

Marianna Kotowska-Jelonek

Infrastruktura kolejowa i drogowa w Polsce w okresie transformacji

Ekonomiczne Problemy Usług nr 60, 140-153

2010

Artykuł został 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, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

MARIANNA KOTOWSKA-JELONEK¹

INFRASTRUKTURA KOLEJOWA I DROGOWA W POLSCE W OKRESIE TRANSFORMACJI

WPROWADZENIE

Rok 2009 wyznaczył dwa ważne okresy rozwojowe Polski: 20 lat przemian społeczno-gospodarczych oraz 5 lat członkostwa w Unii Europejskiej. Pierwszy z nich związany jest z transformacją polskiej gospodarki, podjętą w 1989 r., a będącą w istocie projektem cywilizacyjnym, zakrojonym na wielką skalę, przebudowującym podstawy funkcjonowania państwa i gospodarki w kierunku demokracji i gospodarki rynkowej². Drugi dotyczy funkcjonowania Polski we wspólnocie państw europejskich, do której Polska weszła w 2004 r.

Przemiany transformacyjne zmieniły zasadniczo obraz polskiej gospodarki, a ich rezultaty odbijają się nie tylko w podstawowych wskaźnikach makroekonomicznych, ale przede wszystkim w poprawie poziomu życia mieszkańców Polski. Z kolei członkostwo Polski w UE wzmocniło instytucjonalne procesy zmian, stworzyło nowe możliwości włączenia się podmiotów gospodarczych i obywateli w produkcję, wymianę i podział dóbr i usług w innych krajach członkowskich oraz współuczestniczenia w kreowaniu polityki rozwoju Wspólnoty.

Jednak analiza efektów przeprowadzonych zmian w ujęciu sektorowym pozwala na stwierdzenie, że są one zróżnicowane w poszczególnych dziedzinach gospodarki. Odnosi się to także do infrastruktury transportowej, której rezultaty przemian są dalekie od pożądaných. Dwudziestoletni okres transformacji nie spowodował zasadniczego ilościowego i jakościowego jej rozwoju, a w kontekście niektórych zjawisk, jakie miały miejsce w tym okresie w naszym kraju (np. dynamiczny rozwój motoryzacji indywidualnej, wzrost roli i znaczenia transportu samochodowego na rynku transportowym), funkcjonalność niektórych obiektów infrastrukturalnych transportu pogorszyła się.

¹ Dr hab. Marianna Kotowska-Jelonek, prof. PŚk - Katedra Ekonomii i Zarządzania, Wydział Zarządzania i Modelowania Komputerowego, Politechnika Świętokrzyska

² Tak określają transformację autorzy raportu *Polska 2030. Wyzwania rozwojowe*, Zespół Doradców Strategicznych Prezesa Rady Ministrów, Warszawa, czerwiec 2009.

Celem niniejszego artykułu jest syntetyczna charakterystyka porównawcza wybranych parametrów infrastruktury kolejowej i drogowej Polski, dotyczących okresu 1990–2008.

ZMIANY W INFRASTRUKTURZE KOLEJOWEJ POLSKI W LATACH 1990–2008

Infrastrukturę w transporcie kolejowym tworzą drogi kolejowe oraz stacje i punkty przeładunkowe wraz z urządzeniami niezbędnymi do ich funkcjonowania, takimi jak: wyposażenie energetyczne, wodno-kanalizacyjne, urządzenia sterowania ruchem i łączności. Interpretacja prawna infrastruktury tej gałęzi transportu zawarta jest w Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, wg której „infrastruktura kolejowa” to linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajęty pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury³.

Stan ilościowy i jakościowy infrastruktury kolejowej charakteryzowany jest zazwyczaj za pomocą wielu miar bezwzględnych i wskaźników, odzwierciedlających jej różne parametry przestrzenne, techniczne i techniczno-eksploatacyjne. Do najczęściej wykorzystywanych zaliczyć należy: długość i gęstość sieci kolejowej, liczbę torów na poszczególnych liniach, typy szyn, rodzaje podkładów i podsypki, udział torów bezстыkowych, dopuszczalne obciążenie linii, dozwoloną prędkość, stopień elektryfikacji, rodzaj i stan urządzeń zabezpieczenia ruchu i łączności, zdolność przewozową oraz zdolność przepustową linii itp.

