

Teresa Gądek-Hawlena

Przestrzenne rozmieszczenie infrastruktury transportu drogowego w Polsce i jej dopasowanie do potrzeb ruchu turystycznego : zarys problemu

Ekonomiczne Problemy Usług nr 52, 455-464

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.

TERESA GADEK-HAWLENA

Akademia Ekonomiczna w Katowicach

**PRZESTRZENNE ROZMIESZCZENIE INFRASTRUKTURY
TRANSPORTU DROGOWEGO W POLSCE I JEJ DOPASOWANIE
DO POTRZEB RUCHU TURYSTYCZNEGO – ZARYS PROBLEMU**

Wprowadzenie

Transport drogowy odgrywa istotną rolę we współczesnej turystyce. Jest on wykorzystywany zarówno do realizacji systemów logistycznych zaopatrzenia sieci hotelowych i gastronomicznych w różnego rodzaju towary, jak i w przewozach pasażerskich o charakterze turystycznym¹, a istotnym jego elementem jest infrastruktura utożsamiana z wszelkiego rodzaju drogami i urządzeniami stałymi, które są konieczne do zapewnienia przepływu i bezpieczeństwa ruchu². Podstawowe składniki tej infrastruktury, takie jak drogi i punkty transportowe, wpływają na lepsze warunki przemieszczania osób dzięki wyższym parametrom techniczno-ekonomicznym i coraz gęstszej sieci dróg³. Dlatego też brak międzynarodowych autostrad lub dobrze rozwiniętych sieci dróg pozostaje ze szkodą dla turystyki, natomiast stan przeciwny jej sprzyja⁴.

¹ Por. *Transport jako składnik produktu turystycznego*, red. M. Turek, Europejska Szkoła Hotelarstwa, Turystyki i Przedsiębiorczości Wyższa Szkoła w Sopocie, Sopot 2009, s. 63.

² Por. Z. Kordel, K. Senator-Bentkowska, *Definicja, klasyfikacja oraz źródła finansowania infrastruktury transportu*, w: *Finansowanie rozwoju transportu europejskiego*, red. E. Załoga, Zeszyty Naukowe nr 535, Ekonomiczne Problemy Usług nr 32, WNUS, Szczecin 2009, s. 110.

³ A. Hornig, S. Dziadek, *Zarys geografii transportu lądowego*, PWE, Warszawa 1987, s. 20.

⁴ C. Kaspar, *Współzależność między turystyką a środkami transportu*, Problemy Ekonomiczne Turystyki, Departament Ekonomiczny GKKFiT, Warszawa 1970, s. 61.

1. Układ przestrzenny dróg kołowych i ich stan

Z przeprowadzonych przez Instytut Turystyki badań wynika, że dominującą rolę w obsłudze ruchu turystycznego odgrywa transport drogowy. Zagadnienie to zobrazowano w tabeli 1.

Tabela 1

Środki transportu wykorzystywane podczas krajowych podróży długo- i krótkookresowych w latach 2006–2008 (%)^a

Rodzaj środka transportu	Podróże długookresowe			Podróże krótkookresowe		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Samochód osobowy	64	62	65	67	63	65
Inny samochód	3	1	1	1	-	1
Pociąg	18	19	19	10	15	15
Kursowy autobus	8	10	6	14	12	12
Komunikacja podmiejska	1	-	-	1	-	1
Autokar	4	6	5	5	7	5
Motocykl, rower	1	-	-	1	1	-
Samolot	-	-	-	-	-	-
Wodny środek transportu	-	1	1	-	1	-
Inny rodzaj podróżowania	1	1	1	-	-	1

^a Brak danych za lata 2002–2005.

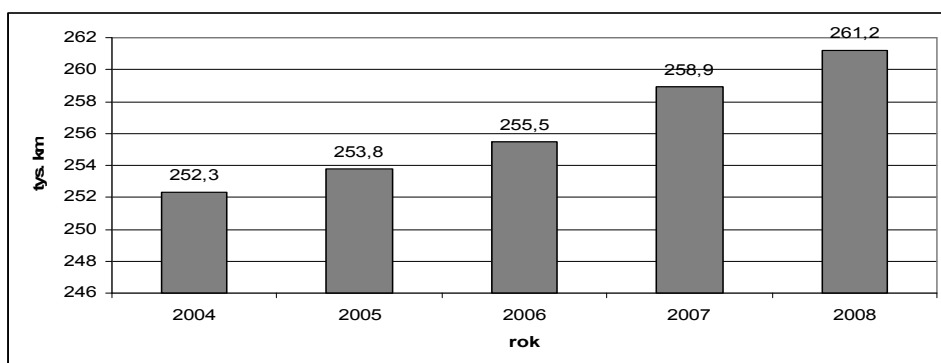
Źródło: <http://www.intur.com.pl/jurek07.htm>_14.08.2008; http://www.intur.com.pl/-inne/wyjazdy_polakow2008.pdf, 9.11.2009.

