

Agnieszka Wojewódzka-Wiewiórska<sup>1</sup>  
Szkola Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie

## Infrastruktura transportowa w Polsce

Wydarzenia natury historycznej, takie jak transformacja systemowa w Polsce, członkostwo Polski w UE oraz oddziaływanie czynników o charakterze globalnym, spowodowały zmianę znaczenia infrastruktury transportowej w Polsce. Okazało się, że infrastruktura transportowa nie jest dostosowana do nowych uwarunkowań społeczno-gospodarczych [Rydzkowski, Wojewódzka-Król 2009], jest przeciążona i przestarzała. Obecny jej stan powoduje, że stanowi ona barierę rozwoju kraju i poszczególnych regionów [Wojewódzka 2010]. Taka sytuacja powoduje konieczność rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej, co stanowi jedno z zasadniczych wyzwań dla polityki rozwoju w Polsce [MRR 2009], zwłaszcza w kontekście kreowania biegunów wzrostu gospodarczego [Rakowska, Wojewódzka-Wiewiórska 2010], poprzez poprawę ich dostępności.

### Infrastruktura drogowa

Słabość infrastruktury drogowej w Polsce polega na niewystarczającej sieci połączeń między południem a północą kraju, brakiem sieci dróg pozwalających na sprawne przemieszczanie się w miastach i ich otoczeniu oraz niskiej jakości połączeń między miastami wojewódzkimi.

Ogólna długość dróg publicznych w kraju w 2009 roku wynosiła 384 100 km, w tym długość dróg publicznych o nawierzchni twardej ogółem w Polsce w 2009 roku, to 268 400 km, co stanowiło wzrost w stosunku do roku 2004 o 16 400 km, czyli o 6,5%. Analogicznie, długość dróg o nawierzchni twardej ulepszonej w tym roku to 245 100 km. Odnotowano wzrost o 20 900 km, czyli o 9,3% w stosunku do roku 2004. Sieć drogowa charakteryzuje się relatywnie wysoką i proporcjonalną do zaludnienia gęstością sieci dróg o nawierzchni twardej. Mankamentem jest słaba jakość tego rodzaju dróg.

Sieć drogowa w Polsce charakteryzuje się niedostateczną długością autostrad i dróg ekspresowych, co ogranicza dostępność komunikacyjną poszczególnych części kraju, ogranicza ich konkurencyjność oraz wpływa niekorzystnie na rozwój całego kraju.

krzyskim i warmińsko-mazurskim brak jest autostrad (do 2008 roku takich województw było aż 9). Wśród wymienionych znajdują się wszystkie województwa Polski Wschodniej.

Jeżeli chodzi o drogi ekspresowe, to w 2009 roku ich długość w Polsce wyno-

Tab. 1. Autostrady w Polsce (km).

Wyszczególnienie	Lata					
	2004	2005	2006	2007	2008	2009
zachodniopomorskie	21,6	21,6	21,6	21,6	21,6	21,6
kujawsko-pomorskie	0	0	0	0	24,5	23,5
pomorskie	0	0	0	0	65,8	65,8
łódzkie	17,6	17,6	75,4	75,3	77,2	77,2
małopolskie	59,8	59,8	59,4	59,4	59,4	79,5
opolskie	88,1	88,1	88,1	88,1	88,1	88,1
śląskie	64,9	64,9	72,9	73	83,5	99,6
wielkopolskie	149,7	149,7	195,3	195,1	195,1	195,1
dołnośląskie	150	150	150	150	150	199
<b>Polska</b>	<b>551,7</b>	<b>551,7</b>	<b>662,7</b>	<b>662,5</b>	<b>765,2</b>	<b>849,4</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

W 2009 roku długość autostrad wynosiła 849,4 km, co stanowi wzrost w stosunku do roku 2004 o niespełna 54% (tabela 1).

siła 521,5 km, wobec 232,7 km w roku 2004 (tabela 2). Stosunkowo najdłuższe odcinki dróg ekspresowych występują w województwach: mazowieckim i ślą-