Charakterystykę wybranych parametrów dla linii kolejowych w Polsce w latach 1990–2008 zawierają tabele 1–3.

Z danych zawartych w tabeli 1 wynika, że ogólna długość sieci kolejowej Polski zmniejszyła się w analizowanych latach prawie o ¼, co spowodowało, że wskaźnik gęstości sieci kolejowej zmalał z 8,4 do 6,5 km/100 km². Zmniejszenie bezwzględnej długości dotyczy przede wszystkim linii wąskotorowych (aż o 92%), w mniejszym stopniu także linii normalnotorowych (o 16,6% – przede wszystkim drugorzędnych i znaczenia miejscowego). Długość linii zelektryfikowanych zwiększyła się nieznacznie (o 537 km, tj. o 4,7%), ale ich udział w ogólnej długości sieci normalnotorowej wzrósł z 47,5% w 1990 r. do 59,6% w 2008 r. Struktura sieci kolejowej, charakteryzowana poprzez udział linii jedno- oraz wielotorowych w ogólnej długości sieci normalnotorowej, zmieniła się

³ Art. 4 ust.1 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. DzU nr 86 z dnia 17.05.2003 poz.789 z późniejszymi zmianami.

następująco: w roku 1990 – 62,5% i 37,5%, natomiast w roku 2008 – 56,3% i 43,7% na korzyść udziału linii wielotorowych.

Tabela 1
Sieć kolejowa Polski w latach 1990–2008

Wyszczególnienie	1990	1995	2000	2005	2008
Linie kolejowe eksploatowane ^a	26 228	23 986	22 560	20 253	20 196
w km,	23 993	22 598	21 575	19 843	20 007
w tym: linie normalnotorowe	2 235	1 388	985	410	189
linie wąskotorowe					
Linie kolejowe zelektryfikowane w km	11 387	11 627	11 905	11 884	11 924
Linie kolejowe jednotorowe w km	14 999	13 693	12 814	11 096	11 269
Linie kolejowe dwu- i więcej torowe w km	8 994	8 905	8 761	8 747	8 738
Gęstość sieci kolejowej ogółem w km/100 km ²	8,4	7,7	7,2	6,5	6,5

a – do 2001 r. sieć PP PKP, od 2002 r. sieć zarządzana przez wszystkie podmioty będące zarządcami sieci kolejowej, w tym także PKP PLK SA

b – łącznie z liniami szerokotorowymi

Źródło: *Opracowanie własne na podstawie: Transport – Wyniki działalności w 2008 r.* GUS, Warszawa 2009; *Rocznik Statystyczny PKP 1990.* PKP COIK 1990; *Rocznik Statystyczny PKP 1995.* PKP COIK 1996; *Rocznik Statystyczny PKP 2000.* PKP 2001.

Ilościowe zmiany sieci kolejowej Polski w analizowanych latach uwarunkowane były wieloma czynnikami, z których za najbardziej istotne uznać należy zmiany strukturalne gospodarki polskiej i w rezultacie – zmiany w poziomie i w strukturze popytu na przewozy kolejowe. W okresie tym wystąpiło także wiele innych niekorzystnych zjawisk i procesów, efektem których jest pogorszenie się stanu jakościowego infrastruktury kolejowej, odzwierciedlające się w jej parametrach techniczno-eksploatacyjnych. Jednym z nich jest maksymalna prędkość eksploatacyjna na poszczególnych odcinkach linii. W 1990 r. w sieci kolejowej Polski było 15 411,971 km torów (prawie 50% ogólnej długości torów głównych), na których maksymalna dozwolona prędkość pociągów pasażerskich mieściła się między 120 a 80 km. Natomiast w roku 2008 udział torów z dozwoloną prędkością w tym przedziale w ogólnej długości torów głównych wynosił tylko 38%. Relacje te przedstawiają tabele 2 i 3.

Tabela 2
Długość torów w sieci kolejowej Polski w zależności od prędkości maksymalnej w 1990 r.

Przedział prędkości	Długość torów głównych w km	Udział w ogólnej długości torów w %
$160 \leq V \leq 140$ km/godz.	1 030,767	3,3
$140 < V \leq 120$ km/godz.	3 663,235	11,8
$120 < V \leq 80$ km/godz.	15 411,971	49,6
$80 < V \leq 60$ km/godz.	6 838,832	22,0
$V < 60$ km/godz.	4 116,203	13,3
Razem	31 061,008	100,0

Źródło: *Rocznik Statystyczny PKP 1990*. PKP COIK 1990, s. 30.

