny niezależnie od konieczności wykonywania w coraz to szerszym zakresie kapitalnych remontów i odnowy istniejących dróg o nawierzchni twardej przewiduje zwiększenie stanu dróg twardych do 45 km/100 km<sup>2</sup>. Będzie to wymagało w okresie 1966—1980 r. budowy nowych dróg, przynajmniej 300 km rocznie, i dla umożliwienia przejezdności ulepszenia dróg gruntowych około 400 km rocznie. Wzrastające obciążenie dróg wylotowych z Warszawy, osiągające już cyfrę 20 000 ton/d. (droga Warszawa—Janki), oraz tempo motoryzacji kraju i stolicy, jak również wzrastający ruch turystyczno-wypoczynkowy do ośrodków leżących na terenie województwa, jak: Zegrze-Dębe, Świdry Małe, Puszcza Kampinoska, tereny na południe Warszawy w kierunku Pilicy, niewątpliwie

spowodują potrzebę budowy drugiej jezdni dla zwiększenia przepustowości tych dróg.

Toteż w wyniku analizy osiągnięcia minionego 20-lecia i analizy potrzeb w związku z rozwojem życia gospodarczego i kulturalno-bytowego, dalszej aktywizacji uprzemysłowienia województwa i rozwoju rolnictwa wpływają następujące ważniejsze tezy na przyszłe etapy.

### Tezy.

#### W zakresie dróg państwowych

- a) Zlikwidować przez przebudowę istniejące jeszcze drogi gruntowe;
- b) wykonać brakujące powiązania międzypowiatowe i doprowadzić drogi do wymogów normatywnych;
- c) zlikwidować mosty prowizoryczne i półstałe i zagęścić ilość przejść mostowych przez rzeki;
- d) zlikwidować punkty niebezpieczne dla ruchu przez zmiany łuków, powiększenie widoczności i budowę dwupoziomowych skrzyżowań z kolejami.

#### W zakresie dróg lokalnych

- a) Powiązać drogami o nawierzchni twardej wsie z ośrodkami gromadzkimi i powiązać ośrodki ponadgromadzkie powiatowe i regionalne oraz ośrodki turystyczno-wypoczynkowe;
- b) budować drogi o nawierzchni twardej jako ciągi komunikacyjne dla umożliwienia pokrycia siecią autobusową całego obszaru województwa i stworzenia dojazdu do każdej z większych gromad;
- c) zwiększyć tempo likwidacji mostów tymczasowych (drewnianych) i budowę mostów stałych. Małe mosty do 4 m budować z zastosowaniem typowych przepustów;
- d) położyć nacisk na ulepszenie dróg gruntowych dla doprowadzenia ich do stanu przejezdności w ciągu całego roku.

#### W zakresie kolei

- a) Budowa drugich torów;
- b) dalsza elektryfikacja i dieselacja linii kolejowych;
- c) modernizacja węzłów i stacji kolejowych;

- d) modernizacja dworców i urzędzeń obsługi podróżnych;
- e) budowa dwupoziomowych skrzyżowań z drogami publicznymi dla zwiększenia bezpieczeństwa ruchu pociągów i ruchu kołowego.

#### W zakresie ruchu autobusowego PKS

- a) Zwiększyć % pokrycia sieci dróg twardych do 90% i zapewnić komunikację autobusową dla każdej wsi;
- b) zapewnić komunikację autobusową dla obsługi wzrastających ruchów turystyczno-wypoczynkowych i przeprowadzić podział zadań między MZK i PKS, traktując aglomerację warszawską jako jeden funkcjonalny obszar;
- c) uruchomić ekspresowe powiązania autobusowe ważniejszych ośrodków województwa;
- d) obiekty dworcowe kolejowe i autobusowe wiązać ze sobą, tworząc węzły komunikacji pasażerskiej;
- e) w zakresie przewozów towarowych — rozszerzyć obsługę towarową, przejmując przewozy drobnicowe, przewozy na krótkie odległości z kolei oraz przewozy wykonywane dotychczas przez drobne gospodarstwa samochodowe;
- f) pokryć równomiernie siecią zaplecza technicznego cały obszar województwa i doprowadzić do 100% zaspokojenia potrzeb.

#### W zakresie transportu wodnego

- a) Uzęglownić główne rzeki województwa dla umożliwienia transportu towarowego i pasażerskiego;
- b) pobudować sieć punktów ładunkowych.

#### W zakresie transportu rurociągowego

- a) Rozszerzyć sieć rurociągów dla transportu płynnych materiałów pędnych.

Powyższe tezy nie wyczerpują całości zagadnień stojących przed komunikacją w województwie, a powinny być rozwijane w dalszych opracowaniach zainteresowanych jednostek organizacyjnych, biorąc pod uwagę, że komunikacja, a więc dobra sieć drogowa i dobrze zorganizowany transport jest podstawowym czynnikiem rozwoju życia gospodarczego, społecznego i kulturalnego.