Tab. 2. Drogi ekspresowe w Polsce (km)

Wyszczególnienie	Lata					
	2004	2005	2006	2007	2008	2009
lubelskie	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2
dołnośląskie	0	0	7,9	7,9	7,9	7,9
małopolskie	0	3,5	3,5	3,5	15,6	19,1
świętokrzyskie	23,7	23,7	23,7	23,7	23,7	29,4
wielkopolskie	10,3	12,8	12,8	12,8	14,8	29,6
pomorskie	38,7	38,7	38,7	38,7	38,2	38,2
zachodniopomorskie	28,2	28,2	28,2	28,2	28,2	41
lubuskie	17,5	17,5	17,5	27,9	43,6	43,6
kujawsko-pomorskie	23	35,4	35,4	35,4	34,1	45
warmińsko-mazurskie	2,6	2,6	2,6	5,6	55,7	57,7
śląskie	46,6	53,2	84,8	91,3	101	99,9
mazowieckie	37,9	37,9	37,9	50,7	84,6	105,9
<b>Polska</b>	<b>232,7</b>	<b>257,7</b>	<b>297,2</b>	<b>329,9</b>	<b>451,6</b>	<b>521,5</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Najdłuższe odcinki autostrad występują w województwie wielkopolskim i dołnośląskim. Należy podkreślić, że aż w 6 województwach: podkarpackim, podlaskim, lubelskim, mazowieckim, święto-

skim. W województwach tych odnotowano jednocześnie największy przyrost dróg ekspresowych w porównaniu do 2004 roku, odpowiednio o 67,7 i 53,3 km. Znaczny wzrost tego rodzaju

<sup>1</sup> Dr inż. A. Wojewódzka-Wiewiórska – Katedra Polityki Europejskiej, Finansów Publicznych i Marketingu, Wydział Nauk Ekonomicznych, Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie. Artykuł recenzowany (przyj. red.).

drog miał miejsce w województwie warmińsko-mazurskim, to jest o 55,1 km z 2,6 km w 2004 roku do 57,7 km w 2009 roku. Stwierdza się brak dróg ekspresowych w następujących województwach: podkarpackim, podlaskim, łódzkim i opolskim.

Pod względem długości sieci autostrad i dróg ekspresowych Polska zajmuje jedno z ostatnich miejsc w Europie. Cechą charakterystyczną rozmieszczenia sieci jest ich rozproszenie, co negatywnie wpływa na sprawność połączeń drogowych między poszczególnymi regionami czy ośrodkami metropolitalnymi. Wyraźnie widać dysproporcje rozwojowe w tym względzie między poszczególnymi częściami kraju. Szczególnie wyróżnia się Polska Wschodnia, żadne z województw ją tworzących nie posiada autostrad.

Niewielkim zmianom dróg w Polsce towarzyszył znacznie większy wzrost liczby pojazdów biorących udział w ruchu drogowym (tabela 3). W okresie 1999-2009 liczba samochodów osobowych wzrosła o około 7,2 mln sztuk. Łącznie w Polsce w 2009 roku było ich prawie 16,5 mln, co stanowi wzrost o 177,7% w stosunku do 1999 roku i 137,7% w porównaniu z rokiem 2004. Jeżeli chodzi o samochody ciężarowe, ich liczba w 2009 roku wynosiła 2,6 mln i była o niepełna 332, 7 sztuk większa, niż w 2004 roku. Z roku na rok liczba samochodów wzrasta, choć tempo wzrostu jest różne. Stosunkowo największy wzrost w stosunku do roku poprzedniego miał miejsce w 2008 roku, kiedy wyniósł 10,2%.

Analizując liczbę samochodów osobowych (rysunek 1) w przekroju województw można stwierdzić, że najwięcej aut jest w województwie mazowieckim (około 2,5 mln) oraz śląskim (prawie 2 mln) i wielkopolskim (prawie 1,7 mln). We wszystkich województwach z roku na rok notowano przyrost liczby aut. Pięć województw w Polsce: mazowieckie, śląskie, wielkopolskie, małopolskie i dolnośląskie skupia 53,2% wszystkich samochodów osobowych w Polsce.