Tabela 3
Długość torów PKP PLK SA w zależności od prędkości maksymalnej w rozkładzie jazdy 2008/2009

Przedział prędkości	Długość torów głównych w km	Udział w ogólnej długości torów w %
$V \geq 160$ km/godz.	1493	5
$120 \leq V < 160$ km/godz.	4011	15
$80 \leq V < 120$ km/godz.	10 482	38
$40 \leq V < 80$ km/godz.	9259	33
$V < 40$ km/godz.	2534	9
Razem	27 779	100

Źródło: *Raport Roczny PKP PLK SA 2008*, s. 93.

Negatywną ocenę stanu technicznego infrastruktury kolejowej w Polsce zawierają liczne analizy i opracowania, prezentowane na łamach literatury fachowej, w tym także wyniki kontroli funkcjonowania transportu kolejowego i drogowego za lata 1990–2004, przeprowadzonej przez Najwyższą Izbę Kontroli

w 2005 r.⁴ Sformułowane wnioski pokontrolne są bardzo krytyczne. Wynika z nich, że w okresie 1990–2004 stan techniczny infrastruktury kolejowej ulegał systematycznej degradacji, co miało negatywny wpływ na sprawność i bezpieczeństwo przewozów ładunków i pasażerów oraz na regularność i punktualność kursowania pociągów. Bezpośrednią przyczyną tego zjawiska było systematyczne ograniczanie zakresu zadań rzeczowych związanych z utrzymaniem infrastruktury kolejowej. I tak np. w latach 1990–2000 prawie trzykrotnej redukcji uległa długość rocznie wymienianych torów w przeliczeniu na 1 mln pociągokilometrów (z 3,62 km do 1,28 km), natomiast liczba dokonanych wymian rozjazdów zmniejszyła się aż dziesięciokrotnie (z 9,86 do 0,99 szt. w przeliczeniu na 1 mln pociągokilometrów wykonanej pracy przewozowej). W rezultacie stan zaległości w zakresie wymian nawierzchni kolejowej systematycznie zwiększał się. Zjawisko to miało miejsce także w latach 2001–2004, w wyniku czego następowała dalsza dekapitalizacja nawierzchni kolejowej, podtorza, obiektów inżynierskich, budynków i budowli, przejazdów kolejowych, energetyki trakcyjnej i nietrakcyjnej oraz urządzeń automatyki i łączności.

Również według danych głównego zarządcy infrastruktury kolejowej w Polsce, spółki PKP Polskie Linie Kolejowe SA, stan zarządzanej przez nią infrastruktury kolejowej ulega systematycznemu pogorszeniu. Z powodu niewystarczających środków kierowanych na naprawy infrastruktury tylko około 37% ogólnej długości torów na koniec 2008 r. było w stanie dobrym (wymagana tylko konserwacja, brak ograniczeń prędkości). Pozostałe tory wbudowane w linie kolejowe ocenione zostały: 38% – stan dostateczny (niezbędne pojedyncze wymiany elementów, nieznaczne obniżenie prędkości rozkładowych lub wprowadzanie ograniczeń), 25% – stan niezadowolający (konieczna wymiana kompleksowa, znaczne obniżenie prędkości rozkładowych oraz wprowadzanie dużej liczby ograniczeń)⁵.

ZMIANY W INFRASTRUKTURZE DROGOWEJ POLSKI W LATACH 1990–2008

Sieć publicznych dróg kołowych w Polsce, będąca głównym elementem infrastruktury liniowej transportu drogowego, jest bardzo zróżnicowana. Obejmuje zarówno drogi szybkiego ruchu (autostrady, drogi ekspresowe), jak też inne ogólnodostępne drogi publiczne.

Do podstawowych mierników i wskaźników charakteryzujących stan ilościowy i jakościowy sieci drogowej należą: długość i gęstość dróg, struktura dróg (na podstawie obowiązującej klasyfikacji), udział dróg szybkiego ruchu w

⁴ Informacja o wynikach kontroli funkcjonowania transportu drogowego i kolejowego w latach 1990 – 2004, NIK Departament Komunikacji i Systemów Transportowych, Warszawa, listopad 2005.