Jak przedstawiono w tabeli 1, wykorzystywanie samochodów osobowych w przyjazdach turystycznych, zarówno w przypadku przyjazdów krótko-, jak i długookresowych rośnie. Ogółem środki transportu drogowego są najczęściej wybierane do obsługi ruchu turystycznego. Tendencja ta może być wskazaniem do podejmowania inicjatyw w obszarach atrakcyjnych turystycznie, zmierzających do poprawy lub rozbudowy infrastruktury transportu drogowego.

Zagospodarowanie regionów i ich sprawne funkcjonowanie w dużym stopniu jest uzależnione od rozmieszczenia i układu sieci dróg, które pełnią ważną rolę w integracji przestrzeni⁵. Dobrze rozwinięta sieć dróg wpływa na dostępność danej regionu, a tym samym oddziałuje na kształtowanie się ruchu turystycznego i przyczynia się do osiągania przez niego wymiernych korzyści ekonomicznych w postaci zmniejszenia bezrobocia czy pełniejszego wykorzystania infrastruktury.

⁵ Por. S. Dziadek, *Geografia transportu Polski w zarysie*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 1992, s. 34.

Obecnie w Polsce sieć dróg o nawierzchni twardej ogółem wzrasta, co zobrażowano na rysunku 1.



Rys. 1. Sieć dróg o nawierzchni twardej w latach 2004–2008 (tys. km)

Źródło: *Informacja o wynikach kontroli funkcjonowania transportu drogowego i kolejowego w latach 1990–2004 (synteza ustaleń i wnioski)*, Najwyższa Izba Kontroli, Departament Komunikacji i Systemów Transportowych, nr ewid. 161/2005/P/05/067/KKT, Warszawa, listopad 2005; *Turystyka polska w 2007 roku. Układ regionalny*, Instytut Turystyki, Warszawa 2008, *Transport – wyniki działalności w 2008 r.*, GUS, Warszawa 2009.

Jak widać, w 2008 roku (w porównaniu z rokiem 2004) długość dróg o nawierzchni twardej wzrosła o ok. 8,9 tys. km, z czego w roku 2008 oddano do ruchu 241,2 km nowoczesnych tras – autostrad, dróg ekspresowych i obwodnic. W budowie jest 538 km nowych dróg, w tym 219 km autostrad, 180 km dróg ekspresowych i 139 km obwodnic⁶. Jednocześnie wzrost ten nie jest taki sam w całym kraju. Rozmieszczenie dróg o nawierzchni twardej w poszczególnych województwach zaprezentowano w tabeli 2.

Przedstawione w tabeli 2 dane wskazują na nierównomierne rozmieszczenie sieci dróg o nawierzchni twardej w Polsce. Najwięcej takich dróg znajduje się w województwie mazowieckim, wielkopolskim, małopolskim i śląskim. We wszystkich wymienionych województwach nastąpił wzrost długości dróg w porównaniu ze stanem z roku 2004 – w województwie mazowieckim o ok. 11%, w wielkopolskim o ok. 7%, w małopolskim o ok. 4%, a w śląskim o ok. 1%. Przez wymienione regiony przebiegają także główne autostrady, których budowa została zakończona lub jest w trakcie realizacji. Z kolei najmniej dróg o nawierzchni twardej mamy w województwie opolskim i lubelskim, przy czym w województwie opolskim w 2008 roku w porównaniu do roku 2004 długość dróg o nawierzchni

⁶ *Przyszłość czas na konkrety*, „Euroinfrastruktura 2012” 2009, nr 4, s. 10.

twardej zmniejszyła się o ok. 1%, a w województwie lubelskim nastąpił wzrost o ok. 3%.