Średnia liczba samochodów osobowych na 1 000 ludności w Polsce wynosiła w 2009 roku 432 samochody, co stanowi wzrost o 118,5 w stosunku do roku 2004 (rysunek 2). Wskaźnik powy-

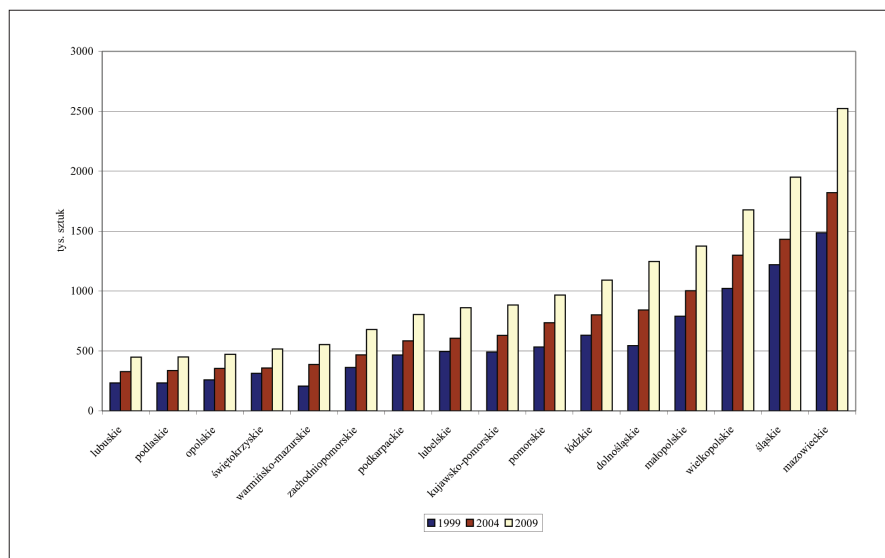
żej średniej notowano w województwach: wielkopolskim, mazowieckim, opolskim, lubuskim, pomorskim i dolnośląskim. Najmniej samochodów na 1 000 ludności przypada w województwie:

podlaskim, podkarpackim, warmińsko-mazurskim, lubelskim, zachodniopomorskim i świętokrzyskim. Wyraźnie zaznacza się słabość Polski Wschodniej w tym względzie.

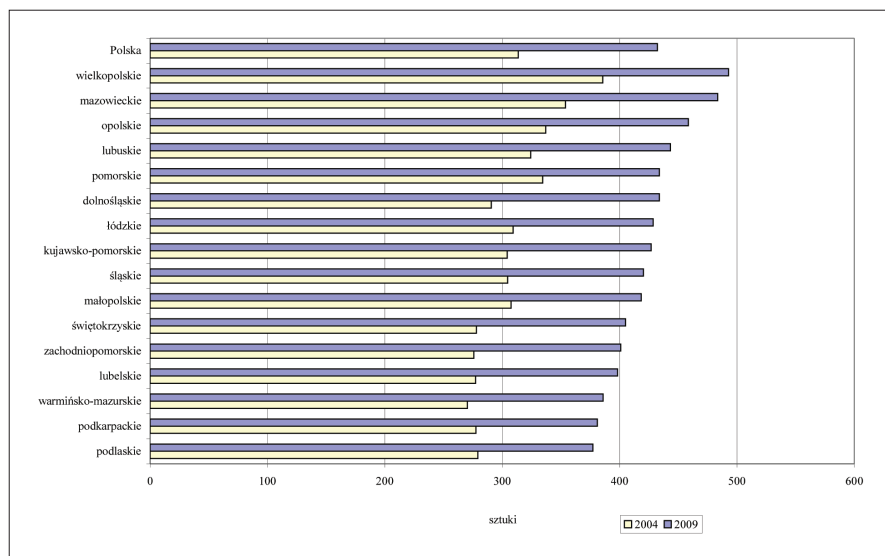
Tab. 3. Zmiany liczby samochodów osobowych w Polsce w latach 1999-2009.