⁵ Por. Raport Roczny PKP PLK SA 2008, s. 92 – 94.

ogólnej długości sieci, różnorodne parametry eksploatacyjne dróg (np. dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu na nawierzchnię, bezkolizyjność skrzyżowań), cechy nawierzchni drogowej (stan spękań, równość podłużna, stopień skoleinowania, właściwości przeciwpślizgowe).

Obowiązująca w Polsce od 1999 r. klasyfikacja dróg publicznych wyróżnia – ze względu na funkcje pełnione w strukturze terytorialno-administracyjnej kraju – drogi: krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne. Poprzednia klasyfikacja nie wyróżniała dróg powiatowych. Dlatego też dla zachowania porównywalności danych statystycznych, charakteryzujących stan ilościowy dróg kołowych w omawianym okresie, informacje te przedstawione zostały w dwóch tabelach, odrębnie dla lat 1992–1998 i 2000–2008.

Z danych zawartych w tabeli 4 wynika, że w latach 1992–1998 nie nastąpiły istotne zmiany w zakresie długości, struktury i gęstości dróg publicznych. Na uwagę zasługują jednak:

- a) wzrost długości dróg miejskich, co wynika głównie z przekwalifikowania dróg; dotyczy to przede wszystkim dróg krajowych;
- b) wzrost gęstości dróg o nawierzchni twardej z 75,2 km/km² w 1992 r. do 78,4 km/km² w 1998 r.;
- c) wzrost długości dróg gminnych spowodowany włączeniem do tej kategorii dróg zakładowych (samodzielnie wyodrębnionych w statystyce w 1992 r.).

Natomiast do istotnych zmian, jakie miały miejsce w latach 2000–2008 (tabela 5), zaliczyć należy wzrost ogólnej długości dróg publicznych, w tym przede wszystkim dróg o nawierzchni twardej. Spowodowało to wzrost wskaźnika gęstości dróg publicznych w Polsce oraz wskaźnika gęstości dróg o nawierzchni twardej, co ma istotne znaczenie dla poprawy funkcjonalności sieci drogowej.

Istotnym elementem oceny jakościowej sieci dróg jest długość dróg szybkiego ruchu (autostrad i dróg ekspresowych) oraz ich udział w ogólnej długości sieci drogowej lub w sieci dróg krajowych. Pod koniec 1992 r. w Polsce było 239 km autostrad oraz 254 km dróg ekspresowych, czyli łącznie 493 km dróg spełniających wymogi tras szybkiego ruchu. Stanowiło to tylko: 0,16% zamiejskich dróg publicznych, 0,25% zamiejskich dróg publicznych o nawierzchni twardej oraz 1,15% zamiejskich dróg krajowych. W 1998 r. długość tych dróg wynosiła odpowiednio: 268 km autostrad i 237 km dróg ekspresowych. Zatem długość dróg o wyższym standardzie wynosiła na koniec 1998 r. 505 km, czyli w latach 1992–1998 oddano ich do użytku tylko 12 km. W pierwszych latach następnej dekady następował powolny, ale systematyczny wzrost długości autostrad i dróg ekspresowych. W roku 2000 było ich łącznie 551 km, w 2005 – 810 km, natomiast na koniec 2008 r. – 1217 km (765 km autostrad i 452 km dróg ekspresowych). Mimo to udział dróg szybkiego ruchu w ogólnej długości zamiejskiej sieci drogowej jest nadal relatywnie niski i na koniec 2008 r. wynosił 0,38%, w zamiejskiej sieci dróg o nawierzchni twardej – 0,58%, natomiast w zamiejskiej sieci dróg krajowych – 6,57%. Wskaźnik ten nie jest jednak w pełni

porównywalny z analogicznym wskaźnikiem z 1992 r. ze względu na zmianę kwalifikacji dróg krajowych, jaka miała miejsce w 1999 r. w związku z wprowadzeniem nowego podziału terytorialno-administracyjnego kraju.