Tabela 2

Drogi publiczne o nawierzchni twardej w latach 2004–2008 (km)

Województwo	Długość dróg publicznych o nawierzchni twardej				
	2004	2005	2006	2007	2008
Dolnośląskie	18 083,2	18 098,7	18 200,3	18 262,0	18 253,1
Kujawsko-pomorskie	13 600,7	14 109,5	14 174,2	14 394,2	14 608,8
Lubelskie	17 871,7	18 158,3	18 263,4	18 511,8	18 811,7
Lubuskie	7 880,1	8 056,4	8 079,1	8 276,6	8 134,2
Łódzkie	16 220,9	16 489,9	16 804,1	17 018,0	17 219,4
Małopolskie	21 524,0	21 915,6	22 072,8	22 371,9	22 561,2
Mazowieckie	27 933,7	29 566,6	30 032,3	30 567,0	31 011,8
Opolskie	8 507,4	8 362,7	8 362,8	8 394,9	8 405,5
Podkarpackie	13 843,7	14 030,3	14 127,1	14 315,4	14 494,3
Podlaskie	10 683,3	11 013,1	11 031,0	11 248,5	11 356,9
Pomorskie	11 320,0	11 498,6	11 581,7	11 730,9	11 825,7
Śląskie	19 960,1	20 183,1	20 215,9	20 220,2	20 286,0
Świętokrzyskie	11 701,1	12 084,2	12 189,3	12 360,3	12 525,4
Warmińsko-mazurskie	12 222,9	13 352,3	12 230,6	12 331,0	12 354,7
Wielkopolskie	24 406,9	25 122,2	25 396,3	25 791,5	26 208,9
Zachodniopomorskie	13 026,4	12 739,9	12 781,6	13 115,5	13 175,3

Źródło: *Turystyka polska w 2004 roku. Układ regionalny*, Instytut Turystyki, Warszawa 2005; *Turystyka polska w 2007 roku. Układ regionalny*, Instytut Turystyki, Warszawa 2008; *Transport – wyniki działalności w 2008 roku*, GUS, Warszawa 2009.

Poza długością dróg najważniejszym miernikiem zagospodarowania drogowego jest gęstość dróg na 100 km² powierzchni. Analizując dane statystyczne, można zaobserwować, że wskaźnik ten różni się w poszczególnych województwach. Jak przedstawia się gęstość dróg o nawierzchni twardej według podziału na województwa, zobrazowano w tabeli 3.

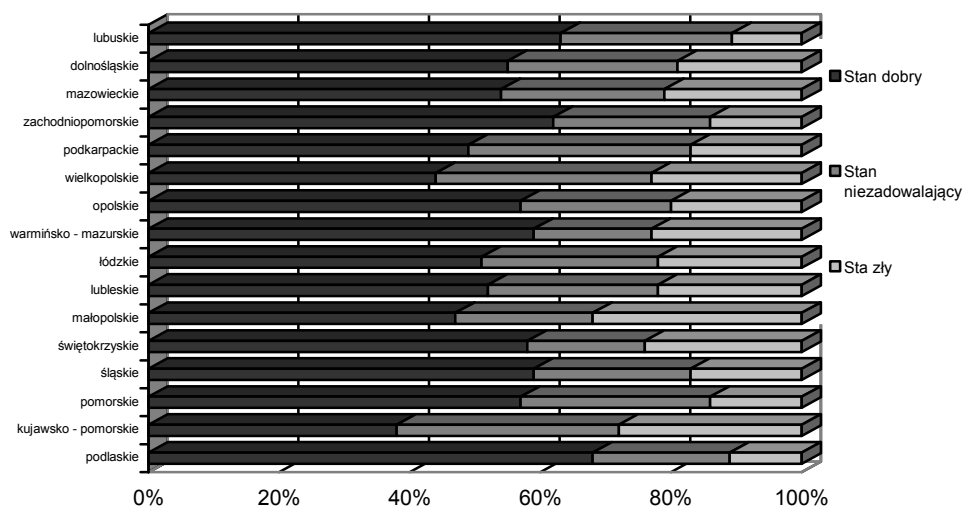
Jak widać, najgęstsza sieć dróg o nawierzchni twardej mają województwa: śląskie, małopolskie i świętokrzyskie, natomiast najmniej jest ich w województwie warmińsko-mazurskim, podlaskim i zachodniopomorskim. Pomimo znacznej gęstości dróg, w niektórych z wymienionych województw ich stan jest bardzo zły (rysunek 2).