Lata									
2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Liczba (tys. szt)									
9991,26	10503,05	11028,85	11243,83	11975,19	12339,35	13384,23	14588,74	16079,53	16494,65
Przyrost w stosunku do roku poprzedniego (tys. szt)									
708,44	511,79	525,80	214,98	731,36	364,16	1044,88	1204,51	1490,79	415,12
Rok poprzedni = 100%									
7,63	5,12	5,01	1,95	6,50	3,04	8,47	9,00	10,22	2,58
1999 rok = 100%									
107,63	113,15	118,81	121,13	129,00	132,93	144,18	157,16	173,22	177,69

Liczba samochodów osobowych w 1999 roku to 9282,82 tys. sztuk.  
Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.



Rys. 1. Liczba samochodów osobowych według województw (tys. sztuk).  
Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.



Rys. 2. Liczba samochodów osobowych na 1000 ludności według województw (sztuki).  
Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

W Polsce w 2010 roku zarejestrowano 220 100 nowych osobowych pojazdów samochodowych. Liczba ta stanowi 53% przyrostu samochodów osobowych w latach 2008-2009 i tylko 14,8% przyrostu w latach 2007-2008 oraz 18,27% przyrostu samochodów w latach 2006-2007.

Taka sytuacja świadczy o dużym napływie z zagranicy samochodów osobowych używanych, co w konsekwencji hamuje zakup nowych aut i przyczynia się do wzrostu średniego wieku aut poruszających się po polskich drogach.

## Infrastruktura kolejowa

Transport kolejowy w ostatnich latach wypierany jest przez transport samochodowy, co powoduje zmiany w strukturze gałęziowej przewozów i zbliża Polskę do struktury typowej dla rozwiniętych gospodarczo krajów Europy Zachodniej [Rydzkowski, Wojewódzka-Król 2009].

Długość eksploatowanych linii kolejowych w Polsce wynosiła w 2009 roku 20 360 km, co stanowi spadek w stosunku do roku 1999 o 2 500 km, czyli o 11%. Najdłuższe linie kolejowe eksploatowane, według danych za 2009 rok, mają województwa: śląskie i wielkopolskie (odpowiednio 2 164 i 2 115 km), zaś najkrótsze (poniżej 1 000 km) mają województwa: świętokrzyskie, podlaskie, opolskie, lubuskie i podkarpackie. Jedyne w województwie śląskim odnotowano wzrost długości linii kolejowych eksploatowanych w latach 1999-2009. W latach 2004-2009 ograniczenie linii miało miejsce w przypadku województwa: łódzkiego, lubuskiego, wielkopolskiego, dolnośląskiego, kujawsko-pomorskiego, pomorskiego i warmińsko-mazurskiego. Oznacza to, że w pozostałych województwach ograniczenie linii nastąpiło przed 2004 rokiem.

Linie normalnotorowe ogółem w Polsce w 2009 roku miały długość 20 200 km, czyli tylko o 265 km więcej niż w 2004 roku. Ograniczenie długości linii normalnotorowych w latach 2004-2009 wystąpiło jedynie w województwach: łódzkim, dolnośląskim, pomorskim i warmińsko-mazurskim.

Analizując wskaźniki dotyczące linii kolejowych można stwierdzić, że linie kolejowe ogółem na 100 km<sup>2</sup> w Polsce w la-

tach 2004-2009 wynoszą od 6,4 km do 6,5 km, zaś wskaźnik linii kolejowych normalnotorowych na 100 km<sup>2</sup> przyjmuje wartość od 6,3 do 6,5. Podobnie długość linii kolejowych ogółem na 10 000 mieszkańców wynosiła 5,3 km i pozostawała w analizowanym okresie bez zmian.