Tabela 4
Długość i gęstość dróg publicznych w Polsce w latach 1992–1998

Wyszczególnienie		Długość dróg publicznych w km			Gęstość w km na 100 km ²	
		Razem	O nawierzchni twardej	O nawierzchni gruntowej	Ogółem	O nawierzchni twardej
Ogółem	a	367 000	235 108	131 892	117,4	75,2
	b	364 314	244 567	119 747	116,8	78,4
w tym: miejskie	a	52 208	39 956	12 252	x	x
	b	59 171	47 397	11 774	x	x
zamiejskie	a	314 792	195 152	119 640	100,7	62,0
	b	305 143	197 170	107 973	97,8	63,2
Drogi krajowe	a	45 616	45 574	42	14,6	14,6
	b	45 677	45 639	38	14,6	14,6
w tym: miejskie	a	2 639	2 639	–	x	x
	b	8 313	8 289	–	x	x
zamiejskie	a	42 977	42 935	42	13,7	13,7
	b	37 364	37 326	38	11,9	11,9
Drogi wojewódzkie	a	128 673	109 862	18 811	41,5	35,1
	b	128 544	111 843	16 701	41,2	35,8
w tym: miejskie	a	13 950	13 155	795	x	x
	b	14 372	13 720	652	x	x
zamiejskie	a	114 723	96 707	18 016	36,7	30,9
	b	114 172	98 123	16 049	36,6	31,4
Drogi gminne	a	139 954	50 662	89 292	44,8	16,2
	b	153 607	61 721	91 886	49,2	19,8
Drogi lokalne	a	34 297	23 025	11 272	x	x

Wyszczególnienie		Długość dróg publicznych w km			Gęstość w km na 100 km ²	
		Razem	O nawierzchni twardej	O nawierzchni gruntowej	Ogółem	O nawierzchni twardej
miejskie	b	36 486	25 364	11 122	x	x
Drogi zakładowe	a	18 460	5 985	12 475	x	x
w tym:						
miejskie	a	1 322	1 137	185	x	x
zamiejskie	b	17 138	4 848	12 290	x	x

a – rok 1992

b – rok 1998

b¹ – dane obejmują także drogi zakładowe, ujęte w 1992 r. w odrębnym wierszu

x – brak uzasadnienia dla obliczania wskaźnika

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GDDP w Warszawie oraz publikacji *Transport – Wyniki działalności w 1998 r.* GUS, Warszawa 1999.

Tabela 5
Długość i gęstość dróg publicznych w Polsce w latach 2000–2008

Wyszczególnienie		Długość dróg publicznych w km			Gęstość w km na 100 km ²	
		Razem	O nawierzchni twardej	O nawierzchni gruntowej	Ogółem	O nawierzchni twardej
Ogółem	a	372 977	249 828	123 149	119,6	80,1
	b	383 313	261 233	122 080	122,6	83,5
w tym:						
miejskie	a	60 858	48 693	12 165	x	x
	b	65 225	52 215	13 009	x	x
zamiejskie	a	312 119	201 135	110 984	100,1	64,5
	b	318 088	209 018	109 071	102,0	67,0
Drogi krajowe	a	18 030	18 026	4	5,8	5,8
	b	18 520	18 519	1	5,9	5,9
w tym:						

Wyszczególnienie		Długość dróg publicznych w km			Gęstość w km na 100 km ²	
		Razem	O nawierzchni twardej	O nawierzchni gruntowej	Ogółem	O nawierzchni twardej
miejskie	a	4 152	4 152		x	x
	b	4 289	4 288	1	x	x
zamiejskie	a	13 878	13 874	4	4,4	4,4
	b	14 231	14 231	–	4,6	4,6
Drogi wojewódzkie	a	28 274	28 179	95	9,1	9,0
	b	28 536	28 474	62	9,2	9,1
w tym:						
miejskie	a	4 166	4 142	24	x	x
	b	4 330	4 327	3	x	x
zamiejskie	a	24 108	24 037	71	7,7	7,7
	b	24 206	24 147	59	7,8	7,7
Drogi powiatowe	a	128 323	112 547	15 776	41,1	36,1
	b	126 924	114 384	12 539	40,7	36,7
w tym:						
miejskie	a	14 470	13 763	707	x	x
	b	14 074	13 606	468	x	x
zamiejskie	a	113 853	98 784	15 069	36,5	31,7
	b	112 850	100 778	12 071	36,2	32,3
Drogi gminne	a	198 350	91 076	107 274	63,6	29,2
	b	209 333	99 855	109 478	67,1	32,0
w tym:						
miejskie	a	38 070	26 636	11 434	x	x
	b	42 531	29 994	12 537	x	x
zamiejskie	a	160 280	64 440	95 840	51,4	20,6
	b	166 802	69 861	96 941	53,5	22,4

a – rok 2000

b – rok 2008

x – brak uzasadnienia dla obliczania wskaźnika

Źródło: *Transport – Wyniki działalności w 2000 r.*, GUS, Warszawa 2001; *Transport – Wyniki działalności w 2008 r.*, GUS, Warszawa 2009.