Tabela 3

Gęstość dróg o nawierzchni twardej na 100 km² w latach 2004–2008

Województwo	Długość dróg publicznych o nawierzchni twardej na 100 km ² powierzchni województwa				
	2004	2005	2006	2007	2008
Dolnośląskie	90,7	90,7	91,2	91,5	91,5
Kujawsko-pomorskie	75,7	78,5	78,9	80,1	81,3
Lubelskie	71,2	72,3	72,7	73,7	74,9
Lubuskie	56,3	57,6	57,8	59,2	58,2
Łódzkie	89,0	90,5	92,2	93,4	94,5
Małopolskie	141,7	144,3	145,4	147,7	149,0
Mazowieckie	78,5	83,1	84,5	85,9	87,2
Opolskie	90,4	88,9	88,9	89,2	89,3
Podkarpackie	77,6	78,6	79,2	79,9	80,9
Podlaskie	52,9	54,6	54,6	55,7	56,3
Pomorskie	61,9	62,9	63,2	64,1	64,6
Śląskie	161,9	163,7	163,9	164,5	165,0
Świętokrzyskie	100,1	103,2	104,1	105,7	107,1
Warmińsko-mazurskie	50,5	51,1	50,6	50,9	51,0
Wielkopolskie	81,8	84,2	85,1	86,5	87,9
Zachodniopomorskie	56,9	55,6	55,8	57,3	57,5

Źródło: jak pod tabelą 2.

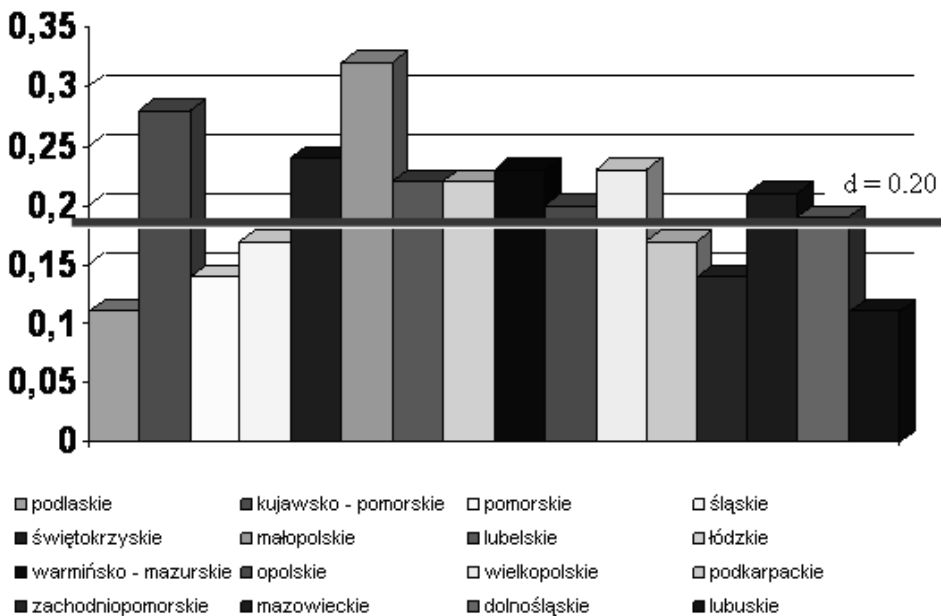


Rys. 2. Stan nawierzchni dróg krajowych w poszczególnych województwach w 2008 r.

Źródło: Raport o stanie nawierzchni dróg krajowych na koniec 2008 r., GDDKiA, Warszawa, styczeń 2009.

Na podstawie rysunku 2 można stwierdzić, że podlaskie i lubuskie to województwa, w których stan nawierzchni dróg jest najlepszy w Polsce. Występuje tu również najmniejszy odsetek dróg o złym stanie nawierzchni. Także w województwie zachodniopomorskim odsetek dróg o dobrym stanie nawierzchni jest wysoki (62%). Natomiast najgorsza sytuacja, jeśli chodzi o stan nawierzchni, jest w województwie małopolskim. Aż 32% dróg w tym województwie jest w złym stanie, a 21% – w stanie niezadowalającym⁷.

Na rysunku 3 zaprezentowano potrzeby remontowe, ilustrując stosunek długości sieci w stanie złym do długości sieci administrowanej w danym województwie i ukazując w ten sposób wskaźnik natychmiastowych potrzeb remontowych. Czerwona pozioma linia oznacza średnią wielkość tego wskaźnika w skali całego kraju.