Analizując wskaźniki na poziomie województw widać, że wskaźnik gęstości linii kolejowej ogółem w przeliczeniu na 100 km<sup>2</sup> powierzchni w analizowanym okresie 2004-2009 był zawsze najwyższy w województwie śląskim, gdzie w 2009 roku wynosił 17,5. Stosunkowo wysokie wskaźniki linii kolejowych ogółem na 100 km<sup>2</sup> mają także województwa: opolskie

czyli ponad 2,1 razy. Jest to z pewnością efekt zliberalizowania przepisów po wejściu polski do UE i decentralizacji ruchu lotniczego.

Zdecydowanie wyróżnia się województwo mazowieckie z największym i ciągle modernizowanym portem lotniczym Chopina w Warszawie, które obsługuje według danych z 2009 roku 8 341 900 pasażerów, czyli ponad 43% wszystkich pasażerów w kraju. Wysokie tempo wzrostu przewozów pasażerskich w roku 2009 wobec stanu w 2004 roku zaobserwowano we wszystkich województwach za wyjątkiem lubuskiego, gdzie miał miejsce niewielki spadek ich liczby.

Tab. 4. Ruch lotniczy w Polsce według województw w latach 2004-2009 (tys. osób).

Wyszczególnienie	Lata					
	2004	2005	2006	2007	2008	2009
warmińsko-mazurskie	0,5	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0
lubuskie	4,4	1,0	8,6	7,0	5,7	3,6
zachodniopomorskie	95,7	69,7	182,4	233,7	298,9	296,3
kujawsko-pomorskie	24,9	76,9	133,7	157,9	282,2	304,0
łódzkie	6,2	18,1	191,3	311,5	363,9	340,3
podkarpackie	72,6	94,0	208,5	281,2	323,1	382,5
wielkopolskie	380,7	418,6	670,7	896,9	1263,5	1271,8
dolnośląskie	359,9	465,5	865,9	1280,5	1468,2	1345,4
pomorskie	466,7	672,2	1256,0	1715,8	1954,2	1910,6
śląskie	622,6	1092,4	1458,4	1987,4	2426,9	2364,6
małopolskie	841,1	1586,1	2367,3	3068,2	2924,0	2680,3
mazowieckie	6085,1	7071,9	8101,8	9305,2	9460,6	8341,9
<b>Polska</b>	<b>8960,5</b>	<b>11566,6</b>	<b>15444,6</b>	<b>19245,3</b>	<b>20771,2</b>	<b>19241,3</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

(9,2) oraz dolnośląskie (8,8). Najniższe wskaźniki notowano dla województw: podlaskiego i lubelskiego, odpowiednio 3,8 i 4,3 w 2009 roku. W przypadku pozostałych jedenastu województw wskaźnik zawiera się w przedziale 5 - 7,4 km na 100 km<sup>2</sup>.

Należy wspomnieć, że układ i parametry techniczne dróg kolejowych w Polsce, podobnie jak i w przypadku sieci drogowej są niekorzystne z punktu widzenia rozwoju kraju i nie spełniają standardów europejskich.

## Infrastruktura lotnicza

Mimo, że Polska nie posiada rozbudowanej sieci lotnisk przystosowanych do regularnych przewozów pasażerskich, rozwój transportu lotniczego w latach 2004-2009 można uznać za dynamiczny (tabela 4).

W analizowanym okresie liczba pasażerów zwiększyła się o 10 280 800 osób,

Obecnie brak ruchu lotniczego dotyczy województw: lubelskiego, opolskiego, podlaskiego, świętokrzyskiego, a od 2006 roku także województwa warmińsko-mazurskiego.

## Dostępność transportowa województw

Dostępność transportowa województw decyduje o ich atrakcyjności inwestycyjnej, a tym samym pośrednio kształtuje poziom życia mieszkańców. Decyduje o konkurencyjności regionów w skali kraju i na arenie międzynarodowej.