Jakościowe aspekty rozwoju dróg publicznych odzwierciedlają także parametry dotyczące ich stanu technicznego. Szczegółowa analiza wielu różnorodnych wskaźników, charakteryzujących drogi różnych kategorii w omawianym okresie, przekracza ramy niniejszego opracowania. Wymagałoby to bowiem pozyskania stosownych informacji od bezpośrednich zarządców dróg, co w odniesieniu do dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych jest niezmiernie trudne. Natomiast oceną stanu technicznego nawierzchni sieci zamiejskich dróg krajowych zajmuje się Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Od wielu lat prowadzone są systematyczne pomiary cech eksploatacyjnych nawierzchni w ramach tzw. Systemu Oceny Stanu Nawierzchni – SOSN. W tym systemie zbierane są dane o następujących cechach eksploatacyjnych nawierzchni: spękaniach, równości, głębokości kolein, stanie powierzchni, szorstkości. Poszczególne parametry stanu nawierzchni wyznaczane są na podstawie pomiarów automatycznych i półautomatycznej oceny wizualnej i odnoszone do czterostopniowej klasyfikacji: klasa A – stan dobry, klasa B – stan zadowalający, klasa C – stan niezadowalający, klasa D – stan zły. Po zagregowaniu stanu technicznego poszczególnych parametrów w ocenę globalną stan sieci dróg krajowych w latach 2000–2008 przedstawia poniższa tabela.

Tabela 6
Ocena stanu technicznego nawierzchni dróg krajowych w Polsce
w latach 2000, 2005 i 2008 według SOSN

Wyszczególnienie	2000		2005		2008	
	Długość w km	w %	Długość w km	w %	Długość w km	w %
Stan dobry	3 800,0	23,6	8 401,7	48,9	9 511,5	53,6
Stan niezadowalający	6 694,0	41,6	4 496,1	26,2	4 456,7	25,1
Stan zły	5 591,0	34,8	4 268,2	24,9	3 769,9	21,3
Razem	16 085,0	100,0	17 166,0	100,0	17 738,1	100,0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Raport o stanie technicznym nawierzchni dróg krajowych w 2000 r.*, GDDP Warszawa 2001; *Raport o stanie technicznym nawierzchni dróg krajowych w 2005 r.*, GDDKiA Warszawa 2006; *Raport o stanie technicznym nawierzchni dróg krajowych w 2008 r.*, GDDKiA Warszawa 2009.

Stan techniczny dróg krajowych, których udział w ogólnej sieci dróg publicznych w Polsce wynosi tylko 4,8%, ma decydujące znaczenie dla funkcjonalności całej sieci drogowej. Ciągi dróg tej kategorii przenoszą bowiem prawie trzykrotnie większy ruch niż kolejna co do znaczenia sieć dróg wojewódzkich. Po negatywnych tendencjach, jakie miały miejsce w latach 90.⁶, w 2003 r. udało się powstrzymać tempo degradacji stanu technicznego nawierzchni dróg krajowych, a nawet nieznacznie go poprawić. Pozytywne tego symptomy, świadczące o powstrzymaniu procesu degradacji nawierzchni, zaznaczyły się już w roku 2002. W kolejnych latach, dzięki akcesji Polski do UE i nowym źródłom finansowania dróg, zwiększała się systematycznie długość zamiejskiej sieci dróg krajowych, których stan nawierzchni oceniony został jako dobry. Na koniec 2008 r. długość takich dróg krajowych wynosiła około 9,5 tys. km, co stanowiło prawie 54% badanej długości dróg krajowych. Oznacza to, że drogi te posiadały nawierzchnie nowe i odnowione niewymagające remontów, natomiast 46% sieci dróg wymagało przeprowadzenia różnych prac remontowych, połowa z nich – prac natychmiastowych. Mimo pozytywnych tendencji w zakresie poprawy stanu nawierzchni badanych dróg krajowych w latach 2002–2008 szacowane nakłady na likwidację wszystkich zaległości remontowych na koniec 2008 wynosiły ponad 8 mld zł⁷.