Rys. 3. Rozkład wskaźnika natychmiastowych potrzeb remontowych w województwach
Źródło: jak pod rys. 2.

W kilku województwach odcinki o złym stanie technicznym występują wyraźnie częściej niż wynosi średnia krajowa, a w województwie małopolskim wielkość ta jest półtora raza większa od średniej krajowej. W województwie tym tylko ok. 68% sieci dróg krajowych nie wymaga przeprowadzenia natychmiastowych remontów. Pomimo że województwo małopolskie wykazuje największe potrzeby

⁷ Raport o stanie nawierzchni dróg krajowych na koniec 2008 r., GDDKiA, Warszawa, styczeń 2009, s. 18.

w stosunku do długości administrowanej sieci drogowej, w liczbach bezwzględnych przewaga należy do województwa mazowieckiego. Jednocześnie zły stan dróg w województwie małopolskim nie ma wpływu na ruch turystyczny w tym województwie i liczba odwiedzających ten region jest znaczna.

2. Ruch turystyczny w ujęciu regionalnym

W dzisiejszych czasach masowy ruch turystyczny, obejmujący zarówno przyjazdy i wyjazdy krajowe jak i zagraniczne, jest zjawiskiem występującym w wielu krajach świata. Większość krajów uprzemysłowionych przyjmuje znaczną liczbę turystów zagranicznych, a ich mieszkańcy podróżują za granicę lub po kraju⁸. Jak wynika z danych statystycznych, w Polsce od wielu lat turyści krajowi podróżują do miejscowości położonych na terenie tych samych województw (tabela 4).

Tabela 4

Przyjazdy turystów krajowych do miejscowości położonych na terenie województwa w latach 2004–2008 (mln osób)

Województwo	Rok				
	2004	2005	2006	2007	2008
Dolnośląskie	3,1	2,9	3,0	2,2	3,2
Kujawsko-pomorskie	2,7	2,7	2,7	2,0	2,2
Lubelskie	2,0	1,6	2,1	1,5	2,1
Lubuskie	1,9	0,9	1,1	1,4	1,4
Łódzkie	1,4	1,3	1,6	1,3	0,9
Małopolskie	3,8	3,8	3,8	3,6	3,0
Mazowieckie	5,1	5,8	5,5	4,4	4,4
Opolskie	0,8	0,4	0,7	0,6	0,6
Podkarpackie	3,0	2,5	2,1	2,2	2,1
Podlaskie	1,0	1,0	1,4	1,7	0,8
Pomorskie	3,5	3,2	3,2	3,7	3,7
Śląskie	3,6	2,8	3,1	1,9	2,4
Świętokrzyskie	1,3	1,0	0,9	1,1	1,1
Warmińsko-mazurskie	1,9	1,6	2,1	2,4	2,1
Wielkopolskie	3,4	3,0	3,2	2,1	2,4
Zachodniopomorskie	2,6	2,4	3,0	3,3	3,3

Źródło: *Turystyka polska w 2004 roku. Układ regionalny*, Instytut Turystyki, Warszawa 2005; *Turystyka polska w 2006 roku. Układ regionalny*, Instytut Turystyki, Warszawa 2007; *Turystyka polska w 2007 roku. Układ regionalny*, Instytut Turystyki, Warszawa 2008; *Turystyka polska w 2008 roku. Układ regionalny*, Instytut Turystyki, Warszawa 2009.

⁸ R. Davidson, *Turystyka*, Polska Agencja Promocji Turystycznej, Warszawa 1996, s. 8.

Analizując liczby zawarte w tabeli, można stwierdzić, że krajowy ruch turystyczny koncentruje się głównie w pięciu województwach: mazowieckim, dolnośląskim, zachodniopomorskim, małopolskim i pomorskim. W województwie małopolskim obserwujemy w 2008 roku spadek liczby przyjezdnych krajowych w porównaniu z poprzednimi latami; z podobną tendencją mamy do czynienia w przypadku województwa mazowieckiego. Z kolei w województwach pomorskim i zachodniopomorskim w latach 2007–2008 ruch turystyczny osiągnął najwyższy poziom w badanym okresie. Biorąc pod uwagę charakter przyjazdów, w przypadku województw mazowieckiego, małopolskiego i dolnośląskiego większość stanowiły wyjazdy krótkookresowe (trwające 2–4 dni), związane głównie z wizytami u krewnych i znajomych. W województwach zachodniopomorskim i pomorskim turyści pozostawali dłużej niż 5 dni i najczęściej były to wyjazdy związane z turystyką i wypoczynkiem. Do województw, w których widoczny jest spadek liczby przyjezdnych, zaliczają się łódzkie, podlaskie i podkarpackie.