Rola dostępności transportowej w kształtowaniu atrakcyjności wiąże się z umożliwieniem dostaw surowców i komponentów niezbędnych do produkcji, umożliwieniem dostarczenia produktów finalnych do odbiorców oraz obniżeniem kosztów z tym związanych. Chodzi także o zapewnienie korzystnych warunków transportu pasażerskiego umożliwiającego bezpośrednie spotkania wielu podmiotów – dostawców,

współpracowników, klientów, doradców itp. [IBNGR 2010].

W odniesieniu do województw, ich dostępność transportowa zależy od rozwoju infrastruktury transportowej województwa. Ponadto ma znaczenie położenie względem granicy zachodniej (dominujący kierunek handlu zagranicznego), względem stolicy, ośrodków regionalnych, międzynarodowych portów lotniczych oraz dużych portów morskich.

W zależności od rodzaju działalności gospodarczej poszczególne elementy dostępności komunikacyjnej mają inne znaczenie. Na przykład dla działalności przemysłowej zasadnicze znaczenie ma dostępność transportem drogowym, a także poziom rozwoju sektora transportu i logistyki. W przypadku działalności zaawansowanej technologicznie duże znaczenie ma obecność portu lotniczego.

Najwyższa dostępność transportowa w 2010 roku cechuje sześć województw: dolnośląskie, wielkopolskie, mazowieckie, śląskie, lubuskie i zachodniopomorskie (tabela 5). Ich wspólną cechą jest dobra dostępność do granicy zachodniej. Wyjątek stanowi mazowieckie. W zakresie innych parametrów dostępności omawiane regiony są zróżnicowane.

Najniższa dostępność jest niezmiennie w latach 2006-2010 charakterystyczna dla czterech województw wschodniej Polski: podlaskiego, lubelskiego, podkarpackiego i warmińsko-mazurskiego. Następne w kolejności najsłabsze województwo to świętokrzyskie, które w rozumieniu Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej zaliczane jest również do Polski Wschodniej. Oprócz dużej odległości dzielącej ten obszar od granicy zachodniej, dostępność do niego ogranicza brak międzynarodowych połączeń lotniczych (z wyjątkiem podkarpackiego) oraz słabo rozwinięty sektor transportu i logistyki. Potencjalnym atutem tych trzech województw, mogącym sprzyjać rozwiązaniu problemów transportowych tych regionów, jest względna bliskość Warszawy. Aby jednak wykorzystać możliwości tego węzła transportowego konieczna jest modernizacja infrastruktury znaczenie skracająca czas podróży z tych regionów do Warszawy. Warto podkreślić, że w rankingu pozycje od 10-16 pozostają bez zmian w analizowanym okresie 2006-2009.

Pod względem aspektów decydujących o dostępności transportowej poszczególne województwa są dość mocno zróżnicowane. Dotyczy to także regionów o najkorzystniejszym położeniu. W przypadku województwa dolnośląskiego i wielkopolskiego mocną stroną jest bliskość granicy zachodniej i brak istnienia słabych stron. Województwo mazowieckie to główny węzeł transportowy kraju, gdzie występuje ponadprzeciętny rozwój sektora transportu i logistyki oraz wysoka intensywność przewozów lotniczych. Jednocześnie za słabą stroną uważać należy odległość do granicy zachodniej kraju. Województwo śląskie po stronie mocnych stron może