PODSUMOWANIE

Scharakteryzowany powyżej stan infrastruktury kolejowej i drogowej na początku i na końcu 20-letniego okresu transformacji, mimo oczywistych uproszczeń, skłania do refleksji. Historyczny proces transformacji, znaczenia którego nie można przecenić w rozwoju polskiej gospodarki na przełomie XX i XXI w., nie spowodował takich zmian w infrastrukturze transportowej, które – z jednej strony – niwelowałyby dotychczasowe wieloletnie zapóźnienia w tym sektorze sprzed 1989 r., z drugiej zaś – wychodziłyby naprzeciw potrzebom, wynikającym z cywilizacyjnego rozwoju społeczeństw w Europie i na świecie oraz tendencjom rozwojowym w technice i technologii transportu.

Z pewnością uwarunkowania rozwoju infrastruktury transportowej w poszczególnych latach okresu transformacji były różne. Ich analiza nie stanowiła przedmiotu rozważań w niniejszej pracy. Jednak na podkreślenie zasługuje fakt, że

⁶ Ocena taka wynika z raportów GDDP w Polsce, prezentujących wyniki oceny stanu nawierzchni zamiejskich dróg krajowych za lata 1990 – 1999. Ocenę tę potwierdza także *Informacja o wynikach kontroli funkcjonowania transportu drogowego i kolejowego w latach 1990 – 2004*, NIK Departament Komunikacji i Systemów Transportowych, Warszawa, listopad 2005. Bardziej szczegółowe dane liczbowe nie zostały przywołane w niniejszym artykule ze względu na fakt, że sieć dróg krajowych – zgodnie z obowiązującą wówczas klasyfikacją dróg publicznych w Polsce – była ponad dwukrotnie dłuższa co ogranicza porównywalność uzyskanych wyników.

⁷ Raport o stanie technicznym nawierzchni dróg krajowych w 2008 r. GDDKiA, Warszawa 2009, s. 26.

ogrom problemów społecznych i ekonomicznych, będących konsekwencją uruchomionych zmian transformacyjnych, nie sprzyjał inwestowaniu w kapitałochłonne inwestycje infrastrukturalne w transporcie mimo świadomości zagrożeń wynikających z takiej polityki rozwojowej.

Stowarzyszenie Polski ze Wspólnotą Europejską, a potem akcesja do UE stworzyły nowe okoliczności i uwarunkowania rozwojowe infrastruktury transportowej Polski. Dotyczą one nie tylko możliwości pozyskania znaczących, realnych źródeł finansowania inwestycji, ale także długofalowego kształtowania przestrzennego w ramach europejskiej sieci transportowej. Dlatego też rozwój infrastruktury transportowej Polski stanowi istotne wyzwanie dla decydentów odpowiedzialnych za kształtowanie bieżących i strategicznych rozwiązań i instrumentów polityki rozwoju kraju⁸.

⁸ Por. Raport *Polska 2030. Wyzwania rozwojowe*, Zespół Doradców Strategicznych Prezesa Rady Ministrów, Warszawa, czerwiec 2009.

STRESZCZENIE

Przedmiotem rozważań w niniejszym artykule jest charakterystyka infrastruktury transportowej Polski w latach 1989–2008 przy użyciu wybranych mierników i wskaźników. W szczególności charakterystyka ta dotyczy infrastruktury liniowej dwóch gałęzi transportu – samochodowego i kolejowego, odgrywających w systemie transportowym Polski główną rolę. Zasadniczym celem artykułu jest analiza porównawcza zmian, jakie w infrastrukturze transportowej wybranych gałęzi transportu dokonały się w 20-letnim okresie transformacji gospodarczej w Polsce.

SUMMARY

RAIL AND ROAD INFRASTRUCTURE IN POLAND IN THE PERIOD OF THE TRANSFORMATION

The paper presents the characteristic of transport infrastructure in Poland in the period 1989 – 2008. In particular the analysis concerns on the rail and road infrastructure – two of the transport branches, which are of great importance in the transport system in Poland. The main goal of the paper is to analyse the changes in the transport infrastructure in selected transport modes in the 20 years of Polish transition period.

Translated by Marianna Kotorowska-Jelonek