Zbliżona tendencja w wyborze celu podróży występuje w przypadku przyjazdów turystów zagranicznych do Polski. Zjawisko to zilustrowano w tabeli 5.

Tabela 5

Przyjazdy turystów zagranicznych do miejscowości położonych na terenie województwa w latach 2004–2008 (mln osób)

Województwo	Rok				
	2004	2005	2006	2007	2008
Dolnośląskie	0,95	1,0	1,6	1,5	1,3
Kujawsko-pomorskie	0,6	0,6	0,5	0,4	0,3
Lubelskie	1,2	1,3	1,7	1,2	0,9
Lubuskie	0,4	0,5	0,9	0,7	0,8
Łódzkie	1,2	1,2	0,9	0,7	0,6
Małopolskie	1,3	1,5	1,6	1,7	1,5
Mazowieckie	3,2	3,4	3,9	3,2	2,7
Opolskie	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4
Podkarpackie	0,2	0,4	0,7	1,0	0,5
Podlaskie	1,0	1,2	1,3	0,9	0,7
Pomorskie	0,7	0,9	1,0	0,9	0,8
Śląskie	0,6	0,8	0,9	0,6	0,6
Świętokrzyskie	0,3	0,4	0,5	0,3	0,2
Warmińsko-mazurskie	0,7	0,8	0,8	0,6	0,4
Wielkopolskie	1,75	1,6	1,8	1,8	1,4
Zachodniopomorskie	0,9	1,0	1,1	0,9	0,9

Źródło: jak pod tabelą 4.

W przypadku przyjazdów turystów zagranicznych do Polski widoczny jest ogólny spadek liczby odwiedzających właściwie we wszystkich województwach. Jednakże przy uwzględnieniu podziału na województwa możemy zauważyć, że ruch turystyczny koncentruje się głównie w województwach: mazowieckim, małopolskim, wielkopolskim i dolnośląskim. W tych województwach najczęstszym celem przyjazdów były turystyka i wypoczynek, odwiedziny u krewnych i interesy⁹. Najmniej turystów w badanym okresie odwiedziło miejscowości na terenie województw: opolskiego, świętokrzyskiego, kujawsko-pomorskiego i warmińsko-mazurskiego.

Podsumowanie

Z przedstawionych w artykule rozważań wynika, że transport drogowy odgrywa bardzo ważną rolę w turystyce. Dlatego też, aby przyczynić się do dalszego jego wzrostu, powinno się dążyć do maksymalnego dostosowania jego infrastruktury do potrzeb ruchu turystycznego.

Obecny układ dróg kołowych w Polsce nie jest równomierny w całym kraju, pomimo ogólnego wzrostu ich długości najwięcej tego typu dróg występuje w następujących województwach: mazowieckim, małopolskim i wielkopolskim, a najmniej w województwie lubelskim i opolskim, przy czym najgęstszą sieć dróg kołowych ma województwo śląskie, małopolskie i świętokrzyskie. Najgorsza sytuacja panuje w województwie warmińsko-mazurskim, podlaskim i zachodniopomorskim. Takie rozmieszczenie sieci drogowej nie w pełni odpowiada zapotrzebowaniu, gdyż obszarami najczęściej odwiedzanymi przez turystów są województwa: mazowieckie, pomorskie, zachodniopomorskie, dolnośląskie i małopolskie, a tylko w części z wymienionych województw prezentowane wskaźniki, tj. długość i gęstość dróg, są wysokie.

⁹ Por. *Turystyka polska w 2007 roku. Układ regionalny*, Instytut Turystyki, Warszawa 2008, s. 65.

**SPATIAL ARRANGING THE INFRASTRUCTURE OF THE ROAD
TRANSPORT IN POLAND AND FOR HER FITTING TO NEEDS TOURIST
MOVEMENTS – OUTLINE OF THE PROBLEM**

Summary

In the article deliberations concerning the influence of the infrastructure of the road transport on tourist movements were expressed. In detail a distribution and a state of the infrastructure of the road transport and fitting him to needs in the regional presentation were analysed.

Translated by Teresa Gądek-Hawlina