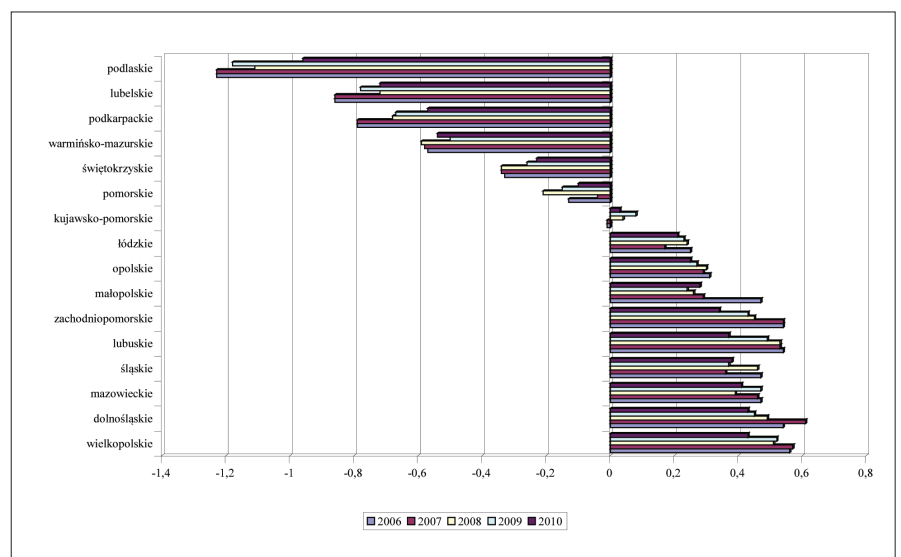
wskazać względnie dobre skomunikowanie z granicą zachodnią, ponadprzeciętną intensywność pasażerskich przewozów lotniczych, ponadprzeciętny poziom rozwoju sektora transportu i logistyki oraz wysoką gęstość sieci drogowej. Niższa od przeciętnej dostępność do transportu morskiego to zdecydowanie słaba strona województwa śląskiego. W przypadku województwa lubuskiego mocne strony to bliskość granicy zachodniej i dobrze rozwinięty sektor transportu i logistyki, zaś słabe strony to niska gęstość sieci drogowej i duża odległość do Warszawy. W przypadku województwa zachodniopomorskiego należy do mocnych stron dodać bardzo dobrą dostępność do

Tab. 5. Dostępność transportowa województw w Polsce w latach 2006-2010.

Województwo	2010	2009	2008	2007	2006
dolnośląskie	0,43 (1)	0,45 (4)	0,49 (3)	0,61 (1)	0,54 (3)
wielkopolskie	0,43 (2)	0,52 (1)	0,51 (2)	0,57 (2)	0,56 (1)
mazowieckie	0,41 (3)	0,47 (3)	0,39 (6)	0,46 (5)	0,47 (5)
śląskie	0,38 (4)	0,37 (6)	0,46 (4)	0,36 (6)	0,47 (4)
lubuskie	0,37 (5)	0,49 (2)	0,53 (1)	0,53 (4)	0,54 (4)
zachodniopomorskie	0,34 (6)	0,43 (5)	0,45 (5)	0,54 (3)	0,54 (2)
małopolskie	0,28 (7)	0,24 (8)	0,26 (8)	0,29 (8)	0,47 (5)
opolskie	0,25 (8)	0,27 (7)	0,30 (7)	0,29 (7)	0,31 (7)
łódzkie	0,21 (9)	0,23 (9)	0,24 (9)	0,17 (9)	0,25 (8)
kujawsko-pomorskie	0,03 (10)	0,08 (10)	0,04 (10)	-0,01 (10)	-0,01 (10)
pomorskie	-0,10 (11)	-0,15 (11)	-0,21 (11)	-0,04 (11)	-0,13 (11)
świętokrzyskie	-0,23 (12)	-0,26 (12)	-0,34 (12)	-0,34 (12)	-0,33 (12)
warmińsko-mazurskie	-0,54 (13)	-0,5 (13)	-0,59 (13)	-0,58 (13)	-0,57 (13)
podkarpackie	-0,57 (14)	-0,67 (14)	-0,68 (14)	-0,79 (14)	-0,79 (14)
lubelskie	-0,72 (15)	-0,78 (15)	-0,72 (15)	-0,86 (15)	-0,86 (15)
podlaskie	-0,96 (16)	-1,18 (16)	-1,11 (16)	-1,23 (16)	-1,23 (16)

Dostępność określono za pomocą wskaźnika. W nawiasach podano miejsce województwa w rankingu w danym roku.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Atrakcyjności inwestycyjnej województw i podregionów Polski, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, 2006-2010.



Rys. 3. Ranking województw pod względem dostępności transportowej.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Atrakcyjności inwestycyjna województw i podregionów Polski, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, 2006-2010.



transportu morskiego, zaś po stronie słabych stron zapisać małą intensywność pasażerskich przewozów lotniczych.

Województwo kujawsko-pomorskie jako jedyne zmieniło swoją dostępność z ujemnej na dodatnią (rysunek 3). Pozostałe w całym analizowanym okresie posiadały niezmiennie ujemny bądź dodatni wskaźnik dostępności.

## Zakończenie

Bez odpowiedniej infrastruktury transportowej, zarówno w aspekcie ilościowym, jak i jakościowym nie jest możliwy rozwój gospodarczy kraju i poszczególnych regionów. Znaczne opóźnienia w rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce wynikają przede wszystkim z nieustannego braku odpowiednich nakładów. Począwszy od końca lat 50-tych ubiegłego wieku niewystarczające i malejące środki finansowe kierowane na ten rodzaj infrastruktury powodują, że niemożliwe jest nadrobienie zaległości w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej, a tym bardziej dostosowanie jej do wymogów europejskich. Możliwością pokonania bariery ekonomicznej jest dostęp do środków unijnych przeznaczonych na rozwój infrastruktury. Jednak ich wykorzystanie uzależnione jest od środków własnych. Wymaga też istnienia koncepcji rozwoju infrastruktury oraz konsekwencji w jej realizowaniu.

## Streszczenie

W artykule przedstawiono stan wybranych elementów infrastruktury transportowej w Polsce z uwzględnieniem analizy porównawczej w przekroju województw. Wykorzystano dane Banku Danych Lokalnych GUS. Zakres czasowy analizy obejmuje lata 1999-2009. Szczególnie dużo uwagi poświęcono charakterystyce infrastruktury drogowej i kolejowej, co pozwoliło określić dostępność transportową województw.

Najwyższa dostępność transportowa w 2010 roku cechuje sześć województw: dolnośląskie, wielkopolskie, mazowieckie, śląskie, lubuskie i zachodniopomorskie. Z kolei najniższa dostępność jest niezmiennie w latach 2006-2010 charakterystyczna dla czterech województw

wschodniej Polski: podlaskiego, lubelskiego, podkarpackiego i warmińsko-mazurskiego. Biorąc pod uwagę następne w kolejności najsłabsze województwo świętokrzyskie, można stwierdzić, że najniższa dostępność transportowa cechuje Polskę Wschodnią także w rozumieniu Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej.

## Transport infrastructure in Poland

### Summary

The article presents the state of selected elements of transport infrastructure in Poland. In the paper a comparative analysis of regions was performed. There was used Local Data Bank prepared by CSO. The analysis covers the years 1999-2009. The particular attention was paid to the characteristics of road and rail infrastructure. It allowed to determine the transport availability of Polish voivodships.

The highest transport availability in 2010 is typical for six voivodships: Dolnośląskie, Wielkopolskie, Mazowieckie, Śląskie, Lubuskie and Zachodniopomorskie. Invariably in the years 2006-2010 the lowest transport availability concerns eastern Poland regions: Podlaskie, Lubelskie, Podkarpackie and Warmińsko-Mazurskie. Taking into account Świętokrzyskie (next in the order of weakest), you can conclude that the lowest transport availability also features Eastern Poland by OP DEP.

### LITERATURA

1. Bank Danych Lokalnych GUS, 1999-2009.
2. *Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski*, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, opracowania z lat 2006-2010.
3. Rakowska J., Wojewódzka-Wiewiórska A., *Zróżnicowanie przestrzenne obszarów wiejskich w Polsce – stan i perspektywy rozwoju w kontekście powiązań funkcjonalnych*, MRR, Warszawa 2010.
4. *Transport. Problemy transportu w rozszerzonej UE*, red. naukowa: Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K., Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2009, s. 465-472.
5. Wojewódzka A., *Infrastruktura jako czynnik rozwoju lokalnego i regionalnego*, Logistyka nr 3/2010, s. 1-13.